



**HAL**  
open science

## Les limites du développement de Val d'Isère

Benjamin Lagarde

► **To cite this version:**

Benjamin Lagarde. Les limites du développement de Val d'Isère. Architecture, aménagement de l'espace. 2018. dumas-02478929

**HAL Id: dumas-02478929**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02478929v1>**

Submitted on 14 Feb 2020

**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.

Copyright

**MÉMOIRE DE RECHERCHE\_**  
**LES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT DE**  
**VAL D'ISÈRE\_**  
PAR BENJAMIN LAGARDE\_

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

## **REMERCIEMENTS\_**

Je souhaiterais remercier Marc Bauer, le maire de Val d'Isère, qui m'a accordé un temps précieux pour me parler du développement de Val d'Isère. Cet entretien a été très instructif pour la rédaction de ce mémoire.

De même je tiens à remercier mes parents. Mon père a su me faire partager son expérience sur Val d'Isère et pris le temps de la formaliser par un entretien. Ma mère a consacré beaucoup de temps à la relecture et à la correction.

Je remercie Lisa qui m'a assisté dans la longue retranscription des entretiens.

Pour finir, je n'oublie pas les nombreux acteurs, collègues, amis avalins qui ont pris plaisir à partager leur expérience et leur point de vue sur le sujet du mémoire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Pour faciliter la compréhension du territoire et des lieux évoqués, un plan dépliable de Val d'Isère est placé en dernière page des Annexes.  
(page 141)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

## **SOMMAIRE\_**

<b>AVANT PROPOS_</b>	09
<b>INTRODUCTION_</b>	11
<b>1_ NAISSANCE D'UN VILLAGE OLYMPIQUE.</b>	15
1.A_ Un engouement pour la montagne en France.	15
1.B_ La technique qui repousse les limites.	21
1.C_ Le projet de Jacques Mouffler.	29
1.D_ Vers les Jeux Olympique d'Albertville, 1992.	35
<b>2_ LES LIMITES AUX FRONTIERES DU PROGRES</b>	43
2.A_ Une relation étroite entre la STVI et la Mairie.	43
2.B_ Des intérêts communs?	51
2.C_ Une gouvernance délicate.	55
2.D_ Une stratégie contestable.	63
<b>3_ UN DÉVELOPPEMENT QUI S'ADAPTE AUX LIMITES.</b>	67
3.A_ Val d'Isère prépare son Avenir.	67
3.B_ Le dépassements des limites.	73
3.C_ Des limites atteintes, d'autres à exploiter	79
<b>CONCLUSION_</b>	87
<b>LEXIQUE_</b>	89
<b>BIBLIOGRAPHIE_</b>	93
<b>ANNEXES_</b>	97
Entretien avec Marc Bauer.	97
Entretien avec Jean-Denis Lagarde.	111
Plan du domaine « Tignes - Val d'Isère ».	141

## AVANT PROPOS\_

Val d'Isère, c'est mon village d'origine. Mes parents y ont vécu pendant presque 30 ans, et c'est là-bas que j'ai grandi. Malgré mes études qui m'ont forcé à m'éloigner de ce « paradis blanc », je reste aujourd'hui très attaché à ce lieu et à toute la culture qui lui est associée. Les études que je suis aujourd'hui à L'ENSAT sont l'occasion pour moi de réaliser un mémoire de recherche sur ce lieu de Val d'Isère qui m'est très cher. C'est un moyen d'associer les deux domaines qui me passionnent, l'architecture et la montagne. Je continue aujourd'hui parallèlement une formation auprès de l'ENSA<sup>1</sup> afin d'obtenir un diplôme d'État de ski.

Tout au long de la recherche et de la rédaction de ce mémoire, j'ai cherché à prendre suffisamment de recul pour avoir une approche objective du sujet. En effet, le sujet que j'ai choisi et les problématiques qu'il met en place concernent des questionnements que j'ai souvent rencontrés au hasard des rencontres et d'évènements qui m'ont interpellé. J'ai trouvé à travers ce mémoire, le moyen de clarifier certaines « intrigues » que m'a posé ce territoire.

Ce mémoire met surtout en relation des constatations personnelles d'un terrain qui m'est très familier, avec des recherches affinées qui les affirment ou les infirment. Mon rapport étroit avec ce lieu d'étude m'a permis d'échanger de manière privilégiée et informelle avec beaucoup d'acteurs sur son fonctionnement. Cette diversité de point de vue m'a permis de conserver une certaine objectivité dans mes propos.

---

<sup>1</sup> ENSA: École Nationale de Ski et d'Alpinisme

## INTRODUCTION\_

Val d'Isère est une commune française du département de la Savoie et de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Son nom est la contraction de « Vallée » et de « Isère ». Elle se trouve entre deux fronts de montagne, dans une vallée, traversée par l'Isère. Ce petit village est situé à 1850 mètres d'altitude sur le massif de la Vanoise en Haute Tarentaise. L'enneigement y est très important tout au long de l'année ce qui lui a donné la réputation d'avoir de la neige tous les mois de l'année. Isolé pendant les périodes de neige durant son passé, Val d'Isère devient à partir des années 30 une station de sports d'hiver dont la renommée fait d'elle l'une des capitales mondiales du ski. Depuis 1955 se déroule chaque année le Critérium de la première neige, une épreuve du circuit blanc sur la piste Oreiller-Killy (OK). La station a accueilli les épreuves de ski alpin hommes lors des jeux olympiques d'Albertville en 1992, sur la redoutable piste « La Face ». Val d'Isère a également organisé en 2009 les championnats du monde de ski alpin. Son domaine skiable est lié à celui de Tignes, anciennement connu sous le nom de « Espace Killy ».

L'enneigement particulièrement important et les pentes qu'offrent le domaine de Val d'Isère sont un grand atout pour son développement. Val d'Isère représente aujourd'hui un village de 1624 habitants et une capacité d'accueil qui correspond à 24862 lits. Le contraste fort entre la population qui l'habite et la population qui le visite nécessite un développement bien particulier.

En effet, le relief limite l'urbanisation, le climat et la météo imprévisible contraignent l'architecture, les risques d'avalanches et les risques de débordement de l'Isère empêchent l'exploitation de certaines zones. Ces conditions ne sont donc pas favorables au développement d'un village. Cependant, de nouveaux édifices se sont construits et se construisent encore pour améliorer la qualité des services que propose Val d'Isère aux touristes qui souhaitent s'y rendre. Ainsi ce petit village à 1850m d'altitude est au cœur de ses limites qui peuvent être des contraintes mais qui peuvent être aussi des moteurs à son développement.

Au fil du temps, le village n'a cessé de grandir, de construire, d'exploiter, laissant tous les ans aux villageois de se poser cette incessante question : « Quand est-ce que ça s'arrêtera de construire ? ».

C'est alors qu'on comprend que le territoire de Val d'Isère est face à une contradiction. Son territoire le restreint physiquement, mais le pousse à développer un grand domaine skiable pour accueillir une clientèle internationale. Ce mémoire permet d'identifier les différentes limites auxquelles le village est soumis et de comprendre comment il leur fait face ou comment il en tire parti pour poursuivre son développement.

Une première partie servira à comprendre comment un petit village alpin non accessible s'est transformé en une station de renommée mondiale. Ensuite, à travers des projets d'actualité, nous analyserons comment ces limites contraignent le progrès. Puis, nous verrons quels sont les moyens mis en place pour contourner les limites et mettre en avant le développement de l'ensemble de la station-village.





- CHENILLES PROCESSIONNAIRES. AQUARELLE. SAMIVEL -

## **1.NAISSANCE D'UN VILLAGE OLYMPIQUE\_**

### **1.A\_Un engouement pour la montagne en France.**

La montagne est devenue un espace de loisirs au cours du 20<sup>ème</sup> siècle. Les territoires de montagne sont alors pensés différemment avec une approche riche d'inventions et de créations. Les pentes enneigées voient venir à elles des pratiquants, encouragés par les congés payés et le développement des infrastructures.

L'occupation des territoires montagneux existe depuis des siècles. En France, les familles montagnardes possèdent une maison d'alpage, isolée des autres, on l'appelle l'alpage familial. Ce mode de vie laisse apparaître un territoire très peu occupé sans réelle concentration. En effet chaque famille est indépendante et vit grâce à son exploitation. Les conditions particulières de la montagne ont laissé apparaître une architecture unique, où les formes s'adaptent aux climats. Certains alpages s'installent derrière des rochers pour se protéger des risques d'avalanches, les toits sont pentus pour éviter l'accumulation de neige qui risque d'affaiblir la structure, des systèmes permettent de conserver une fine couche de neige servant d'isolant naturel, opérant le même principe qu'un igloo. Ces techniques ancestrales perdurent aujourd'hui dans l'architecture de montagne contemporaine. Ce mode de vie a, en revanche, largement disparu. La révolution industrielle a permis la naissance d'équipements techniques, permettant l'exploitation des ressources naturelles montagnardes au profit d'une société urbaine. En effet, le transport ferroviaire a permis de rapprocher considérablement les citadins de la montagne. La montagne représente un territoire bénéfique pour le corps humain, source de bienfaits qui attire les visiteurs. C'est ainsi que les constructions en montagne s'adaptent de plus en plus à cette attractivité en construisant des auberges confortables et des stations thermales. D'autre part, la force des torrents est vue comme une source naturelle d'énergie qu'on souhaite exploiter. C'est alors qu'on construit des barrages jusqu'à enfouir des villages complets sous l'eau<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Par exemple, le barrage du Chevril, est un barrage hydroélectrique français. Il a entraîné en 1952 l'expulsion des habitants du village originel de Tignes, sa destruction puis son engloutissement.



- PREMIER SANATORIUM POUR TUBERCULEUX DU DR. KARL TURBAN -

- SOURCE: « LA MONTAGNE MAGIQUE », THOMAS MANN » -

A la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, les transports par câbles apparaissent, ils servent essentiellement pour le transport des marchandises.

Après la première guerre mondiale et devant la prolifération de la tuberculose, des cures sont proposées dans les montagnes au climat favorable et non pollué. Les sanatoriums font alors partie des paysages montagnards.

Les belvédères sont de plus en plus fréquentés, admirer les paysages en relief connaît un franc succès à cette époque.

En 1925 apparaît le premier chalet-ski. Ces chalets sont des refuges installés sur des pentes pour favoriser la pratique sportive du ski. Les skieurs montent en peau de phoques<sup>3</sup> pour ensuite redescendre à ski. Cette pratique nécessite des zones où l'on puisse se reposer lors de la montée.

Par la suite, le remonté pente fait son apparition et le ski sportif devient un ski assisté. Cette nouvelle pratique du ski, extrêmement appréciée, connaît un grand succès faisant apparaître la naissance de stations de ski en site vierge<sup>4</sup>. Le potentiel du domaine skiable détermine l'emplacement de la future station-village. D'autres stations, comme celle de Val d'Isère, se développent autour d'un village existant. Cette urbanisation de la montagne, due à la popularité des sports de glisse, est assez rapide. Certaines stations, comme Courchevel, suivent des codes pour avoir une évolution équivalente entre la capacité d'accueil et la taille du domaine skiable. Cependant cette forte urbanisation est confiée à des promoteurs qui offrent des surfaces draconiennes de studio/cabine. En effet, construire en montagne signifie des coûts importants, du fait de la difficulté d'acheminement des matériaux d'une part et des exigences architecturales dues aux conditions particulières du site d'autre part. Il y a alors un profond contraste entre l'idée de liberté que l'on se fait de la montagne et la réalité du logement proposé.

Les techniques de construction des refuges s'adaptent souvent aux matériaux disponibles sur le site de construction. Cela donnait naissance à des projets en pierres massives ou en bois. Le bois était travaillé en atelier puis transporté à dos d'hommes sur le chantier.

---

<sup>3</sup> La pratique de le « peau de phoque » correspond à installer des bandes autocollantes à poils ras sous les skis pour empêcher le recul lors de la montée.

<sup>4</sup> Par exemple, la station d'Avoriaz.



- HÉLICOPTÈRE ASSISTANT UN CHANTIER EN ALTITUDE -  
- PHOTOGRAPHE INCONNU - SOURCE: WWW.CEILLAC.COM -

La seconde guerre mondiale et l'arrivée de l'hélicoptère a révolutionné ces modes de constructions. Ce qui a notamment permis cette urbanisation massive des montagnes.

Après mai 1968, on se rend compte de l'impact environnemental de l'exploitation en montagne. Puis, suite au choc pétrolier de 1973 et à la crise de l'énergie en 1974, on cherche une autonomie énergétique dans les stations-villages. La loi montagne est ensuite mise en place par le gouvernement en 1985 pour protéger les territoires montagnards français.

L'évolution de la pratique a, dans une large mesure, conditionné celle du matériel.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



- ÉVOLUTION DU SKI DE 8000 AVANT J.C À AUJOURD'HUI -

- CRÉDIT : NATIONAL GEOGRAPHIC, RETOUCHÉ PAR BL -

## 1.B\_La technique qui repousse les limites.

Dès l'âge de pierre, les peuplades des zones Arctique se déplaçaient sur des planches de bois et se propulsaient avec un grand bâton de bois pour suivre les troupeaux durant la chasse. Depuis le 10<sup>ème</sup> siècle, la pratique se développe beaucoup en Suède et en Norvège surtout à des fins militaires. Au 16<sup>ème</sup> siècle, l'usage du ski permet l'ascension des montagnes, la chasse et les expéditions militaires. Les premières compétitions sportives de cette pratique arrivent à cette époque. Les sports d'hivers se développent surtout dans les pays européens, en Amérique et au Japon. En 1860, les Norvégiens utilisent pour la première fois le ski pour descendre des pentes. Les skis sont alors de grandes planches en bois de plus de 2,5 mètres de long avec des fixations pour attacher les chaussures. Les planches sont alors cambrées et légèrement cintrées en leur centre. Ce fut sur ce modèle que les skis du 20<sup>ème</sup> siècle ont été façonnés.

En 1888, Le Norvégien Fridjof Nansonet et ses compagnons traversent le Groenland à ski et popularisent sa pratique. L'évolution de la pratique en France commence avec Henri Duhamel qui apporte dans sa région grenobloise une paire de ski<sup>5</sup>. Il lui a fallu, avec ses amis, plus de 10 ans pour comprendre la technique afin de descendre des petits dénivelés. A partir des années 1900, l'armée s'intéresse particulièrement au ski et à la montagne dans le but d'assurer la défense des frontières naturellement formées par les massifs montagneux. Elle décide d'organiser la formation de soldats skieurs<sup>6</sup>. Dans les années 1920, les vacanciers et les curistes profitent de l'air pur de la montagne et beaucoup d'étrangers séjournent en France pour pratiquer ce nouveau sport de glisse. Les Anglais sont très nombreux à venir en France notamment par l'absence de massifs en Angleterre et du fait de la proximité de la France. Les villages de montagne deviennent petit à petit des stations de ski.

---

<sup>5</sup> Henri Duhamel a récupéré cette paire de ski (sans mode d'emploi) à un stand suédois lors de l'exposition universelle de Paris en 1878.

<sup>6</sup> Cette formation deviendra par la suite les bataillons de chasseurs alpins.





- ÉMILE ALLAIS CHAMONIX 1935 -

- CRÉDIT: PIERRE BOUCHER-

En 1924, les premiers Jeux olympique d'Hivers sont organisés à Chamonix. La même année, c'est la création de la fédération française de ski (F.F.S). Les fabricants sont à cette époque stimulés pas une forte demande, beaucoup d'innovations s'opèrent durant cette période<sup>7</sup>. Puis, dans la pratique, le grand bâton unique disparaît pour laisser place à une paire de bâtons plus courts. Les types de ski se diversifient et s'adaptent aux différentes pratiques avec le ski de fond<sup>8</sup>, le saut à ski<sup>9</sup> et le ski de descente<sup>10</sup>. Les artisans disparaissent et laissent place aux grandes entreprises.

Après avoir remporté tous les titres aux championnats du monde de Chamonix en 1937, Emile Allais décide de mettre au point la « méthode française »<sup>11</sup> à l'enseignement du ski. Le premier manuel officiel d'enseignement de l'école nationale du ski français (E.N.S.F) est approuvé par la F.F.S<sup>12</sup> et voit le jour dès l'hiver 1937-1938. En 1945, c'est la création de l'école nationale de ski et d'alpinisme (E.N.S.A) puis la création du syndicat national des moniteurs du ski français (S.N.M.S.F). Dans les années 1950, un nouvel élan d'innovations apparait. Les fixations de sécurité se généralisent avec l'apparition des chaussures à coque plastique. De plus, de nouveaux types de ski apparaissent avec le ski de slalom, de slalom-géant, de descente<sup>13</sup> et de kilomètre lancé.

---

<sup>7</sup> Les recherches permettent surtout d'améliorer les systèmes de fixations, encore rudimentaires à l'époque.

<sup>8</sup> Le ski de fond est essentiellement un sport d'endurance qui se pratique sur des faibles dénivelés. Contrairement au ski alpin, la chaussure est fixée uniquement par l'avant de la fixation ce qui permet de lever le talon et ainsi d'avancer plus rapidement sur les faibles pentes.

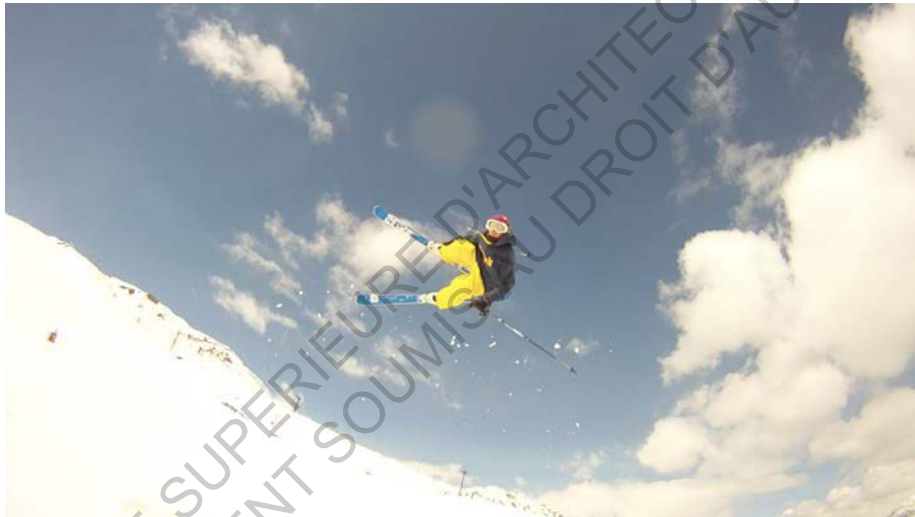
<sup>9</sup> Le saut à ski est un sport dans lequel les skieurs descendent une pente sur une rampe pour sauter un tremplin, essayant d'aller aussi loin que possible.

<sup>10</sup> A cette époque, le ski de descente correspond simplement à la pratique qui permet de descendre des pistes.

<sup>11</sup> La « méthode française » est aujourd'hui l'une des méthodes d'enseignement du ski alpin la plus reconnue dans le monde. Elle est enseignée aujourd'hui par L'École Nationale du Ski Alpin (ENSA) pour former les moniteurs de ski et de snowboard qui souhaitent obtenir le diplôme d'état Français.

<sup>12</sup> Fédération Française de Ski

<sup>13</sup> Le slalom, le slalom-géant et la descente sont trois disciplines qui consistent à descendre une piste dans un tracé déterminé par des portes. La distinction entre ces trois disciplines est l'espace entre les portes. Le slalom correspond à des virages de faible rayon, la descente à des rayons très grands. Le géant est un intermédiaire.



- EDOUARD LAGARDE PRATIQUANT LE SKI FREESTYLE AU SNOWPARK -  
- PHOTOGRAPHE: LOIC MAFIOLETTI VAL D'ISÈRE 2017 -

Les pratiques se diversifient et l'innovation se tourne vers de nouveaux concepts, c'est l'apparition du monoski<sup>14</sup> et du snowboard<sup>15</sup> qui séduisent de nouvelles populations.

En 1956, deux courants techniques de la méthode française se confrontent et permettent l'éclosion de deux nouveaux virages, le Christiana léger et le Christiania moderne. Par la suite apparaîtront une succession de virages tels que le virage parallèle de base, le virage performance, le Grand Tourisme Evasion ou encore la méthode de l'Alberg<sup>16</sup>. Toutes ces différentes façons de tourner mettent en place des mécanismes qui évoluent en fonction du matériel et du niveau des pratiquants.

A la fin des années 1990, le ski devient parabolique ce qui permet moins de frottements avec la neige et donc une pratique facilitée. La taille des skis se réduit et permet une meilleure maniabilité des skis et donc un accès facilité à la pratique. Ces progrès techniques permettent de nouvelles pratiques telles que le ski freestyle<sup>17</sup> et le ski freeride<sup>18</sup>.

En 2000, le virage expert est mis en place, c'est le virage de plus haut niveau car il combine l'ensemble des mécanismes de glisse avec le matériel qui a connu une évolution fulgurante.

Le matériel a largement profité des avancées technologiques pour s'adapter aux évolutions de la pratique.

---

<sup>14</sup> Le monoski est un ski unique plus large sur lequel reposent les deux pieds. Le pratiquant est placé sur la planche de la même manière qu'un skieur, c'est à dire face au ski.

<sup>15</sup> Le Snowboard est un sport issu du surf. Il se pratique sur une planche de snowboard. Le pratiquant est placé de profil, de la même manière que sur une planche de surf.

<sup>16</sup> L'ensemble des virages mis en place dans la méthode française permet de développer des mécanismes pour faciliter la glisse et le déplacement à ski. Par exemple, l'élément principal de la méthode de l'Alberg est le « stemmbogen » soit en français le « virage chasse-neige ».

<sup>17</sup> Pratique du ski qui consiste à privilégier le style plutôt que la vitesse : sauts, figures en l'air en « grabant » (de l'anglais to grab = attraper) ses skis ou son snowboard. Le lieu privilégié d'évolution des freestylers est le snowpark.

<sup>18</sup> Pratique du ski qui consiste à sortir des piste pour faire du Hors-Piste. Les freeriders recherchent souvent une neige poudreuse, non damée, pour des sensations différentes.



- LES PREMIERS CONDUCTEURS D'ENGINS DE DAMAGES -  
- PHOTOGRAPHE INCONNUE. SOURCE: WWW.SKISTORY.COM -

La pratique des sports de glisse assistée par des remontées mécaniques est associée à la notion de damage. En effet, le passage répétitif sur une même pente provoque des irrégularités sur la surface de la piste qui dérange beaucoup la pratique. Le damage a lui aussi connu une évolution époustouflante au cours du 20<sup>ème</sup> siècle. Auparavant, il s'effectuait simplement par les skieurs locaux qui descendaient la pente en dérapage pour atténuer les irrégularités sur la surface de la piste. Avec l'aide de gros rouleaux, deux skieurs pouvaient tasser la neige fraîche en surface pour faciliter la descente des skieurs. Puis, des engins mécaniques sont arrivés pour opérer ce rôle. Le premier engin de damage fut ramené des États-Unis dans les années 60 par Emile Allais qui était en charge du service des pistes de Courchevel. Ce premier engin de la célèbre marque « Ratrac » permettait uniquement de tasser la neige. Cependant, il fallait aussi casser les bosses, on a alors ajouté à ces machines des lames hydrauliques. Aujourd'hui le principe de base reste le même, ces machines se déplacent sur la neige grâce à des chenilles. Les dameuses cassent les bosses grâce à des lames frontales articulées. Casser les bosses ne suffisait plus, car skier sur des traces de chenille n'était pas très confortable. Les dameuses se sont vu ajouter des peignes. Au début, c'était juste une grosse barre de métal placée sur un support après les chenilles. Elle appuyait de son propre poids sur la neige travaillée par les chenilles pour essayer de la lisser. Puis le confort du skieur devenant de plus en plus important, la technologie a permis d'inventer la fraise. C'est en quelque sorte un rouleau qui permet de « broyer » la neige. Une fois broyée, la neige est beaucoup plus facile à lisser. Aujourd'hui le peigne n'est plus en métal mais en caoutchouc. Les machines peuvent être équipées de divers accessoires interchangeables selon les besoins. Par défaut, on retrouve une lame articulée à l'avant mais il existe aussi les dragons pipe pour façonner les parois des half pipe<sup>19</sup>, ou des turbo fraises qui permettent de dégager de grosses quantités de neige. Il existe aussi le godet qui permet de transporter de la neige. L'ensemble de ses progrès techniques a accompagné l'évolution des stations de sports d'hiver, y compris celle du petit village de Val d'Isère.

---

<sup>19</sup> Le half-pipe est un module de neige pour la pratique du freestyle. C'est une rampe en forme de demi-tube.



- JACQUES MOUFLIER, RETOUR D'UNE DESCENTE EN PROFONDE, VAL D'ISÈRE, 1934 -  
- COLLECTION DE JACQUES MOUFLIER -



## 1.C\_Le projet de Jacques Mouffler.

Val d'Isère est un petit village situé à 1850 mètres d'altitudes. Au 19<sup>ème</sup> siècle, il est composé de très peu d'habitants. Envahi par la neige 8 mois de l'année, il est isolé du reste du monde pendant une longue période. Au début du 20<sup>ème</sup> siècle, la population Avaline<sup>20</sup> recule petit à petit. Les jeunes qui partent au service militaire ne se visionnent pas un avenir dans ce village lointain et coupé du monde. Puis en 1929, l'histoire de son développement commence.

Un homme passionné de montagne et de ski arrive à Val d'Isère en peaux de phoque. Il s'agit de Monsieur Jacques Mouffler<sup>21</sup>. Cet homme voit en Val d'Isère un gros potentiel, notamment grâce à son domaine montagneux très étendu mais surtout grâce à son altitude. À l'époque, les stations de ski (peu nombreuses) existantes se situaient autour de 1200 mètres d'altitude. Val d'Isère, situé plus haut, avait une période enneigée plus longue et offrait la possibilité de skier une neige de printemps<sup>22</sup>. Il envisage alors de mettre à profit cette qualité et de créer une station de sport d'hiver.

Il dit en 1935 à sa fille Dominique, depuis un champ dans la vallée de Val d'Isère : « *Comme ce pays est beau, regarde sur Bellevarde<sup>23</sup> ces pentes étagées qui descendent vers nous. Quand tu seras un peu plus grande, un miracle se produira : cinq minutes, et hop, tu seras en haut, et schuss<sup>24</sup>, tu redescendras, et hop, tu remonteras ! Avec tes skis tu descendras toutes ces montagnes et les skieurs du monde entier les descendront aussi !* »<sup>25</sup>.

<sup>20</sup> Les avalins sont les habitants de Val d'Isère. Val d'Isère était alors considérée comme l'aval de Tignes.

<sup>21</sup> Il fut notamment un membre du Conseil supérieur du Tourisme, Président fondateur de la commission d'équipement de la montagne et créa le Comité des Stations

<sup>22</sup> Neige qui subit un cycle de gel/dégel sous l'effet du soleil et du regel nocturne. Dure le matin, elle ramollit progressivement (d'abord en surface puis en profondeur) sous l'effet du soleil, jusqu'à devenir de la soupe en fin journée. Ce processus de dégel suit la course du soleil, transformant en premier les versants Est, puis Sud et enfin Ouest en fin de journée.

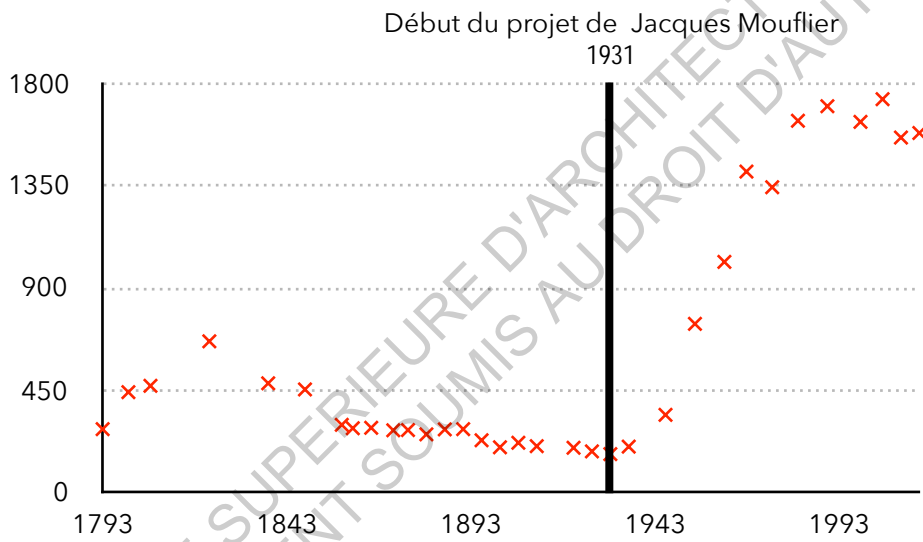
Ce type de transformation lisse et uniformise la surface du manteau neigeux, la rendant particulièrement agréable et facile à skier, pour peu qu'on la saisisse à l'heure prescrite, c'est à dire ni trop tôt, ni trop tard.

<sup>23</sup> Bellevarde est une montagne qui surplombe la vallée de Val d'Isère.

<sup>24</sup> Le schuss est une position à ski, qui consiste à s'abaisser pour limiter les frottements avec le vent et ainsi aller plus vite.

<sup>25</sup> Citation extraite du livre de Jacques Mouffler, Naissance d'un Village Olympique





- ÉVOLUTION DU NOMBRE D'HABITANTS EN FONCTION DE L'ANNÉE VAL D'ISÈRE -  
- D'APRÈS LES CHIFFRES DE L'INSÉÉ BL -

Il décide de rencontrer lors de l'été 1931 le maire de Val d'Isère, Nicolas Bazile. Il lui fait part de sa volonté de créer une station de ski à Val d'Isère. Son savoir-faire et son amour de la montagne lui permettent d'argumenter auprès du maire qu'il réussit à convaincre que ce projet peut être bénéfique pour le Village. De son côté, Nicolas Bazile, voit en ce projet un moyen de conserver la population en créant des emplois et de retenir ainsi les jeunes qui fuient le village de « misère ».

Après avoir convaincu le maire, il fallut avoir un poids politique plus important. Il rencontre alors Monsieur Antoine Borrel qui était secrétaire d'Etat auprès du ministre des travaux publics. En plus d'être un personnage politique fort, c'était un homme d'un fort patriotisme savoyard. Antoine Borrel est conquis par le projet de Jacques Moufflier et de Nicolas Bazile, il souhaite participer à l'aventure. A ce trio vient s'ajouter monsieur Dumas, homme de confiance du Ministre, fonctionnaire de la préfecture de Chambéry. Le quatuor s'organisa ainsi : Jacques Moufflier expose ses projets à Nicolas Bazile, Nicolas Bazile les approuve après avoir reçu l'accord de son conseil municipal. Puis Jacques Moufflier et Antoine Borel étudient les projets à Paris. A son tour, Antoine Borel informe monsieur Dumas qui s'entretient à Chambéry avec Jacques Moufflier sur les questions relatives à Val d'Isère.

En 1932, apparaît le problème de financement. Le quatuor souhaite donc créer un équipement communal et un service public. C'est à dire qu'il faut créer une relation avec les autorités de tutelle. On émet donc le projet d'ouvrir une poste à Val d'Isère et d'installer un service téléphonique. Par la suite, l'accès au village doit être amélioré. En hiver, le village n'est accessible qu'en peaux de phoque. D'autre part, la ligne téléphonique qui longe la route actuelle est souvent coupée en raison des fréquentes avalanches et de chutes de pierre. Enfin, le village sera alimenté en électricité et en eau courante, l'eau n'étant pas un problème majeur car l'eau de source de l'Isère qui traverse le village sera directement puisée.



- L'ABBÉ CHARVIN SUR LE PREMIER TÉLÉSKI DU ROGONEY VAL D'ISÈRE 1936 -  
- COLLECTION DE L'ABBÉ CHARVIN -

En 1936, Le premier remonte pente fait son apparition, il s'agit du Rogoney. Ce téléski qui est placé sur le bas du domaine dessert des pentes faibles. C'est donc l'opportunité aux skieurs peu expérimentés d'approfondir leur technique sur cette piste facile. La même année, deux skieurs vosgiens, Charles Diebold et André Hermann créent à Val d'Isère la première Ecole de Ski Français (E.S.F). Par la suite, en 1937, Charles Diebold devient le directeur de L'école nationale du ski français, il s'agit de l'école qui forme les futurs moniteurs de ski. C'est en 1938 qu'ont lieu les premiers stages de formation pour les moniteurs de ski où ils apprennent la « méthode française ».

On peut donc considérer que l'entre deux guerres fut pour Val d'Isère une période de renouveau. La population se pérennise dans le village qui possède désormais un avenir dans l'univers des sports de montagne. Cependant, ce petit village à 1850 mètre d'altitude possède encore une faible réputation.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



- L'HÔTEL PARISIEN OUVRE DURANT LA SAISON D'HIVER VAL D'ISÈRE 1934 -  
- PHOTOGRAPHIE ISSUE DU LIVRE DE YVES PERRET, CRITÉRIUM DE LA PREMIÈRE NEIGE -

## 1.D\_Vers les Jeux Olympiques d'Albertville, 1992.

L'hôtellerie à Val d'Isère joue un rôle très important. En effet, une station de ski n'a pas lieu d'être si elle n'est pas capable de loger les skieurs. Il s'agit donc d'une activité qui occupe une place extrêmement importante dans l'histoire de Val d'Isère et qui permet de gérer l'évolution de l'ensemble du domaine skiable et du village. L'hôtellerie à Val d'Isère commence en 1888 suite à l'aménagement de la route qui permet de relier le village de Tignes à Val d'Isère. Cependant, l'activité fonctionne très peu, ouverte seulement pendant 4 mois de l'année, les clients sont peu nombreux. Evidemment, l'activité hôtelière a réellement commencé en même temps que la fondation de la station.

En 1932, L'Hôtel Parisien accepte pour la première fois d'ouvrir ses portes durant l'hiver. Les premiers clients sont des botanistes qui viennent étudier une des plus riches flores des Alpes. La première année, durant la saison d'été, les clients sont composés de 82 Américains, 3 Anglais et seulement 2 Français. On observe déjà à Val d'Isère une connotation davantage internationale que nationale. Entre 1932 et 1939, de nombreux hôtels ont vu le jour tels que : L'hôtel des Alpes, l'hôtel de Solaise, l'hôtel du Dome, l'hôtel Bellevarde<sup>26</sup>, l'hôtel de Savoie et le Relais de l'Iseran<sup>27</sup>. La naissance de ces nombreux hôtels est due à la fois aux projets de Jacques Mouffier, mais aussi notamment grâce à l'association bénévole « les amis de Val d'Isère ». Cette association consistait à faire connaître Val d'Isère grâce au bouche-à-oreille, permettant de remplir les hôtels. D'autre part, en 1934, le premier commerce de matériel de ski fait son apparition, il s'agit de Pitte Sport. Le Lundi 6 Avril 1936, c'est la constitution d'un syndicat composé de 20 membres. Ce syndicat a pour but de prendre des décisions sur Val d'Isère sur l'ensemble de ses activités (hôtels, commerces, agricultures et sports). La même année, le syndicat met en place le premier plan d'urbanisme dans une station de sports d'hiver. L'objectif de cette action est de préserver le vieux village et de diviser le territoire en 2 zones.

---

<sup>26</sup> Solaise et Bellevarde sont des montagnes qui surplombent la vallée de Val d'Isère.

<sup>27</sup> Le col de l'Iseran culmine à environ 2 764 m d'altitude, en Savoie à Val d'Isère, reliant le fond de la vallée de la Tarentaise au fond de la vallée de la Maurienne.





- « PIERRE COT ET LÉO LAGRANGE SONT TOUJOURS BLOUÉS À VAL D'ISÈRE » -

- LE PETIT JOURNAL 24 FÉVRIER 1937 -

Une première zone qui sera favorable au développement des hôtels et des commerces, et une seconde zone, non constructible, plus favorable à celui du domaine skiable. La mise en place de ces deux zones, montre de la part des avalins la volonté d'agrandir le village et la station et de construire pour l'avenir. Le plan d'urbanisme est approuvé en 1940.

En 1937, le ministre de l'armement, Pierre Cot, le ministre des loisirs et des sports, Léo Lagrange ainsi que des hauts fonctionnaires parlementaires visitent Val d'Isère. Une grosse tempête fait son apparition après leur arrivée, bloquant pendant plusieurs jours les politiciens à Val d'Isère. Cet événement imprévisible fut une aubaine pour le village, car pour la première fois, Val d'Isère fait les gros titres des journaux nationaux.

Plus tard, une autre visite politique a permis au village de se faire connaître. Le président de La République se rend à Val d'Isère pour inaugurer la plus haute route d'Europe. La route du Col de L'iseran qui relie la Tarentaise à la Maurienne. Cet événement a été l'occasion de mettre en place un « Grand prix du président ». C'est alors que le ski d'été est né sur le glacier du Pissailas<sup>28</sup>, une révolution dans l'univers de la montagne qui permet à Val d'Isère de se faire connaître dans l'ensemble du globe.

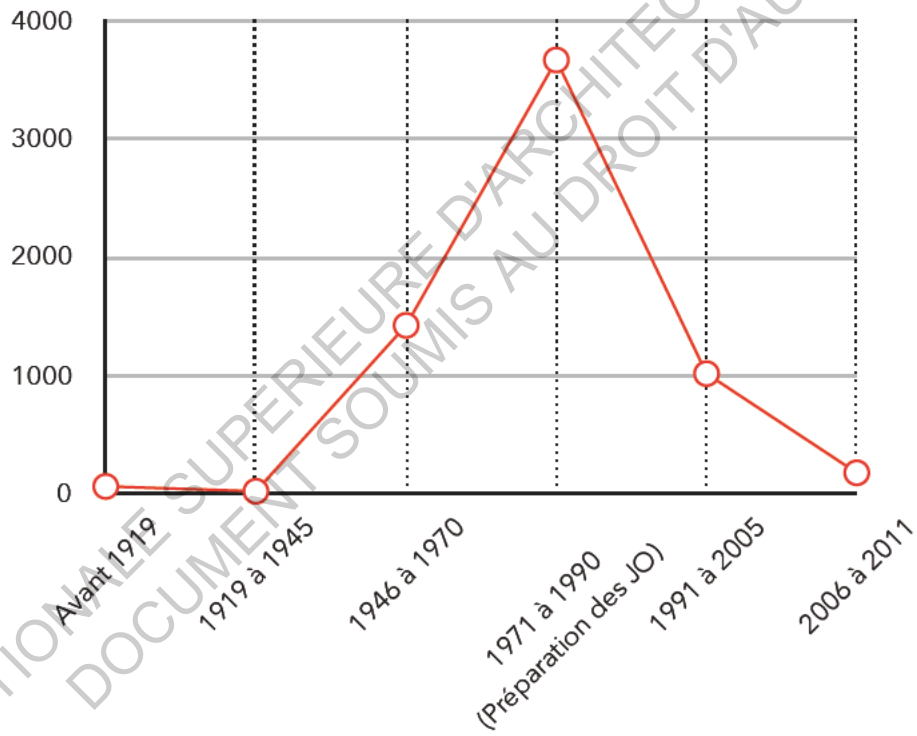
Le 17 décembre 1955, 55 skieurs prennent le départ du premier Critérium de la Première Neige. Depuis cette date, le critérium est devenu un classique du circuit blanc<sup>29</sup> où les meilleurs coureurs du monde s'affrontent sur les pistes de Val d'Isère.

---

<sup>28</sup> Le Glacier du Pissailas fait partie du domaine skiable de Val d'Isère malgré sa localisation sur le terrain de la commune voisine, Bonneval sur Arc en Maurienne.

<sup>29</sup> Surnom donné à la coupe du monde de ski alpin.





- NOMBRE DE NOUVELLES CONSTRUCTIONS PAR PÉRIODE VAL D'ISÈRE -  
- D'APRÈS LES CHIFFRES DE L'INSÉÉ BL -

Le 11 décembre 1982, la région de la Savoie annonce sa candidature pour les jeux olympiques de 1992. Une idée qui s'imposait naturellement aux savoyards car la Savoie représente l'un des plus vastes domaines skiables au monde. Le 17 octobre 1986 à Lausanne, Albertville est choisi pour accueillir ces Jeux. Les épreuves olympiques se dérouleront à Albertville pour 18 d'entre elles, les autres auront lieu dans des stations voisines. Les sites olympiques choisis sont les 3 Vallées<sup>30</sup>, L'espace Killy<sup>31</sup>, La Plagne, les Arcs et les Saisies pour les épreuves de ski de fond. De plus, la Savoie offre aux visiteurs le parc national de la Vanoise, espace naturel protégé de 53000 hectares. La diffusion de ces jeux a été vue par 2 milliards de téléspectateurs dans 82 Pays. Ce fut donc une grande mise en avant des massifs montagnards de Savoie, permettant de faire connaître cette région à l'ensemble du globe. De plus, ces jeux olympiques ont laissé place à de nombreux équipements. Notamment des infrastructures routières et ferroviaires mais aussi un réseau de télécommunications. Ainsi, l'impact de ces jeux pour la région fut considérable, lui permettant d'organiser de nouvelles complétions sportives internationales<sup>32</sup>.

---

<sup>30</sup> Le domaine skiable des trois vallées est composé de huit stations de sport d'hivers. Notamment celle de Courchevel, Méribel et Val Thorens.

<sup>31</sup> L'Espace Killy est le domaine skiable réuni des stations de Val d'Isère et de Tignes.

<sup>32</sup> Par exemple, en 2009, Val d'Isère accueille les championnats du monde de ski.

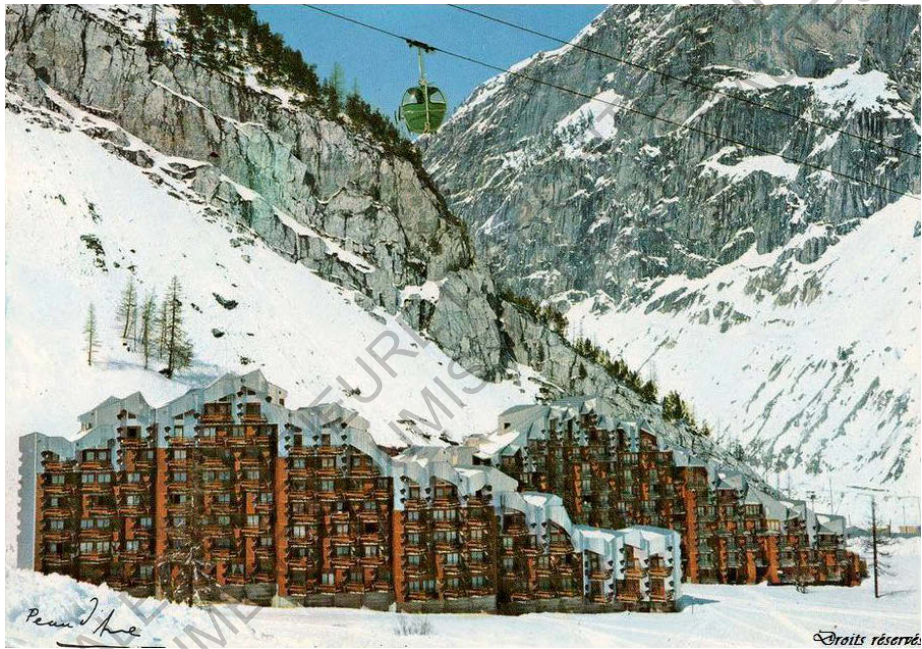


- PORTAIL DE L'ARCHITECTE JEAN-LOUIS CHANÉAC DEPUIS LA PLACE JACQUES MOUFLIER -

- CRÉDIT: PHOTOGRAPHIE SEMNOZ VAL D'ISÈRE 2006 -

La municipalité d'André Degouey prit la décision en 1986 d'augmenter la capacité d'hébergement de Val d'Isère, mais à partir du bourg existant et avec ses habitants. Ce projet a eu aussi pour but de séparer les flux pour faciliter la circulation à ski au sein de la station. Cette décision fut renforcée par l'annonce des Jeux olympiques d'hiver d'Albertville. La même année, la municipalité lança une consultation apurée de quatre architectes, et retint le projet de Jean-Louis Chanéac. Son plan masse s'organise autour d'une petite place située devant la nouvelle poste et reliée au rond-point de l'avenue Olympique par un passage sous un portail monumental. Les bâtiments sont implantés de façon à présenter des perspectives différentes dès que l'on se déplace. Ils ont de quatre à cinq étages avec des façades en béton doublé de pierres du pays, d'un gris très clair, presque blanchâtre, et de bois. En avancée, inspirées de quelques maisons de Sainte-Foy-en-Tarentaise, des colonnes supportent les surplombs des toits qui protègent traditionnellement façades et fenêtres. La réussite de ce « régionalisme synthétique » tient en ce qu'il n'y a pas tricherie. Le béton est apparent là où il le faut, dans certains porte-à-faux de balcons par exemple, le bois y est parfois découpé mais sans maniérisme, les matériaux étant utilisés en fonction de la nécessité constructive et selon leurs qualités, parfois aussi de façon à magnifier la vue que l'on peut en avoir, comme les portes monumentales qui prennent surtout la nuit, un caractère féérique. L'opération a été divisée en quatre tranches mises au concours entre promoteurs. C'est la société COGEDIM qui a géré une grande partie des opérations.

Ce projet, toujours présent à Val d'Isère a permis de donner un grand élan au futur de Val d'Isère. En effet suite à la réalisation de ce projet, l'ensemble des nouveaux projets ont respecté les « règles » d'architecture et d'urbanisme mis en place par Jean-Louis Chanéac. Les avancées urbanistiques de Val d'Isère n'ont un intérêt que si le domaine skiable et les remontées mécaniques suivent le mouvement de l'évolution du village.



- PROJET D'AMÉNAGEMENT DU HAMEAU DE LA DAILLE ET LE TÉLÉPHÉRIQUE DE LA DAILLE -

- PHOTOGRAPHE INCONNU, ENTRE 1970 ET 1980, VAL D'ISÈRE -

## **2.LES LIMITES AUX FRONTIERES DU PROGRES\_**

### **2.A\_ Une relation étroite entre la STVI et la Mairie.**

Suite au projet de Jacques Mouffier, la mise en place des services publics, d'une école de ski, d'un club des sports et d'un syndicat d'initiatives permettent la création de la société des téléphériques de Val d'Isère (S.T.V.I.). À l'époque, le domaine est accessible uniquement par les skieurs les plus expérimentés, ils montent en peaux de phoques pendant 2 à 3 heures pour une descente de 5 à 10 minutes. L'objectif de la STVI est d'équiper en remontées mécaniques le domaine de Val d'Isère pour desservir un territoire de 14000 à 15000 hectares. La volonté de la STVI est aussi de faire converger les pistes vers le village qui regroupe les hébergements et les commerces. La préfecture de Savoie accepte une concession au bail de 18 ans, destiné à être prolongé à 75 ans, et la STVI obtient une franchise de 40000 montées (chiffre colossal pour l'époque). Ayant les autorisations d'exploiter, la société réfléchit au développement de l'exploitation de l'ensemble du domaine dès le début. La STVI va donc verser progressivement 2 à 5% de son chiffre d'affaire à la commune pour lui permettre de gérer le service des pistes (entretien + secours) mais aussi de participer à l'amélioration des autres activités du village (hôtelleries, commerces).

Pour les dirigeants de la société, alors que Val d'Isère n'est à cette époque qu'un village de montagne, l'enjeu est une extension progressive. L'objectif repose sur l'adéquation entre d'une part, le rythme de construction du réseau de remontées mécaniques et d'autre part, le rythme de développement des hébergements et des autres activités touristiques de la station. Cette aspiration pour une conception maîtrisée du développement est centrale, à la fois dans l'esprit du maire de l'époque et dans celui des responsables de la STVI. Pour rentabiliser les remontées mécaniques, il faut être capable d'attirer et de fidéliser de la clientèle dans une station offrant un large panel d'hébergements, de services et de prestations et cette capacité d'accueil, c'est à la population locale de la prendre en charge.

« {...}BL: Est-ce que les relations entre la Mairie et la STVI se passaient bien ? Je pense surtout au développement de la Daille. Si j'ai bien compris, il a eu un accord entre la société des téléphériques et la Mairie. La Mairie voulait exploiter la Daille, mettre des logements, mais en contrepartie elle demandait à ce que la STVI desserve ce hameau par le domaine skiable.

JDL: Ça ne s'est pas passé comme ça. À l'époque, à la Daille il n'y avait rien. La commune a demandé qu'il y ait une télécabine à la Daille. Mais il n'y avait pas d'habitation. Le président de la STVI de l'époque a dit: « Je ne peux construire une télécabine qui va me coûter très cher alors qu'il n'y a pas d'habitation. Donc je suis d'accord pour construire un télésiège mais pas plus. ». A ce moment-là, il y a eu une rupture de dialogue entre la commune et les remontées mécaniques. La commune a donc décidé de faire quand même cette télécabine à ses frais. Elle avait le droit de le faire. « Puisque vous ne voulez pas le faire, moi je le fais ». Et ce qui devait arriver est arrivé, elle a fait faillite.

BL: C'est à dire que ça fonctionnait comme deux entités différentes ?

JDL: Ah oui ! Il y avait le forfait pour Val d'Isère et le forfait « Télécabine de la Daille ». C'était une absurdité sur le plan commercial. {...} »<sup>33</sup>

- EXTRAIT DE L'ENTRETIEN AVEC JEAN-DENIS LAGARDE -

---

<sup>33</sup> Extrait de l'entretien avec Jean-Denis Lagarde, ancien directeur général de la STVI. Entretien complet situé dans les annexes.



Après avoir mis en place le plan d'exploitation du domaine, La STVI commence par exploiter Solaise, Cette montagne, estimée à l'époque plus raide que celle de Bellevarde<sup>34</sup>, permet de se différencier des autres stations (notamment celles de Suisse) et Val d'Isère prend le surnom de « station des champions ». La construction du téléphérique de Solaise est ralentie par la guerre mais le 16 Décembre 1942, un skieur monte pour la première fois en haut de Solaise avec le téléphérique.

Puis, pour suivre le plan d'exploitation, le massif de Bellevarde est desservi par un téléphérique lors de la saison 1950-1951.

Dans les années 1960, des hostilités apparaissent entre la mairie et la STVI. La mise en cause de ces conflits est principalement due aux opinions divergentes sur l'évolution du domaine skiable entre les « chinois »<sup>35</sup> et les locaux. D'un côté, le maire Noël Machet souhaitait desservir le hameau de la Daille par un télécabine, de l'autre la STVI ne voyait pas l'intérêt de cette remontée et préférait investir dans une remontée au Fornet qui présentait une meilleure activité. Ce conflit a eu pour conséquence la mise en place du télécabine de la Daille par la Mairie qui n'était pas géré par la STVI. De ce fait, deux forfaits existaient à l'époque, l'un pour emprunter le télécabine de la Daille, l'autre pour emprunter les autres remontées gérées par le STVI.

---

<sup>34</sup>En réalité, Bellevarde est bien plus raide que Solaise. Cependant, la face Est de Bellevarde était beaucoup trop raide pour l'époque, il était alors impossible de skier dessus. De ce fait, ils ont préféré exploiter la montagne de Solaise en premier. Aujourd'hui, « La Face » de Bellevarde est l'une des pistes les plus difficiles au monde sur laquelle se sont produits les jeux olympiques d'hiver de 1992 et les championnats du monde de ski alpin en 2009.

<sup>35</sup> « Chinois » est un terme utilisé par les avalins (habitants de Val d'Isère) pour désigner quelqu'un qui n'est pas originaire du village.



« {...}JDL: Beaucoup de piste ont été élargies, bien sûr.  
BL: **Mais ça c'est de l'ordre de la STVI ou de la Mairie ?**  
JDL: Alors à Val d'Isère, c'est un domaine particulier. Il y a 3 stations sur 300 comme ça en France où le service des pistes ne dépend pas du service des remontées mécaniques, mais de la mairie. Mais c'est une exception.  
BL: **Est-ce que c'est un bon point ou un mauvais point ?**  
JDL: Pour moi c'est un mauvais point, mais c'est mon avis.  
BL: **Par rapport à quoi ?**  
JDL: Par rapport à ce qu'il se passe en général. Il vaut mieux qu'il y ait le même exploitant. Les remontées mécaniques vendent de la montée, mais les clients achètent de la descente. Donc séparer les deux, ce n'est pas bien. Le client, ce qu'il veut, c'est de la descente, ce n'est pas de la montée. Bon OK, il veut que la montée soit confortable, rapide mais au bout du compte, ils font de la descente. J'ai beaucoup appris quand je suis allé au États-Unis en 1982. Les américains disaient : « 1 \$ for 1 \$ ». Un dollar sur la remontée mécanique, un dollar sur la piste. Or quand les services sont séparés, inévitablement, ça fonctionne moins bien. Donc si on intègre les deux, pour moi c'est mieux.  
BL: **Et même pour la coordination entre les deux ?**  
JDL: Oui, pour la coordination et pour le développement. Parce qu'une fois de plus, les clients, font une remontée mais surtout pour faire la descente. C'est à dire qu'ils payent pour la montée mais ils viennent pour la descente. {...}»<sup>36</sup>

- EXTRAIT DE L'ENTRETIEN AVEC JEAN-DENIS LAGARDE -

« {...}BL: **Et d'ailleurs, j'avais une question par rapport à ça, mon père m'a expliqué que le service des pistes à Val d'Isère était géré par la mairie alors que souvent dans les autres stations?**  
MB: C'est la spécificité de Val d'Isère. A Val d'Isère, on ne fait pas comme partout ailleurs, bon, c'est un peu historique.  
BL: **Après moi, j'ai eu l'opinion de mon père, qui me disait que ce n'est pas logique, parce que, voilà...**  
MB: Si tu prends d'un point de vue rationnel, c'est vrai que ce n'est pas logique que la STVI produise la neige de culture, et que ce soit le service des pistes qui vienne l'étaler, c'est vrai. Si tu fais de la théorie, oui, ce n'est pas logique. Nous ce qu'on dit, c'est historique, oui, ils font la régie des pistes, mais ils font aussi la sécurité, on est content car c'est aussi de la responsabilité du maire. Ce n'est quand même pas mal que finalement on contrôle les bonhommes dont on est responsable.  
De la gouvernance, ça serait plus logique qu'au moins le STVI ait le damage par exemple. Tu vois, ça irait bien, c'est de la mécanique, ils ont un garage, ils font le truc. Et en revanche, par exemple, la STVI, ils ont la filiale « Valbus ». Ils gèrent les bus. Les bus, ça serait plus logique que ce soit la mairie. Parce que les bus, ça marche avec la politique de la circulation, avec la police municipale, avec le stationnement, les parkings, ça serait plus logique. Si on regarde vraiment en termes de gouvernance pure, vu de l'extérieur, ça paraîtrait plus logique que Valbus soit à la commune et que le damage soit à la STVI. Mais après voilà, il y a l'histoire, les particularités, ça finira peut-être un jour comme ça. {...} »<sup>37</sup>

- EXTRAIT DE L'ENTRETIEN AVEC MARC BAUER -

<sup>36</sup> Extrait de l'entretien avec Jean-Denis Lagarde, ancien directeur général de la STVI. Entretien complet situé dans les annexes.

<sup>37</sup> Extrait de l'entretien avec Marc Bauer, Maire actuelle de Val d'Isère. Entretien complet situé dans les annexes.

En 1966 La STVI verse 10% de son chiffre d'affaire à la commune, aujourd'hui ce pourcentage est de l'ordre de 13%. Le service des pistes (entretien et secours) est toujours géré par la commune. Une situation peu commune dans les stations de ski en France. Généralement l'ensemble de ces services est géré par la société des remontées mécaniques de la station pour simplifier l'organisation du domaine. Cependant, historiquement à Val d'Isère, cette dissociation est apparue dès le début et est restée telle quelle. Cette particularité nécessite une bonne coordination entre les différents services pour une bonne efficacité du domaine. Par exemple, le damage est réalisé par le services des pistes, donc la mairie. Si le service des pistes ordonne de damer telle piste alors que la STVI n'a pas prévu d'ouvrir la remontée qui la dessert serait un travail inutile. Il faut donc une bonne coordination entre ces deux services.

J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec Marc Bauer, le maire actuel de Val d'Isère et Jean-Denis Lagarde, ancien directeur générale de la STVI sur ce sujet. On remarque au travers de ses entretiens que la situation particulière de Val d'Isère dans l'organisation du domaine skiable possède des avis mitigés.

« {...} BL: **Pourquoi la Mairie voulait absolument une télécabine à la Daille.**

JDL: La mairie disait que pour l'avenir de Val d'Isère, il fallait absolument qu'il y ait une télécabine. Quand Monsieur Blas a racheté la STVI à monsieur Mouffier qui s'était fâché fortement avec la mairie, il a trouvé un accord en disant : « je reprendrais les remontés mécaniques de la Daille mais en même temps, je développe la Daille », ce qui a été fait avec l'intermédiaire de la COGEDIM qui a fait les immeubles de la Daille.

BL: **Mais les immeubles de la Daille qu'on connaît aujourd'hui, pour l'époque ça a été un apport énorme de clientèle.**

JDL: Oui, mais c'était le seul moyen de rentabiliser les remontées mécaniques.

BL: **Mais ça a apporté énormément à Val d'Isère, la construction de ces immeubles ?**

JDL: Il faut savoir que jusqu'en 1969, la STVI était déficitaire. Elle a commencé à s'équilibrer dans les années 1972, c'est-à-dire au début de la construction des immeubles de la Daille.

J'ai un principe... il faut trois choses pour qu'une station de ski fonctionne. Je vais dire une évidence, la première chose c'est la Neige, mais il ne faut pas l'oublier parce qu'il y a beaucoup d'endroits où on l'oublie. La deuxième chose qu'il faut c'est de l'hébergement au pied de la remontée mécanique. Et le troisième chose qui va avec, c'est la remontée mécanique. Donc si on rassemble ses trois éléments, ça fonctionne à peu près partout.

S'il en manque un des trois, ça ne fonctionne pas. {...} »<sup>38</sup>

- EXTRAIT DE L'ENTRETIEN AVEC JEAN-DENIS LAGARDE -

---

<sup>38</sup> Extrait de l'entretien avec Jean-Denis Lagarde, ancien directeur général de la STVI. Entretien complet situé dans les annexes.

En 1969, Bernard Blas, beau-fils d'un ingénieur parisien, monsieur Lemoine, ayant conçu les premières remontées de la station prend les commandes de la STVI. Il met en place, dès son arrivée, le projet d'aménagement de la Daille qui consiste à créer 4000 lits sur le hameau de la Daille. Les efforts de Bernard Blas pour mettre à jour ce projet ont donné un sens au télécabine de la Daille. En effet, lors de sa construction en 1968 par la commune, le télécabine n'était pas du tout rentable. En 1972 l'opération d'aménagement du hameau a permis d'inclure cette remontée à celles de la STVI. La construction de ce projet a été possible grâce à la relation qu'entretenait Bernard Blas avec le promoteur de la COGEDIM<sup>39</sup>. Ce projet a permis de réconcilier la mairie et la STVI en pensant de nouveau aux intérêts communs de la station. En effet la mairie avait intérêt de réaliser ce projet pour accueillir davantage de touristes. En contrepartie, la STVI s'occupait de desservir le hameau de la Daille par le domaine skiable et les remontées mécaniques. On peut constater que cette méthode ressemble à celle adoptée par la station de Courchevel qui cherche à développer la capacité d'accueil du village en fonction du domaine skiable. Ce procédé semble de bon sens, il serait en effet ridicule de pouvoir accueillir 1000 personnes si seulement 20 d'entre elles pouvaient skier en même temps.

La particularité de Val d'Isère, où la gérance du domaine divisée d'une part avec le service des pistes de la mairie et d'autre part avec les remontées mécaniques de la STVI, nécessite une bonne complicité entre ces deux services dans l'intérêt du bon fonctionnement de l'ensemble de « la station des champions ». Les trois points essentiels au bon fonctionnement d'une station établis par Jean-Denis Lagarde (la neige, l'hébergement et les remontées mécanique) conduisent forcément vers un dialogue et un travail commun entre la STVI et la mairie. Cependant, on a remarqué que ces deux entités pouvaient aussi être en conflit.

---

<sup>39</sup> C'est la même société qui s'est occupé de la restructuration du centre de Val d'Isère en 1986.

DEPECHE A.F.P. DU 25 AOUT 1992

18 H 03

Fax reçu de : 33 1 47 23 10 71  
25/08/92

18:37

EUROPE 2 REDAC FAX:33.1.47251871

Pg: 1  
001

lebaill Mar Aou 25 18:13 page 1

TITRE	ORIGINE	arrivée le :	statut	durée
Divorc=justice	AFPg--r	Mar Aou 25 18:03	AGENCE	1:26

0248 FRA /AFP-GH24

Le maire de Val d'Isère (Savoie) surpris d'être suspecté d'ingérence

GRENOBLE, 25 août (AFP) - Le maire de Val d'Isère (Savoie), André Degouey, (DVD), s'est déclaré mardi "surpris" d'être suspecté par la justice d'avoir commis un délit d'ingérence, en affirmant que son fils Alain, directeur d'une agence immobilière, n'avait "jamais bénéficié d'avantages particuliers" de sa part.

Le parquet d'Albertville avait demandé à la Cour de cassation de désigner une juridiction pour instruire une affaire d'ingérence concernant M. Degouey. Le 4 août, la chambre criminelle avait désigné la chambre d'accusation de la cour d'appel de Chambéry.

Salon les termes de l'action en justice, M. Degouey, ancien agent immobilier, aurait accordé à son fils, qui lui a succédé à la direction de l'agence, des permis de construire pour un programme immobilier à Val d'Isère.

"Je pense qu'on me reproche d'avoir signé des permis de construire pour le lotissement "les Carrats", mais cet ensemble immobilier de 80 appartements a été construit par le groupe Richard-Palmer et la commercialisation de ces appartements a été réalisée par le promoteur même et par l'ensemble des agents immobiliers de la station. Mon fils n'a vendu aucun appartement et n'a bénéficié d'aucune exclusivité", a déclaré le maire à l'AFP.

D'autre part, le directeur de la société Richard-Palmer, Jean-Pierre Majonnet, a précisé que la famille Degouey n'était pas actionnaire de son groupe.

jag/sde  
AFP 251802 AOU 92

- RÉPONSE À LA PRESSE DEVANT LES RUMEURS ANDRÉ DEGOUEY 1992 -

## 2.B\_ Des intérêts communs ?

Val d'Isère est devenu un village mondialement connu pour son domaine skiable et attire une grande clientèle internationale. Cependant, la population avaline n'a jamais vraiment été très importante. Aujourd'hui elle se compose de 1626 habitants<sup>40</sup>. Cependant cette population porte des enjeux énormes pour accueillir presque 30000 personnes lors de la saison d'hiver. La population locale doit en effet prendre en charge la gérance des divers hébergements, restaurants et autres services qui sont proposés à la clientèle de la station. Du fait que Val d'Isère ne soit composé que d'une petite population, les rumeurs circulent rapidement, certaines sont vérifiables, d'autres le sont moins.

Le conflit entre la STVI et la commune à la fin des années 1960 est survenu pour des raisons mystérieuses. Le maire de l'époque, Noël Machet, souhaitait absolument qu'une remontée soit installée pour desservir le hameau de la Daille. La STVI n'en voyait pas l'intérêt pour la simple raison que le hameau de la Daille ne possédait pas une source d'activité suffisante pour le desservir. Le Fornet correspondait plus à cette demande à l'époque. Le conflit est alors apparu et la commune a mis en place son propre télécabine pour desservir la Daille. Il apparaîtrait (avec incertitude) que monsieur Machet souhaitait pousser ce projet à bout pour des raisons personnelles. En effet, il avait fait construire, en 1958, l'hôtel Samovar situé dans le hameau de la Daille. On peut alors supposer que Noël Machet avait un grand intérêt à développer ce projet pour améliorer l'attractivité de son hôtel. Cependant, suite à la concrétisation du télécabine de la Daille en 1968, la commune a perdu beaucoup d'argent à travers cette remontée car elle était très peu utilisée<sup>41</sup>. L'arrivée de Bernard Blas et l'urbanisation du hameau ont permis de renforcer la fréquentation de cette remontée<sup>42</sup> et de lui donner un sens.

---

<sup>40</sup> Selon le recensement de l'INSEE 2014

<sup>41</sup> Cette faible fréquentation est due au manque d'activités au bas de cette remontée.

<sup>42</sup> Le télécabine de la Daille ne faisait plus partie de la commune, il a été repris par la STVI suite au projet d'aménagement de la Daille.

« Notre devoir est de défendre l'intérêt général, les finances de notre population, et non pas de faire le jeu d'une infime minorité de résidents secondaires qui prennent des positions mortellement injustifiables ne résultant que d'un pur égoïsme inconcevable. Il s'agit là, vous en conviendrez, quelle que soit notre sensibilité individuelle, d'une responsabilité première. »

- CONCLUSION DE ANDRÉ DEGOUY DEVANT LE CONSEIL MUNICIPALE -  
- 17 FÉVRIER 1994. VAL D'ISÈRE -

**« Corinne Reversade déplore l'arrêt de la télécabine de la Daille sur la base d'une prévision de vent trop fort »<sup>43</sup>.**

Le constat à propos de Noël Machet est difficilement vérifiable, les faits datant des années 1960. Cependant la citation ci-dessus montre le fait que la notion d'intérêt personnel est toujours présente dans les activités de Val d'Isère. Corinne Reversade est une conseillère municipale à Val d'Isère. Cependant, elle est la femme de Luc Reversade, propriétaire du concept de « Folie Douce ». C'est en quelque sorte une boîte de nuit, mais en plein jour et en altitude. Plusieurs « Folie Douce » sont implantées en France mais la première fut celle de Val d'Isère et elle représente l'activité principale de ce concept. La Folie douce de Val d'Isère est associée à un restaurant nommé « La Fruitière ».

Il se trouve que cette affaire familiale est implantée dans la gare d'arrivée du télécabine de la Daille et une grande partie de leur clientèle (venue pour faire la fête) s'y rend par le télécabine. De plus, l'ensemble des livraisons du restaurant et du bar se fait par le télécabine. La fermeture de ce télécabine a donc un impact considérable sur l'activité de ce restaurant.

La remarque de Corinne Reversade lors du conseil municipale du 19 décembre 2017 n'est pas sans intérêt.

Malgré certains cas particuliers, les membres de l'activité de Val d'Isère s'efforcent de répandre une philosophie commune dans un souci de l'intérêt général.

---

<sup>43</sup> Rapport du conseil municipale du 19 décembre 2017, rédigé par Radio-TV Val d'Isère, publié sur le site: <http://www.radiovaldisere.com>



«{...} BL: **Donc toi, lorsque tu es arrivé, c'était déjà le domaine skiable Espace Killy Tignes - Val d'Isère.**

JDL: Oui mais qui a été cassé quand même.

BL: **Comment ça ?**

JDL: En 1980, la polyvalence a été cassée. C'est à dire que les gens de Val ne pouvaient pas aller à Tignes et les gens de Tignes ne pas aller à Val.

BL: **Cela a été du à des mauvaises relations entre les deux sociétés des remontées mécaniques ?**

Non, on pourrait croire ça. Mais en fait, cela a été du à des mauvaises relations entre le Maire de Tignes et l'exploitant de Tignes. Ce dernier, pour faire pression sur le maire de Tignes a décidé d'arrêter la liaison pendant 1 mois, avec des conséquences qu'ils ont du supporter pendant 10ans.{...} »<sup>44</sup>

- EXTRAIT DE L'ENTRETIEN AVEC JEAN-DENIS LAGARDE -

« {...} MB: Alors, pourquoi on est très contraint ? C'est parce que nous on est contraint, à Val d'Isère, le PPRN, le plan de prévention des risques naturels. Ici on a tout, surtout les avalanches, les inondations, les chutes de blocs à pas mal d'endroits aussi, et après on a des coins comme la plaine de la Daille qui est très protégée au niveau des zones naturelles, au niveau des secteurs vers les eaux, les sources... On a beaucoup de zones protégées du point de vue naturel, là même pour faire une plage de dépôt, c'est deux ans d'instructions. Je dis qu'aujourd'hui, on va avoir comme document... on a bien sûr le PLU, qui est encore de la compétence de la mairie, mais on a aussi le PPRN qui s'impose au PLU, maintenant y a le SCOT, schéma de cohérence territorial, qui va sortir aujourd'hui, qui nous remet encore des corridors biologiques, donc il y a encore des contraintes en plus. Quand tu superposes les calques, il ne reste vraiment plus grand-chose, donc voilà. Je dis, aujourd'hui l'inquiétude de voir trop de constructions est quand même limitée. Du coup, automatiquement, les quelques petites poches qui restent, les quelques dents creuses, elles ont tendances à se densifier. Mais du coup, ce qui se reconstruit se densifie. C'est vrai qu'aujourd'hui, quand tu démolies un truc, c'est reconstruit en plus gros. {...} »<sup>45</sup>

- EXTRAIT DE L'ENTRETIEN AVEC MARC BAUER -

<sup>44</sup> Extrait de l'entretien avec Jean-Denis Lagarde, ancien directeur général de la STVI. Entretien complet situé dans les annexes.

<sup>45</sup> Extrait de l'entretien avec Marc Bauer, Maire actuelle de Val d'Isère. Entretien complet situé dans les annexes.

## 2.C\_ Une gouvernance délicate.

Les conflits entre les différents acteurs de la station peuvent avoir des répercussions sur l'ensemble du village. En 1980, le conflit qui a surgi entre l'exploitant du domaine skiable de Tignes et le Maire de Tignes a eu des répercussions s'étendant sur plusieurs années sur les deux communes. De nombreux avalins qui étaient là à l'époque, croient encore que ce conflit opposait la STVI et la STGM (Société des téléphériques de la Grande Motte), d'où des rancœurs encore existantes à l'encontre de la STVI.

Le rôle de la commune est de développer le village avec ses différents acteurs mais elle doit aussi s'imposer de manière à ce que ce type de situation ne se reproduise pas. De nombreux commerçants et exploitants pensent en priorité au développement de leur propre activité avant de penser à celui de l'ensemble de Val d'Isère. Depuis quelques années, des réunions de quartier ont été mises en place et de nombreux conseils municipaux sont organisés pour permettre le débat sur les problèmes qui surviennent mais aussi pour en éviter certains. En effet, les nombreuses constructions et le développement rapide du village sont souvent source de conflits et ont tendance à diviser les différents acteurs, face à de nombreuses incompréhensions. Le conseil municipal permet de laisser la parole à l'ensemble des habitants pour que la mairie puisse prendre les décisions adéquates, mais aussi donner des réponses à ceux qui ne comprennent pas les décisions prises. La gouvernance de Val d'Isère doit occuper le rôle de médiateur mais doit surtout penser au développement de l'ensemble de la commune dans l'intérêt commun et pas seulement dans l'intérêt de quelques personnes.



- ROUTE DU FORNET FERMÉE EN RAISON DU RISQUE D'AVALANCHE -  
- DÉCEMBRE 2017, CREDIT: RADIO-TV VAL D'ISÈRE -

De plus, la situation particulière de Val d'Isère laisse paraître une gouvernance qui doit s'adapter aux nombreuses limites de la station. En effet, le relief, l'Isère et le climat obligent un plan d'intervention des risques naturels (PPRN) très délicat. L'ensemble des constructions est soumis au PPRN. La saison d'hiver 2017-2018 a vu des chutes de neige considérables avec notamment la tempête Éléanor en décembre 2017. Les vents très violents ainsi que les fortes précipitations avec une limite pluie/neige à haute altitude (environ 2200 mètres) ont offert des conditions parfaites pour le départ des avalanches. La pluie a alourdi énormément l'accumulation de neige tombée les semaines précédentes et a laissé la station dans un risque 5<sup>46</sup>d'avalanches.

La STVI a dû fermer l'ensemble du domaine skiable (y compris les remontées mécaniques de faible altitude) pendant une journée et demie. L'impact économique pour la STVI est considérable d'autant plus que cet événement est arrivé pendant la période la plus chargée de la saison. Fermer l'ensemble des remontées implique le remboursement des forfaits de ski alors que si les remontées de basse altitude restent ouvertes, le remboursement n'est pas obligatoire<sup>47</sup>. D'autre part, ces conditions exceptionnelles ont entraîné une série d'avalanches sur l'ensemble du domaine skiable mais aussi sur le village. L'unique route d'accès à Val d'Isère a été complètement fermée pendant plus de 24h, laissant les camions de livraisons et les touristes bloqués dans la station. Au cours de cette situation, le maire s'est entouré des locaux, qui connaissent bien la montagne et les réactions de la neige pour évaluer les risques éventuels pour les occupants de la station. En effet, certaines zones étant soumises à des risques d'avalanches, il fallait limiter les accès. De plus, dans ce genre de situation, il faut purger les montagnes de la neige qui s'accumule pour éviter qu'elle tombe par surprise et d'un seul coup et qu'elle atteigne les habitations. Le service des pistes s'en charge à l'aide de la commune.

---

<sup>46</sup> Il s'agit du niveau maximum qui est associé à un drapeau noir.

<sup>47</sup> Si moins de 5% des remontées mécaniques sont ouvertes, alors la STVI s'engage à rembourser l'intégralité du forfait de ski.

« {...} BL: Les endroits comme le Fornet, par exemple, ils étaient bloqués plusieurs jours, mais ça s'est prévu en fait, il y a un plan qui prévient ?

MB: Oui. Aujourd'hui, on a des zones qui sont identifiées comme à risques et ça c'est la compétence du maire. Donc le maire, comment il prend des décisions dans des situations comme ça ? Il y a une commission de sécurité, composée des techniciens à la mairie, c'est le maire qui décide. Moi, j'ai mis dans la commission de sécurité, ceux avec qui j'irai en montagne. Qui est ce qui connaît bien le Fornet ? C'est Guy Bonnevie. Y a qui qui connaît bien dans le centre ? C'est Gérard. J'ai pris un gars, qui est un bon montagnard, qui connaît bien la montagne, ses phénomènes et en fait, c'est tous ensemble, on monte la commission de sécurité et on prend les décisions : aujourd'hui on ferme la route, c'est un peu dangereux, on ferme aux piétons et ce soir, il y a un risque, on ferme aussi aux voitures donc on prend la décision au niveau de la commission de sécurité. Alors, ce qui devient dangereux, et moi je vois la différence depuis quelques années, ce qui me fait peur aujourd'hui, c'est le comportement des gens. Les gens autrefois, ils savaient. C'est normal, il y avait de la neige et les gens se mettaient chez eux et ne bougeaient pas. Aujourd'hui, tous ceux qui viennent, tous les étrangers qui ne connaissent pas du tout. {...} »

« {...} MB: Pour les travaux on essaye toujours aussi, c'est pareil, tu es toujours pris entre les deux, tu veux protéger au maximum, parce que nous, on se bat pour qu'il y ait une saison d'été, donc on veut aussi que les travaux soient le moins désagréables possible, et puis après, tu te rends quand même compte, quand tu es du côté du constructeur que, c'est que tu as quand même très, très peu de temps pour construire, que tu as des journées de mauvais temps l'été, tout ça. Donc quand tu prends les bonnes journées pour construire et bien il ne faut pas perdre son temps donc c'est vrai que, des fois, même si on a l'arrêté municipal qui est bien, pur et dur et qui dit qu'on ne démarre pas avant 7h du matin, on finit là, on ne travaille pas le dimanche. Quand tu arrives le dimanche et que tu sais que le gars, il lui manque 5 jours pour ouvrir son hôtel ou pas l'ouvrir, tu es bien obligé de bouger un peu, tu dis... Alors, c'est drôle, les plus virulents une année quand ils sont d'un côté, quand ils sont de l'autre côté, moi j'ai un exemple là. Il y a l'hôtel Avancher qui a été rénové. L'année d'avant, c'était en face, c'était la Bailleta, où il y avait des travaux. Le gars du l'Avancher, qui est un copain, l'année d'avant il venait râler tous les jours, il disait : « ouai, ce n'est pas normal, le Skadi a encore commencé tôt ce matin, ils ont livré hier soir, y a encore un camion toupie qui est venu et moi je suis en face et j'exploite mon hôtel, ce n'est pas possible, et tout ». Donc bien virulent et intransigeant pour son voisin, cette année, c'est lui qui a les travaux. Il a fait une prouesse, il a réussi à démolir l'ancien hôtel. En plus maintenant, il faut dépolluer, l'amiante, le machin, donc ça, ça ne fait pas gagner de temps non plus au départ. Il a reconstruit l'hôtel, une résidence de tourisme, une résidence livrée, les clients à l'hôtel complet le 20 décembre. Et bien lui, quand il vient, avec le camion avec les 250 matelas, tu lui dis pas « monsieur, c'est trop tard », tu retournes à Bourg Saint-Maurice. Voilà, tout ça, tu te dis qu'il faut être intransigeant, tout ça et après tu es dans la pratique, et tu fais quoi ? Là, cette année, on va essayer de faire le télécabine dans l'été. Si pendant le mois de novembre il manque quelques heures de boulots, on les laissera bosser le dimanche, on les laissera commencer à 5h du matin. Mais ce qu'on essaye de soigner au maximum, ce qu'on essaye de soigner, c'est l'environnement. Aujourd'hui, pendant l'été, on met des barrières, on met des bâches, tu vois, on essaye que ce soit plus sympa, parce qu'en ville c'est ce qu'ils font. {...} »<sup>48</sup>

- EXTRAITS DE L'ENTRETIEN AVEC MARC BAUER -

<sup>48</sup> Extraits de l'entretien avec Marc Bauer, Maire actuelle de Val d'Isère. Entretien complet situé dans les annexes.

Lors d'un déclenchement d'avalanches volontaire<sup>49</sup>, il faut purger la neige, mais surtout éviter qu'elle tombe sur quelqu'un. De nombreux dispositifs sont prévus pour gérer ces conditions aléatoires. De même, la commune de Bourg-Saint-Maurice a dû loger en urgence des milliers de vacanciers qui ne pouvaient pas atteindre leur destination. La route de la plaine de la Daille, soumise à un fort risque d'avalanche était strictement interdite aux piétons. Les voitures et les bus étaient placés dans des convois pour traverser cette plaine. Cette tempête a été l'occasion à Val d'Isère de vivre en plein cœur de ses limites météorologiques, cette situation exceptionnelle qui a nécessité de fermer complètement la station ne s'était pas produite depuis plus d'une vingtaine d'années selon les locaux. Ce genre de situation peut arriver à tout moment, ce qui explique en quoi la gouvernance est délicate.

Il est cependant à mettre en évidence, dans des situations aussi difficiles que celles-ci la solidarité des habitants pour sécuriser au mieux leur station. Solidarité entre personnes qui peuvent être en conflit sur d'autres sujets et que l'on retrouve par exemple lorsqu'on a besoin de retrouver des skieurs qui se sont fait emporter par des avalanches.

Les terrains constructibles se font de plus en plus rares à Val d'Isère. Des terrains sont souvent inexploités en raison du PPRN qui ne permet pas la construction de logements dans certaines zones. D'autres ne sont absolument pas constructibles. Cependant, certains cherchent à développer des projets, prêts à détourner ces restrictions pour avoir la possibilité d'aboutir. En effet, le prix du foncier a fortement augmenté à Val d'Isère depuis plusieurs années, et chacun voit un intérêt économique à exploiter des terrains. Mais un terrain non constructible n'a pas beaucoup de valeur. La commune doit donc prendre du recul pour juger le bien fondé de tel ou tel projet, son intérêt et comprendre comment il peut être réalisable sans qu'il soit dangereux dans des conditions particulières. Mais elle doit pouvoir expliquer à celui qui ne l'a pas été, les raisons.

---

<sup>49</sup> Les déclenchements d'avalanches se font souvent à l'aide d'explosifs mis en place par des artificiers. Des dispositifs sont mis en place sur tout le domaine pour faciliter le déclenchement des avalanches.

« {...} MB: Je demande des cautions. Donc les chantiers, quand ils arrivent, en même temps qu'ils viennent déposer leur plan de chantier, de grue et tout, on prend une caution de 20 000 € justement, parce que le problème qu'on a, en fin de chantier, les gars sont à la bourre, ils ont tendance à s'en foutre quand on leur dit « faut remettre les bâches, il faut passer la balayeuse ». Quand ils savent qu'ils ont des astreintes et des pénalités, les 35 € de la police municipale, ils s'en foutent. Du coup, maintenant, on prend une caution et quand ça va mal, on tape dans la caution et on loue une balayeuse de plus ou on prend deux mecs qui alignent le chantier. Donc tu vois, on essaye de se donner les moyens pour essayer de se maintenir, sinon tu n'es pas à l'échelle non plus. Quand je vois la police, ils mettent des PV à 35 € pour un chantier mal entretenu, donc, alors qu'ils font des travaux à 10 millions et qu'ils me disent « ba, mets moi en quatre d'avance ». Donc là, avec la caution on arrive à mieux les tenir, c'est toujours un peu le combat. {...} »<sup>50</sup>

- EXTRAIT DE L'ENTRETIEN AVEC MARC BAUER -

---

<sup>50</sup> Extrait de l'entretien avec Marc Bauer, Maire actuelle de Val d'Isère. Entretien complet situé dans les annexes.

Val d'Isère est réputée pour être 8 mois sous la neige. On dit qu'il y neige tous les mois de l'année. Le rôle de la commune est aussi de gérer le fonctionnement des chantiers de manière à ce que les constructions qui se font en été se déroulent bien. Les constructeurs, soumis aux conditions climatiques, doivent s'adapter. Le Maire doit alors s'assurer que les règles sont respectées mais avec le souci de ne pas retarder le chantier si c'est possible, sachant que les retards peuvent avoir des répercussions économiques considérables. De plus, l'ensemble des constructions doit être adapté au climat. L'hiver, lors des grosses chutes de neige, des déneigeuses qui sont des engins conséquents ne peuvent pas voir ce qui est enseveli sous la neige. Il faut donc éviter qu'elles endommagent pendant l'hiver ce qui a été construit pendant l'été.

Le PPRN et le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) ne dépendent pas de la compétence de la Mairie comme le PLU (Plan Local d'Urbanisme). La mairie n'a pour ainsi dire pas de pouvoir sur ces textes, même si elle a la possibilité de les négocier si elle les pense illégitimes. L'ensemble des permis de construire sont alors remis pour des projets situés dans des zones sans risques et qui respectent les différents textes. De ce fait, ce type de zones se densifie contrairement à d'autres qui restent désertes. Le plan d'urbanisme n'est pas vraiment établi, il est guidé par les ouvertures disponibles. Les zones constructibles arrivent aujourd'hui à saturation. Les chantiers à Val d'Isère deviennent alors des chantiers de démolitions pour permettre la reconstruction d'un plus grand bâtiment. Cependant, les permis de construire doivent aussi correspondre à la stratégie développée par le village de Val d'Isère.



« {...}JDL: Pour moi, le développement de Val d'Isère ne peut se faire qu'avec des lits « banalisés ». Pourquoi ? Parce que Val d'Isère c'est une usine, c'est une industrie. On parle de milliers de gens qui y travaillent. Et pour maintenir cette industrie, il faut des clients. Pour moi, Val d'Isère reste LA meilleure station du monde, que ce soit en termes de rapport qualité/prix, de domaine, de variété. Ce qui m'inquiète dans l'avenir de Val d'Isère aujourd'hui c'est qu'on a tendance à baisser la capacité d'accueil. Avant, il y avait 4 personnes dans 20m<sup>2</sup> et maintenant il y a 2 personnes dans 40m<sup>2</sup>, ça fait 4 fois moins de clients. Il faut absolument garder, ce qu'on appelle des lits chauds et se structurer pour qu'il y en ait le plus possible. Les lits chauds, ceux sont des lits qui sont en conformité avec la demande. Si les clients demandent 40m<sup>2</sup>, peut être que si on leur donne 25 m<sup>2</sup> ça leur conviendra aussi. Il faut trouver le juste milieu entre la demande et le prix. C'est très délicat, et très compliqué, mais il faut garder une capacité d'accueil suffisante. Ce n'est pas le tout d'avoir le meilleur domaine skiable du monde si tu n'as pas de clients. En exagérant, si on propose à chaque client une chambre de 100m<sup>2</sup>, il n'y aura rapidement plus assez de clients pour faire vivre toute cette économie : remontées mécaniques, commerces, hébergements, services... s'effondreront. Donc l'avenir de Val d'Isère pour moi, c'est le développement du lit type hôtelier ou résidence de tourisme. Il vaut mieux avoir beaucoup de lits de qualité moyenne avec un domaine moyen qu'un domaine superbe avec peu de lits. Parce qu'un domaine superbe avec peu de lits n'est pas viable à long terme, c'est ce qui est en train de se passer dans certaines stations. {...} Je pense à Verbier en Suisse où le prix de l'immobilier a tellement explosé que finalement il y a de moins en moins de clients. Les remontées mécaniques et les commerces travaillent de moins en moins bien. L'investissement baisse et on est dans la mauvaise spirale. Alors que l'exemple parfait dont on parlait tout à l'heure c'est la Daille où il n'y avait rien. On y a rassemblé la neige, l'hébergement et les remontées mécaniques et tout est reparti ! {...} »<sup>51</sup>

- EXTRAIT DE L'ENTRETIEN AVEC JEAN-DENIS LAGARDE -

« {...}MB: C'est vrai que les remontées mécaniques, ce qui les intéresse, c'est de vendre du forfait, donc il faut des journées skieurs. Donc le lit plein, que le gars qui soit dedans dépense 200 € par jour ou 1 000 € par jour, il s'en fout, à partir du moment où il a dépensé 50 € du forfait de ski. Moi quand j'interroge les autres acteurs économiques de la station, certains sont plus réservés. J'ai un copain, il a un magasin de sport. Il me dit, lui effectivement, les anciens appartements, ce sont des lits un peu froids, parce qu'ils ne viennent passer que deux fois quinze jours dans l'hiver, et quand ils viennent deux fois quinze jours, ils me laissent 10 000 € dans le magasin. Il me dit, « à côté, j'ai le TO, c'est rempli toutes les semaines, mais y en a que je ne vois jamais comme client ». Tu vois ? Il y a la quantité, mais aussi la qualité, suivant le commerce. Le bijoutier, lui c'est le cas extrême, lui, il y a deux mecs qui viennent lui acheter une montre à 100 000 €, il n'a pas besoin de d'autres clients. Et après, c'est sûr que le supermarché, que les remontées mécaniques, eux, ils ont besoin de plus de quantité, mais bon, pour un bon équilibre de la station, il faut de la mixité. {...} »<sup>52</sup>

- EXTRAIT DE L'ENTRETIEN AVEC MARC BAUER -

<sup>51</sup> Extrait de l'entretien avec Jean-Denis Lagarde, ancien directeur général de la STVI. Entretien complet situé dans les annexes.

<sup>52</sup> Extraits de l'entretien avec Marc Bauer, Maire actuelle de Val d'Isère. Entretien complet situé dans les annexes.

## 2.D\_ Une stratégie contestable.

La capacité d'accueil est une notion très importante dans le développement de Val d'Isère. En effet elle correspond au nombre de clients qui peuvent être accueillis et faire fonctionner ainsi l'économie du village. D'autre part, il est aussi essentiel que les clients soient suffisamment nombreux à séjourner à Val d'Isère pour que cela fonctionne. En effet, cela ne sert à rien d'avoir 30000 lits si seulement 2000 personnes viennent passer leurs vacances. Il faut donc trouver un juste milieu entre la capacité d'accueil et les services et hébergements proposés pour que le fonctionnement soit optimal. De ce fait, la gouvernance de Val d'Isère nécessite une certaine rigueur dans le développement de l'hébergement. En effet, le village voit apparaître une succession de grands projets mais la capacité d'accueil n'en est pas pour autant augmentée. Comme l'explique Marc Bauer et Jean-Denis Lagarde, d'un côté, de nouveaux bâtiments permettent d'accueillir plus de gens, mais de l'autre, plusieurs petits appartements sont transformés en grands appartements luxueux offrant moins de lits. Pour ses raisons, la capacité d'accueil à Val d'Isère stagne, voir régresse. Il faut donc savoir quelle clientèle on souhaite accueillir dans Val d'Isère. Marc Bauer suggère que la capacité d'accueil ne doit pas nécessairement augmenter, mais doit être de meilleure qualité. Selon lui, « Il faut qu'on peaufine, qu'on soigne la copie. Moins de quantité, mais avoir un beau produit et puis de le soigner. »

L'ancien directeur des remontées mécaniques voit le problème d'un autre œil, considère qu'« il vaut mieux avoir beaucoup de lits de qualité moyenne avec un domaine moyen qu'un domaine superbe avec peu de lits. »

Le maire argumente sa stratégie sur le fait que les touristes qui viennent à Val d'Isère font pratiquement tous vivre les remontées mécaniques. Seulement, ceux qui font vivre les autres acteurs économiques ne sont pas issus des hébergements massifs mis en place dans la station tel que le Club-med ou ceux gérés par des tour opérateur mais bien ceux présents dans les appartements luxueux.

Jean-Denis Lagarde argumente son propos en le comparant avec la station du Verbier en Suisse. Il explique que le prix de l'immobilier a tellement augmenté que les clients ne souhaitent plus s'y rendre.

« {...} BL: Est-ce que, d'années en années, depuis les années 80, le nombre de forfaits vendu en 1 annuellement a augmenté ?

JDL: Je dirais qu'il a plutôt baissé.

BL: S'il a baissé, pourquoi les remontés mécanique se sont développées pour avoir un meilleur débit depuis des années ?

JDL: Non, excuse-moi mais ce n'est pas vrai. Il n'y a pas de meilleur débit. {...}

BL: Je prends par exemple le cas, qui n'est pas encore actuel. Mais la nouvelle télécabine de la Daille va améliorer le débit.

JDL: Non. Alors pourquoi?

BL: Parce que ça va être le même type d'appareil, sauf que au lieu de mettre 4 personnes dans une cabines on en mettra 10.

JDL: Oui mais on enlève le télésiège des Etroits.

Qui fait quel débit?

BL: Qui doit faire un débit d'environ 1800 personnes par heure. Cependant le télésiège de détroit, avec mon expérience personnelle, est très peu utilisé. Et il est utilisé uniquement dans les situations ou justement la télécabine de la Daille a beaucoup d'attente.

JDL: Non. Pas uniquement.

BL: En grand majorité.

JDL: Oui. Effectivement il vient en complément de la télécabine de la Daille. Bien sur! La Mercedes ou la « Deux chevaux » pour faire une Paris-Lyon, au même prix. Tu prends quoi ? Tu prends la Mercedes. Donc ça vient en complément, tu as tout à fait raison. Deuxième cas {...} quand la télécabine est arrêtée. Et là, ce n'est pas la Mercedes ou la « Deux chevaux ». C'est la « Deux chevaux » ou rien.

Donc quand la télécabine sera fermée, le client ne pourra plus monter du tout.

{...}

BL: Donc selon toi, quelle est la meilleure remontée?

JDL: Le télésiège débrayable.

BL: Combien de places ? Ça dépend ?

JDL: A Adapter. À Tommeuse c'est très bien adapté. Tommeuse est un très bon appareil parce qu'il a le débit, le confort, la vitesse.

BL: Et la télécabine de l'Olympique?

JDL: C'est beaucoup moins bien. C'est 25 places par cabine mais ce n'est jamais 25. Donc des problèmes de débit et des problèmes de temps d'attente. Tu te rends comptes qu'il y a toujours de l'attente, c'est un appareil qui est relativement récent. Ce n'est pas normal.

BL: Et pourquoi cherche-t-on toujours à mettre en place des télécabines?

JDL: Pour des raisons communales.

BL: C'est-à-dire ?

JDL: C'est à dire qu'il y a des gens qui trouvent que c'est confortable, que c'est l'image de la station. Personnellement entre une télécabine et un télésiège je préfère le télésiège. Mais le maire préfère la télécabine au télésiège. (Rire) {...} »<sup>53</sup>

- EXTRAIT DE L'ENTRETIEN AVEC JEAN-DENIS LAGARDE -

<sup>53</sup> Extrait de l'entretien avec Jean-Denis Lagarde, ancien directeur général de la STVI. Entretien complet situé dans les annexes.

La stratégie est donc difficile à aborder et il faut trouver le juste milieu entre le nombre de lits proposés et leur qualité.

On remarque que cette notion apparaît aussi dans le développement du domaine skiable. En effet, la STVI cherche à développer ce domaine skiable par les remontées mécaniques, en remplaçant les anciennes remontées qui ont besoin d'être changées.

Or, on retrouve les mêmes stratégies évoquées précédemment pour l'hébergement au niveau du choix du renouvellement des remontées mécaniques. Récemment, de nombreuses télécabines ont vu le jour à Val d'Isère remplaçant des remontées jugées moins efficaces. En 2002, l'Olympique a été installé sur Belvedere, en 2016 le C10 sur Solaise et aujourd'hui le chantier est en cours pour installer une nouvelle télécabine sur la Daille. Selon Jean-Denis Lagarde, ces installations n'ont pas beaucoup de sens car elles ne permettent pas un meilleur débit par rapport aux remontées qu'elles remplacent. Il explique que la présence de ces télécabines modernes est surtout due au choix des services communaux qui souhaitent améliorer le confort des skieurs, ce qui donne une meilleure image de la station. En effet, le C10 de Solaise et la future télécabine de la Daille sont équipés de sièges chauffants et le WIFI est disponible dans les cabines.

Au travers de ses deux avis, on constate que les décisions prises sur ces sujets détermineront l'avenir de la station-village.



- BÂCHE PLACÉ SUR LE CHANTIER DU « COIN DE VAL » -

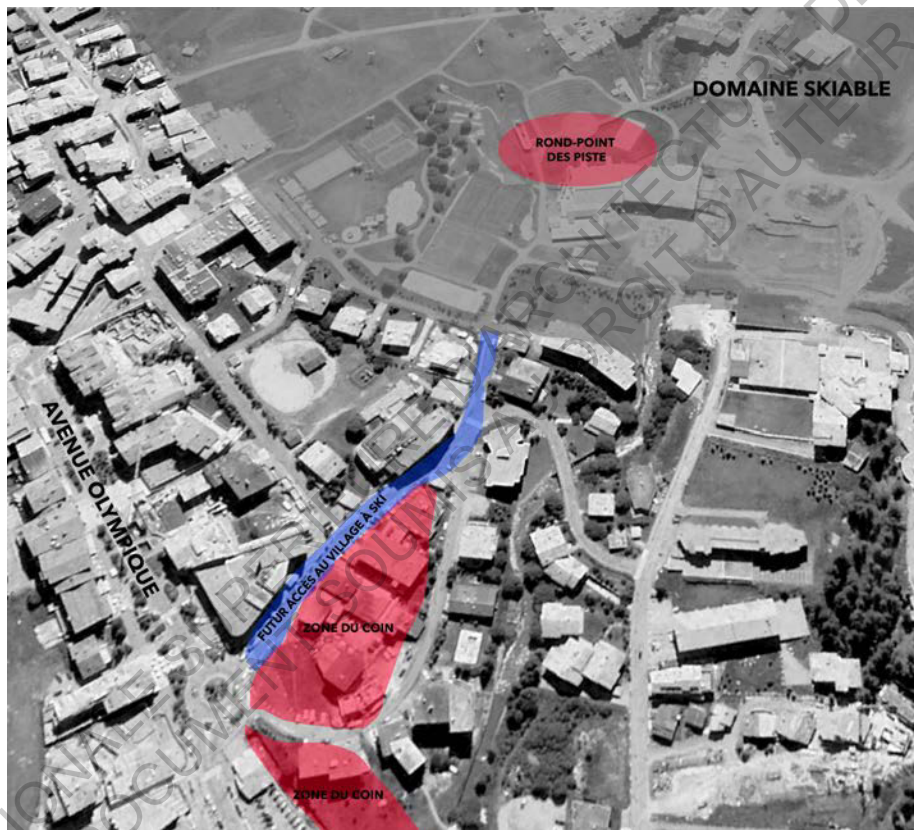
- PHOTO: BENJAMIN LAGARDE -

## **3.UN DÉVELOPPEMENT QUI S'ADAPTE AUX LIMITES\_**

### **3.A\_ Val d'Isère prépare son Avenir.**

Plusieurs projets sont aujourd'hui lancés par la mairie afin d'améliorer la station. La zone située autour de la route du Coin se trouve en plein cœur de Val d'Isère. Le projet du « Coin de Val » est un projet qui existe depuis plusieurs années. Il consiste à restructurer cette zone et de la densifier. L'intention de ce projet est de faire « tabula rasa » pour venir installer un grand espace de stationnement souterrain. L'accès à Val d'Isère n'étant possible qu'en voiture, en car ou en taxi, le stationnement est essentiel lorsque la capacité d'accueil augmente. Chaque projet n'est donc possible que si les places de stationnement s'accroissent proportionnellement aux projets de développement. Le « Coin de Val » consiste à replacer l'ensemble des activités existantes et à en ajouter. L'objectif est de produire 900 lits supplémentaires avec deux hôtels 3 et 4 étoiles dont l'un de 51 chambres, 2 résidences de tourisme dont une de 19 appartements, et des copropriétés. C'est aussi une nouvelle structure d'accueil dotée d'une conciergerie, d'un pôle petite enfance, d'une gare routière couverte, et de nouveaux commerces. Le tout relié directement au domaine skiable par un tapis roulant souterrain.

Le bar « Le Petit Danois » est situé en plein cœur de ce projet et est concerné par ce changement. Un échange informel avec Frederik Jensen Bauman, fils du gérant de ce bar, m'a permis de comprendre les coulisses du projet et les enjeux commerciaux de cette délocalisation. « Le Petit Danois » existe depuis plusieurs dizaines d'années et possède sa clientèle et sa réputation. Ses locaux présentent un certain charme qu'avec le temps les clients apprécient. Les négociations avec la mairie indiquent que les locaux du nouveau bar risquent d'être plus petits. Cependant cet aspect n'effraie pas Frederik qui voit une compensation avec des locaux neufs et disposés sur 2 étages. Cependant, il se soucie davantage de la notoriété de son bar et sur la manière dont il sera perçu par les futurs touristes de Val d'Isère. Le Petit Danois est aujourd'hui un bar qui fonctionne très bien, il ne souhaite pas que ce projet appauvrisse le commerce de son père.



- SITUATION DU PROJET DU « COIN DE VAL » -

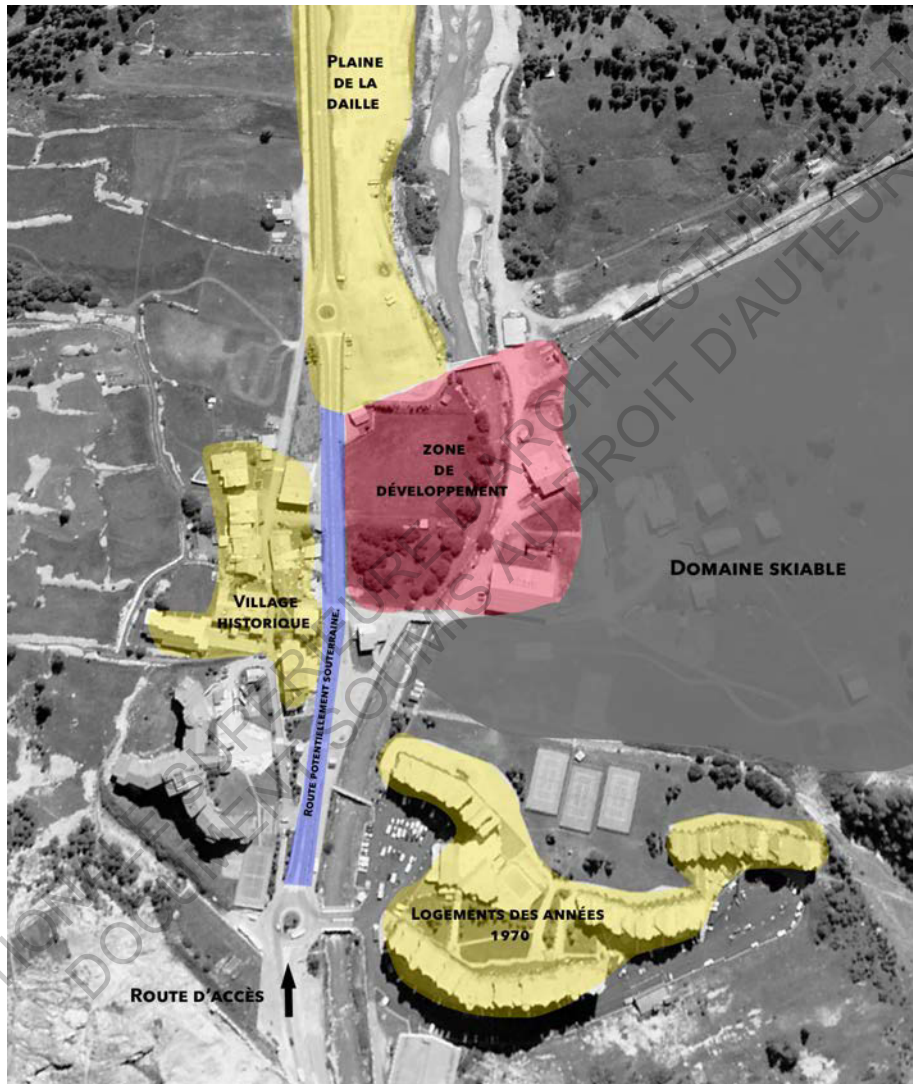
- PHOTO: GOOGLE EARTH PRO, RETOUCHÉE PAR BENJAMIN LAGARDE -



Les enjeux d'un tel projet sont très conséquents. En effet, ils correspondent à la création de nouveaux commerces et permettent d'augmenter la capacité d'accueil. La gare routière rénovée, elle permettra d'améliorer les flux des touristes durant les périodes chargées. Cependant, il doit aussi prendre en compte l'ensemble des activités existantes. Plusieurs commerces sont installés depuis plusieurs années et se sont fait une clientèle au cours du temps. La mairie doit donc prendre en compte l'ensemble des éléments pour que le projet ne soit pas néfaste pour eux. De plus, l'arrivée de nouvelles activités augmentera la concurrence de certains. Le choix du programme a donc pris en compte tous ses éléments en considération pour que d'un côté, le projet profite à l'ensemble de la station-village mais aussi que les commerces délocalisés en profitent tout autant. Ce projet a aussi un réel intérêt urbanistique. Suite au projet de Jean Louis Chanéac pour la préparation du village aux jeux olympiques d'Albertville, le « Rond Point des pistes » a été mis en place pour que l'ensemble du domaine converge vers cet espace. Ce point stratégique a été choisi car il permet de se rendre à la fois sur Solaise ou sur Bellevarde. Seulement, le Rond Point des pistes ne se situe pas au cœur de la station. Le projet du Coin de Val permettra de rejoindre à ski le centre de la station depuis le Rond Point des pistes, mais aussi de s'y rendre depuis la station grâce à un tapis roulant. Les skieurs ne seront alors plus dépendants des navettes gratuites qui sont aujourd'hui mises en place.



- SITUATION DU PROJET DE LA DAILLE -



- PHOTO: GOOGLE EARTH PRO, RETOUCHÉE PAR BENJAMIN LAGARDE -

D'autre part, Le grand projet de logements de la Daille qui a été construit dans les années 1970 est aujourd'hui un peu mis à l'écart du reste du village. La Daille se situe juste à l'entrée de Val d'Isère. Une grande plaine sépare le quartier de La Daille du centre de Val d'Isère. Cette plaine est soumise à un risque d'avalanches et d'inondations. Il est très difficile de la développer pour permettre au quartier de La Daille de faire partie intégrante de Val d'Isère. De plus, les immeubles, même s'ils sont très bien entretenus ne correspondent plus à l'architecture de Val d'Isère qui prône l'utilisation des matériaux locaux tels que le bois ou la lauze<sup>54</sup>. Les habitants considèrent cette zone comme la « banlieue »<sup>55</sup> de Val d'Isère. La Daille est un secteur qui est aujourd'hui essentiellement constitué de logements, avec peu d'activités mais qui est situé au pied des pistes. De ce fait, ceux qui y logent sont dépendants des services de navettes pour participer aux activités du village. De plus, comme le dit le maire lors de son entretien, « il faut un peu la défendre parce que c'est quand même la première impression quand tu arrives et puis c'est la dernière impression quand tu pars ». La mairie a donc compris qu'il fallait intervenir sur cette zone, mais aussi sur la plaine de la Daille pour permettre à cet ensemble de s'intégrer pleinement à l'activité de Val d'Isère. Le changement de la télécabine de la Daille va permettre de libérer des zones constructibles afin de développer de nouvelles activités et de nouveaux logements. Le projet envisage aussi d'enterrer la route d'accès sur ce secteur. La route sépare les immeubles des années 70 du petit village historique de La Daille. Ce dernier n'est donc pas mis en valeur en raison du flux de voitures. En enterrant la route et en développant davantage d'activités, toute cette zone aura beaucoup plus d'autonomie et d'attrait. Cependant, ce projet n'est toujours pas envisageable car cette zone est soumise aux risques d'inondations. Il est donc nécessaire que certaines limites soient dépassées pour permettre le développement.

---

<sup>54</sup> Pierre friable, plate et fine, utilisée comme tuile ou comme dalle.

<sup>55</sup> Improprété employée volontairement par certains avalins pour caractériser la discontinuité entre la zone de la Daille et le centre de Val d'Isère.



### 3.B\_Le dépassement des limites.

Les zones constructibles à Val d'Isère sont de plus en plus rares et se densifient énormément. Pour mettre en place de nouveaux projets, sur des terrains non exploités, il faut pouvoir dépasser les limites pour avoir la possibilité de construire. La zone de La Daille n'est aujourd'hui pas constructible car elle se trouve dans une zone inondable selon le PPRI<sup>56</sup>. Seulement, en analysant le PPRI, on remarque que cette zone est inondable en raison de l'accumulation des déchets en cas de crues de l'Isère. L'Isère est une rivière qui prend source dans le parc de la Vanoise, elle traverse Val d'Isère et permet notamment d'alimenter le lac du Chevril qui fait fonctionner le Barrage de Tignes. Le barrage de Tignes permet de réguler son niveau afin d'éviter qu'elle ne déborde. Seulement, la zone de la Daille possède toujours un risque, malgré la régulation du niveau, dans le cas où l'Isère serait obstruée par des déchets. Lors d'une crue, des arbres peuvent être emportés et par la suite, les troncs peuvent empêcher l'eau de s'écouler. La solution est donc simplement de mettre en place, en amont de la Daille, une zone de dépôts qui va permettre d'accumuler l'ensemble des déchets conduits par l'Isère. Ce dispositif permet d'évacuer les déchets et éviter qu'un barrage naturel provoque une inondation. La mise en place d'un tel dispositif permet d'améliorer le PPRI et donc de libérer une nouvelle zone constructible. L'entretien avec Marc Bauer montre que les zones constructibles à Val d'Isère sont déjà construites. Il est très difficile de trouver de nouvelle « poches » pour accueillir de nouvelles constructions. La stratégie mise en place par la mairie est de densifier au maximum les zones constructibles existantes comme c'est le cas avec le projet du Coin. Cependant, cela ne suffit pas. En effet, La zone de la Daille est aujourd'hui mise à l'écart par le reste du village en raison d'une grande plaine qui est soumise à un risque d'avalanches et d'inondations. Le PPRN ne permet pas de construire de logements dans des zones avalancheuse. Le maire souhaite donc aménager davantage la plaine de la Daille afin que la discontinuité entre La Daille et le centre du village disparaisse. Ces aménagements seraient faits sous forme de zones de loisirs.

---

<sup>56</sup> Plan de prévention des risques d'Inondations.



- CHANTIER DU PARKING DE LA DAILLE EN JUIN 2014 -

- PHOTO: GOOGLE STREET VIEW -



En 2009, Val d'Isère a accueilli les championnats du monde de ski alpin. Cette compétition internationale est une aubaine car elle permet à la station d'être vue par l'ensemble du monde du ski, mais aussi elle fait venir beaucoup de passionnés qui viennent voir les coureurs s'élancer sur les pistes. Pour accueillir ce type de compétitions, les stations sont soumises à un cahier des charges très exigeants afin que l'ensemble de la compétition se déroule bien. Pour cet événement, 600 nouvelles places de parking couvert étaient demandées à la mairie. Un projet de parking a alors été envisagé sur une partie d'un terrain municipal et une partie adjacente d'un terrain privé appartenant à M. André Gagné. Ce projet a profité de l'urgence du besoin pour obtenir les autorisations et le permis de construire. Le terrain étant à la fois situé sur une zone avalancheuse mais aussi sur une zone inondable, il s'agissait d'un projet très onéreux. Pour des raisons financières, la mairie a finalement décidé de construire un parking souterrain au pied de la Face de Bellevarde. Or, M.Gagné avait déjà obtenu le permis de construire. Selon le Maire il avait comme volonté de faire, dans un premier temps un parking, pour ensuite le réhabiliter avec une activité plus rentable. Il est possible de construire un parking dans une zone avalancheuse, mais pas d'autres types d'activité. Lors du changement de municipalité, M.Gagné s'est rendu à la mairie pour effectuer une demande de modification. Il avait trouvé un nivologue<sup>57</sup>privé qui avait démontré que ce n'était pas une zone à risques. La mairie avait une autre interprétation du terrain, mais ne pouvait pas s'appuyer sur le PPRN qui ne couvrait pas cette partie du village. Le préfet a donc établi une extension du PPRN qui autorise sur cette zone, la construction de locaux de stockage, de l'artisanat et des locaux administratifs en plus d'un parking. Cependant, il était toujours interdit d'y construire des commerces ou des logements, beaucoup plus rentables.

---

<sup>57</sup> Spécialiste de l'étude scientifique de la neige et des phénomènes liés à la neige comme les avalanches.



- UNE DIGUE PROTÈGE LE CHANTIER QUI A REPRIS PENDANT L'ÉTÉ 2017 -

- PHOTO: BENJAMIN LAGARDE, NOVEMBRE 2017 -

Pour des raisons économiques, M.Gagné n'a pas continué la construction de ce projet et a laissé sur place une structure en béton pendant plusieurs années de long de la route de la plaine<sup>58</sup>. La mairie ayant toujours besoin de stationnement au sein du village, a négocié lors de la nouvelle concession avec la STVI que cette dernière rachète la partie parking, donnée en exploitation à la société qui gère l'ensemble des parkings de la station. André Gagné a conservé la partie déjà construite et souhaite l'exploiter pour des bureaux. Il ne pourra pas les occuper avec des logements ou des commerces. Les conditions extrêmes de la saison 2017-2018, ont montré les risques auxquels cette zone est soumise lors de grosses chutes de neige. L'architecte s'est adapté à ces risques en construisant un parking qui tourne le dos à la montagne et une grosse digue a été mise en place pour le protéger des avalanches.

On remarque qu'il est donc possible d'aller au-delà de certaines limites pour permettre au développement de se faire. Cependant, il arrive parfois que ces limites ne soient pas franchissables et qu'il fasse alors envisager d'autres solutions ailleurs.

---

<sup>58</sup> Cette structure a beaucoup intrigué les avalins et a donné naissance à beaucoup de rumeurs. En attendant que le projet se débloque, la mairie l'a cachée sous un support publicitaire pendant plusieurs saisons.



« {...} BL: Le contrat qui a été mis en place avec la mairie, cette concession justement, concernait les investissements, donc le développement des remontées mécaniques et est-ce qu'elle concernait aussi le développement du domaine skiable ?

JDL: Non, puisque le domaine skiable était en gros bloqué. Là pour d'autres raisons.

BL: C'est à dire ?

JDL: Du fait qu'on était dans le parc de la Vanoise, on ne pouvait pas développer le domaine skiable par rapport à ce qui existait. D'ailleurs, en 40 ans, aucune remontée mécanique n'a été faite pour développer le domaine skiable. Il y a eu des améliorations, mais aucun développement, nulle part. Le seul développement qu'il y a eu sur l'Espace Killy, ça a été le télésiège du col des V sur Tignes qui a permis d'ouvrir « un nouveau domaine ». Mais c'est le seul en 40 ans.

BL: D'ouvrir un « nouveau domaine » c'est à dire de relier Val d'Isère à Tignes ?

JDL: Non, relier Val d'Isère à Tignes, ça c'était fait depuis 1970. Dans les années 80, comme je l'ai déjà dit, le seul télésiège que je connais sur le domaine Val d'Isère Tignes qui a permis d'augmenter le domaine skiable est celui du col des V. Sinon, toutes les autres remontées mécaniques ont été améliorées mais n'ont pas permises d'augmenter le domaine skiable.

BL: Amélioré dans le sens : elles pouvaient desservir plus de monde mais elles desservaient le même nombre de pistes.

JDL: Exactement {...} »<sup>59</sup>

- EXTRAIT DE L'ENTRETIEN AVEC JEAN-DENIS LAGARDE -

---

<sup>59</sup> Extrait de l'entretien avec Jean-Denis Lagarde, ancien directeur général de la STVI. Entretien complet situé dans les annexes.

### **3.C\_Des limites atteintes, d'autres à exploiter.**

Comme l'explique Jean -Denis Lagarde dans son entretien, le domaine skiable ne s'est pas étendu depuis plusieurs années, et restera ainsi pendant encore longtemps. Le relief et les sites protégés qui entourent Val d'Isère contraignent le domaine skiable à un territoire limité. Au cours du temps, le plan d'exploitation mis en place à partir des années 1930 est arrivé à saturation. Il a pu être respecté grâce aux nombreuses activités qui se sont développées en parallèle au sein de Val d'Isère. Aujourd'hui, le domaine est figé, contraint par ses frontières. Ce n'est pas pour autant que le développement du domaine est lui aussi figé. Le premier objectif de la STVI a été de desservir l'ensemble du domaine skiable sur Val d'Isère. C'est aujourd'hui un objectif plus qu'atteint puisque le domaine de l'espace Killy associe Val d'Isère et Tignes. La STVI qui gère plus de 50 remontées et la mairie cherchent aujourd'hui à améliorer la qualité des services qui permettent la pratique du ski au sein de ce domaine. Plusieurs nouvelles remontées sont mises en place, en suivant le contrat établi avec la commune qui leur permet l'exploitation du territoire. Certaines remontées sont donc remplacées afin d'améliorer la qualité du domaine skiable. Ainsi, le Solaise Express qui était un télésiège débrayable en bon état de fonctionnement a été remplacé par une télécabine en 2016, ce changement faisant partie des travaux demandés par la commune lors du renouvellement de la concession. Dans la continuité de ce changement, il a été décidé de réutiliser les gares, sièges et lignes de l'ancien télésiège du Solaise Express pour remplacer le lent et inconfortable télésiège fixe de la Datcha. De ce fait, le changement d'une remontée a permis la modification de deux remontées et l'amélioration de la qualité du domaine. Les changements de ces remontées ne modifient pas l'espace skiable qu'elles desservent mais permettent d'en améliorer la qualité. De ce fait, les gens attendent moins en bas des pistes, arrivent plus vite en haut des pistes et profitent davantage de la descente.

« {...}BL: Et les saisons où il n'y a pas de neige, est ce qu'à Val d'Isère/Tignes ça se ressent beaucoup?

JDL: C'est le contraire. La meilleure des meilleures saisons de Val d'Isère a été il y a deux ans où il n'y avait pas de neige. Et cela grâce à la neige de culture. Il y a eu beaucoup d'efforts de fait en neige de culture. Dans les années 1980, on avait tous deux paires de skis : une paire de ski normale et une paire de skis cailloux qu'on utilisait lorsqu'il n'y avait pas assez de neige en bas des pistes. C'est fini parce que depuis 4/5 ans, tu descends jusqu'en bas des pistes tout le temps, ce qui n'était pas le cas avant. Auparavant il y avait bien entendu des très grosses variations d'enneigement, mais les gens s'y faisaient. Compte tenu du développement, ce qui était acceptable est devenu inacceptable. Dans les faits, les conditions d'enneigement le 20 décembre sont maintenant à peu près 3 fois meilleures qu'il y a 40 ans. Parce que, grâce aux moyens techniques, on a fait de la neige de culture.

BL: Donc, en fait, la neige de culture c'est un peu le moyen de pression par rapport aux autres domaines skiables en France?

JDL: Non la neige de culture c'est ce qui permet de donner de la qualité au domaine skiable quelles que soient les conditions.

BL: Oui mais c'est ce qui permet de mieux s'en sortir face aux autres stations qui ne sont pas équipées de ce système.

JDL: Oui mais il faut beaucoup de choses pour faire de la neige de culture. Il faut de l'équipement, de l'eau et surtout un élément qu'on ne maîtrise pas, c'est le froid. A Val d'Isère il fait froid. Je travaille maintenant à Dévoluy, qui est une station beaucoup plus basse. On n'a pas fait de neige parce qu'il ne faisait pas assez froid.

BL: C'est à dire quelle température ?

JDL: Inférieure à 0°C.

BL: -20°C ça fonctionne toujours ?

Plus il fait froid, mieux c'est. En dessous de -15°C c'est mieux pour la neige mais techniquement c'est un problème, parce que l'eau n'arrive plus, elle gèle. La neige de culture, c'est de l'eau pulvérisée avec de l'air. C'est de l'eau et de l'air et c'est tout, contrairement à ce qui a été dit plein de fois. S'il fait tellement froid qu'au moment où l'eau arrive pulvérisée, ça gèle et donc ça bloque les trous et ça s'arrête. Donc on peut dire, à mon avis en tout cas, qu'autour de -15°C, on est dans des situations où on a le meilleur rendement aujourd'hui. On aurait un meilleur rendement à -20, -30 ou -40 si on savait faire arriver l'eau à ces températures. C'est toujours pareil, on sait tout faire, on va sur la Lune. Mais après c'est une question de coûts et de rapport. Aujourd'hui il faut des températures négatives et des ressources en eau. Le plus compliqué c'est ça {...} »<sup>60</sup>

- EXTRAIT DE L'ENTRETIEN AVEC JEAN-DENIS LAGARDE -

<sup>60</sup> Extrait de l'entretien avec Jean-Denis Lagarde, ancien directeur général de la STVI. Entretien complet situé dans les annexes.

Les services des remontées mécaniques assurent aussi leur développement autour d'un critère qu'ils ne peuvent maîtriser, la neige. Même si Sylvain Saudan<sup>61</sup> dans les années 1970 descendait à ski des montagnes de cailloux très raides, le fonctionnement d'un domaine skiable n'est possible que si la neige est présente.

La STVI a donc choisi de tirer parti de l'altitude élevée de Val d'Isère pour développer la neige de culture. Cette neige de culture est un mélange d'air et d'eau. Aucun additif n'est utilisé. Ce procédé consiste à envoyer de l'eau et de l'air sous pression dans un réseau sous-terrain de tuyauteries réparti sur l'ensemble du domaine skiable. Des enneigeurs<sup>62</sup> sont placés sur les pistes et projettent l'eau et l'air présurisés qui se transforment en billes de neige<sup>63</sup>. Contrairement à la neige naturelle qui littéralement tombe du ciel, la neige de culture nécessite beaucoup de moyens techniques pour qu'elle puisse recouvrir les montagnes en blanc durant la saison de ski. Les températures négatives permettent de transformer l'eau en neige et donc de compléter les chutes de neige naturelle. Ce dispositif n'est donc pas envisageable dans toutes les stations car il nécessite des conditions climatiques particulières. Le développement de ce système à Val d'Isère permet à la station de maintenir une saison de ski suffisamment longue malgré des conditions climatiques aléatoires. De plus, lors des « mauvaises saisons », c'est à dire quand les chutes de neige ne sont pas suffisantes, Val d'Isère attire une clientèle plus large. En effet, les stations situées à des altitudes plus basses ne peuvent pas produire de neige de culture car il ne fait pas assez froid. Les skieurs préfèrent donc passer leur séjour dans des stations qui en produisent pour avoir une meilleure qualité de ski. La STVI garantit ainsi un enneigement optimal sur tout le domaine de Val d'Isère du mois de Novembre à Mai.

---

<sup>61</sup> Sylvain Saudan est un skieur et alpiniste suisse. Surnommé « le skieur de l'impossible », il est l'un des pionniers du ski extrême.

<sup>62</sup> Un canon à neige ou enneigeur est le dispositif permettant de fabriquer de la neige mécaniquement.

<sup>63</sup> La consommation d'eau pour la neige de culture sur une saison à Val d'Isère représente 0,28% de la capacité du barrage de Tignes, soit environ 50cm de hauteur d'eau de celui-ci.

« {...} MB: Moi, je pense qu'il faut, une saison d'été, on en a besoin, y compris pour les investissements. Aujourd'hui quand tu vois les investissements et que tu ne mets pas un peu de recettes sur la saison d'été, ça ne passe pas.

**BL: Mais aujourd'hui, ça ne représente presque rien ?**

MB: Bah si, aujourd'hui on peut dire que c'est 10 %, oui, on est à peu près à 90 - 10 %. J'étais hier avec mon collègue de Gstaad. A Gstaad, ils sont 60 % l'hiver, 40 % l'été. Bon, ils sont à 1 000 d'altitude aussi, mais je pense que l'été... Bon, on ne fera jamais de prouesses, parce que l'été, on est quand même assez haut. On est content d'être haut l'hiver, la montagne à 1 000 m c'est plus facile l'été qu'à 1 800 m. Mais bon, il faut continuer à garder de l'activité, il faut quand même se battre un peu. Il faut penser aussi qu'aujourd'hui les gens vieillissent plus, ils vieillissent mieux. Aujourd'hui, il y a une volonté autour du bien-être, autour de la santé, tous ces trucs-là, ça nous aide quand même l'été, tu vois ? Les gens, arrivés à 60 ans, ne veulent plus aller bronzer bêtement sur la plage et on leur a dit que le soleil ça leur fait du mal. Je pense qu'il y a ce côté qui peut nous aider un peu. On avait un truc qu'on snobait un peu avant, qu'on redéveloppe, on a de la chance à Val d'Isère, avec le col de l'Iseran, de ne pas être dans un cul de sac comme à Courchevel ou Méribel ou la Plagne. On est quand même sur la routes des grandes Alpes, c'est quand même un plus qu'il faut qu'on travaille, qu'on n'est plus cette image de « ville étape », parce qu'aujourd'hui les gens ils passent, ils traversent, parce qu'ils pensent que c'est cher à Val d'Isère et qu'il vaut mieux aller dormir en Maurienne. Alors que ce n'est pas forcément le cas, donc il faut, il y a un peu de boulot là-dessus, donc faut voir, mais avant, on ne voulait pas trop, on voulait des séjours, maintenant on se dit, que si le gars il passe, même s'il ne reste qu'une nuit. {...} »<sup>64</sup>

- EXTRAIT DE L'ENTRETIEN AVEC MARC BAUER -

« {...} JDL: La saison d'été, il faut juste l'oublier. Quand je suis arrivé en 1980, on m'a donné la mission de développer l'été. J'ai fait tout ce que je pouvais.

J'ai développé le ski d'été, fait venir des gens, essayer de développer l'environnement... Malgré toutes les infrastructures sportives et les efforts qui ont été faits, Val d'Isère est, par son altitude, une grande station d'hiver. Son altitude la dessert l'été par son climat : froid, orages, pluie ou neige. Ce n'est pas ce qu'attendent nos clients en plein été. Il est impossible de les fidéliser. {...} »<sup>65</sup>

- EXTRAIT DE L'ENTRETIEN AVEC JEAN-DENIS LAGARDE -

<sup>64</sup> Extraits de l'entretien avec Marc Bauer, Maire actuelle de Val d'Isère. Entretien complet situé dans les annexes.

<sup>65</sup> Extrait de l'entretien avec Jean-Denis Lagarde, ancien directeur général de la STVI. Entretien complet situé dans les annexes.

J'ai pu m'entretenir avec Jean Denis Lagarde et Marc Bauer sur la position de Val d'Isère par rapport à la saison d'été. On remarque, une fois de plus, que les avis divergent. En effet, le climat de Val d'Isère n'est pas favorable au développement d'une saison d'été, il est rude du fait de la haute altitude. Il neige tous les mois de l'année à Val d'Isère.

Il est donc difficile l'été de concurrencer avec les autres stations de plus faible altitude.

Le maire considère que la saison d'été est essentielle à l'avenir de Val d'Isère, même s'il admet que la situation n'est pas favorable à cette exploitation. Il souhaite tirer profit du statut de « ville étape » durant la saison d'été pour que ceux qui pratiquent la route de Alpes s'arrêtent pour un court séjour à Val d'Isère et ne se contentent plus que d'y passer. D'un autre côté, l'ancien directeur des remontées mécaniques considère qu'il faut complètement arrêter l'exploitation de cette saison. Selon lui, les conditions climatiques sont trop contraignantes pour qu'il y ait de la fréquentation. L'exploitation d'une telle saison est un poids lourd pour une station comme Val d'Isère. Il prend la comparaison avec Annecy et considère qu'il serait insensé de mettre en place un centre de ski nautique au mois de décembre sur le lac d'Annecy.



- DOME DE SKI DE TIGNES -

- PROJET DESSINÉ PAR L'ATELIER D'ANNECY-LE-VIEUX, DE JONG ARCHITECTES -

Bien que l'exploitation sur l'ensemble de l'année reste très compliquée, la station de Tignes a lancé un nouveau projet pour correspondre à son ancien slogan : « Le ski 365 jours par an ». En effet, la station prévoit une piste de ski, couverte d'un dôme linéaire de verre et de métal, ouverte toute l'année. La justification de ce projet est associée au réchauffement climatique. La station de Tignes exploite le glacier de la Grande Motte lors de la saison d'été. Pour répondre à ce réchauffement climatique, elle envisage de construire ce dôme de ski afin d'assurer aux skieurs une piste de ski 365 jours par an.

Cependant, un dôme de ski de 400 mètres de long et de 50 mètres de large ne correspond pas vraiment à la capacité du domaine de la Grande Motte et encore moins à celui de l'ensemble du domaine skiable de Tignes. Selon Jean-Denis Lagarde, ce projet ne serait en fait qu'un plan marketing, une publicité pour la station. En effet, le slogan de Tignes s'est perdu avec le temps car les conditions météorologiques n'ont pas toujours permis l'ouverture du glacier toute l'année. La construction de ce projet va permettre à Tignes de reprendre son slogan à la station et de redevenir effectivement la station où l'on peut skier 365 jours par an. Cependant, la capacité d'accueil et la qualité de la piste du dôme seront médiocres et ne correspondront pas du tout au ski pratiqué actuellement dans la station. Il s'agit d'un projet de 62 millions d'euros qui permettra à Tignes d'accueillir qu'une infime partie de ses clients en cas de manque de neige.

A travers ces différents exemples, on constate que malgré le fait que certaines limites aient été poussées à bout, cela n'empêche pas de réfléchir, de prendre des idées, les analyser, penser et envisager des solutions pour toujours continuer à développer au mieux cette belle station-village de Val d'Isère.



## CONCLUSION\_

La popularité des sports de glisse et l'engouement pour la montagne ont engendré une modification dans la manière dont on conçoit les territoires montagnards. L'évolution de la pratique qui a conditionné celle du matériel ont accompagné les stations de sports d'hiver, y compris celle du petit village de Val d'Isère. Val d'Isère a su au fil du temps grimper en notoriété et proposer des services considérables pour devenir une grande station internationale. Une relation étroite entre la société des remontées mécaniques et la mairie a été nécessaire. Ces deux entités ont permis de développer d'un côté le domaine skiable et de l'autre les activités au sein du village. Cependant, l'évolution de l'un n'était possible que si l'évolution de l'autre suivait le mouvement. De ce fait, la mairie occupe un rôle important de médiateur et permet d'appliquer les ambitions de la station. En effet, elle défend l'intérêt général. La stratégie actuelle mise en place consiste à densifier davantage les zones déjà construites et de repousser les limites pour en exploiter de nouvelles lorsque c'est possible. Il est donc nécessaire que certaines limites soient dépassées pour permettre le développement. Parfois les limites sont infranchissables, et il faut concentrer son intention pour en exploiter d'autres. La situation particulière de Val d'Isère avec une haute altitude et des limites physiques très conséquentes ont façonné la station village qu'elle est devenue.

Val d'Isère a la chance de réunir les caractéristiques d'un village traditionnel, regroupé dans un fond de vallée peu pentue, offrant un domaine skiable de très grande qualité et très bien enneigé. L'ensemble de ces critères poussent les villageois à développer de nombreuses activités et services diversifiés. Le village se rapproche de plus en plus de ses limites, mais l'objectif de Val d'Isère est de prolonger son développement en tirant parti de ses atouts, pour dépasser les contraintes. Val d'Isère ne deviendra jamais la plus grande station du monde, déjà dépassée par de nombreuses autres en France, mais elle fera partie des destinations phare pour la qualité des services qu'elle propose dans tous les domaines. Ainsi, elle fidélise une clientèle qui, pour le moment, souhaite profiter de la montagne pendant l'hiver pour dévaler les pistes.

## LEXIQUE\_

**A\_ Avalin(ne):** Habitant(e) de Val d'Isère

**B\_ Bellevarde:** Montagne qui surplombe la vallée de Val d'Isère.

**C\_ Championnats du monde de ski alpin:** C'est une compétition créée par la FIS en 1931. Contrairement à la coupe du monde de ski alpin, cette compétition récompense les skieurs sur une seule épreuve, dans laquelle chaque pays ne peut aligner plus de quatre coureurs. Les champions du monde en titre ne sont pas concernés par cette règle.

**Chinois:** Terme utilisé par les Avalins pour désigner un habitant qui n'est pas originaire de la station.

**Circuit blanc:** Nom attribué à la coupe du monde de ski alpin qui se déroule chaque année dans plusieurs pays. Le Critérium de la première neige de Val d'Isère fait partie de ce circuit.

**C.O.S:** Coefficient d'Occupation des Sols.

**Coupe du monde de ski alpin:** C'est une compétition internationale organisée chaque année par la FIS depuis 1967. Cette compétition classe les skieurs sur l'ensemble d'une saison et non sur une seule épreuve.

**D\_ Dameuse:** Engin permettant de préparer les pistes de ski.

**Dénivelé:** Différence de niveau, d'altitude entre deux points.

**Descente:** Tracé de pistes qui marque une succession de grands virages.

**E\_ E.N.S.A:** École Nationale de Ski et d'Alpinisme.

**E.N.S.F:** École Nationale du Ski Français.

**E.S.F:** École du Ski Français.

**F\_ F.F.S:** Fédération Française de Ski.

**Fixation:** dispositif permettant de fixer les pieds à l'engin de glisse.

**H\_ Half-pipe:** Le half-pipe est un module de neige pour la pratique du freestyle. C'est une rampe en forme de demi-tube.

**M\_ Monoski:** Le monoski est un ski unique plus large sur lequel reposent les deux pieds. Le pratiquant est placé sur la planche de la même manière qu'un skieur, c'est à dire face au ski.

**N\_ Neige de Printemps:** Neige qui subit un cycle de gel/dégel sous l'effet du soleil et du regel nocturne. Dure le matin, elle ramollit progressivement (d'abord en surface puis en profondeur) sous l'effet du soleil, jusqu'à devenir de la soupe en fin journée. Ce processus de dégel suit la course du soleil, transformant en premier les versants Est, puis Sud et enfin Ouest en fin de journée. Ce type de transformation lisse et uniformise la surface du manteau neigeux, la rendant particulièrement agréable et facile à skier, pour peu qu'on la saisisse à l'heure prescrite, c'est à dire ni trop tôt, ni trop tard.

**P\_ Peau de Phoque:** La pratique de le « peau de phoque » consiste à installer des bandes autocollantes à poils ras sous les skis pour empêcher le recul lors de la montée.

**P.L.U:** Plan Local d'Urbanisme.

**P.P.R.I:** Plan de Prévention des Risques d'Inondations.

**P.P.R.N:** Plan de Prévention des Risques Naturels.

**S\_ Saut à Ski:** Le saut à ski est un sport dans lequel les skieurs descendent une pente sur une rampe pour sauter un tremplin, essayant d'aller aussi loin que possible.

**Schuss:** Position à ski qui consiste à s'abaisser pour limiter les frottements avec le vent et aller plus vite.

**S.C.O.T:** Schéma de COhérence Territoriale.

**Ski:** Sport de glisse pratiqué sur la neige avec une paire de planches fixées aux pieds.

**Ski Acrobatique:** Gymnastique du ski, les skieurs s'élancent sur un tremplin et réalisent des figures acrobatiques.

**Ski de Fond:** Le ski de fond est essentiellement un sport d'endurance qui se pratique sur des faibles dénivelés. Contrairement au ski alpin, la chaussure est fixée uniquement par l'avant de la fixation ce qui permet de lever le talon et ainsi d'avancer plus rapidement sur les faibles pentes.

**Ski Freeride:** Pratique du ski qui consiste à sortir des pistes pour faire du Hors-Piste. Les freeriders recherchent souvent une neige poudreuse non damée pour des sensations différentes.

**Ski Freestyle:** Pratique du ski qui consiste à privilégier le style plutôt que la vitesse : sauts, figures en l'air en « grabant » (de l'anglais to grab = attraper) ses skis ou son snowboard. Le lieu privilégié d'évolution des freestylers est le snowpark.

**Slalom:** Tracé de portes qui marque une succession de petits virages.

**Slalom-Géant:** Tracé de porte qui marque une succession de virages moyens.

**S.N.M.S.F:** Syndicat National des Moniteurs du Ski Français.

**Snowboard:** Le Snowboard est un sport issu du surf. Il se pratique sur une planche de snowboard. Le pratiquant est placé de profil, de la même manière que sur une planche de surf.

**Snowpark:** Ensemble de modules regroupés pour la pratique du ski freestyle.

**Solaise:** Montagne qui surplombe la vallée de Val d'Isère.

**S.T.V.I:** Société des Téléphériques de Val d'Isère.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

## BIBLIOGRAPHIE\_

- BONNEVIE Guy, STEIGER Jean Luc; Val d'Isère/Tignes, Hors Pistes; Italie; Edition Vamos; 2014.
- CENTRE D'ARCHIVES D'ARCHITECTURE EN SAVOIE; Itinéraire professionnel de Laurent Chappis, Architecte et Urbaniste de la montagne (1946-2013); France; Editions Communication; 2013.
- CHANÉAC Jean-Louis.; Architecture interdite; Cahors; Edition du Linteau; 2005.
- CHARVIN Marcel; Histoires...de Val d'Isère; Edition du CNRS; 1979.
- DEGOUEY André; Un Chinois à Val d'Isère; France; 2002.
- FERNANDEZ Agnès, MARGUERIT Alain, TRESVAUX DU FRAVAL Arnaud; La montagne en Projets; Péronnas; Edition Parenthèse; 2013.
- LAGARDE Isabelle, CANAL Martine; Val d'Isère, Autour d'un clocher; Italie; 1997.
- LYON-CAEN Jean-François; Montagnes, Territoires d'inventions; Ecole d'architecture de Grenoble, 2003.
- MOUFLIER Jacques; Val d'Isère, naissance d'un village olympique; Paris; 1992.
- PERRET Yves; Critérium de la première neige, 50 ans de ski, d'émotions et de succès; Italie; Edition le dauphiné; 2005.
- PERRIER Alain; Val design; Annecy; Edition Glénat; 2007.
- RAYMOND José; Tignes, mon village englouti; Edition Payot; 1993.
- STEIN Annick; Les maisons de Montagnes; Edition Eyrolles; 2001.

### Actes de conférences\_

- Actes de la conférence du 9 et 10 décembre 2002 à Courchevel; *Perspectives pour un nouveau siècle de sports d'hiver*; Mise en page et impression aux éditions Comp'act à Chambéry, 2003.
- Actes de la conférence débat du 30 avril 2004 à Chambéry; *Stations de montagnes, vers quelle gouvernances?*; Mise en page et impression aux éditions Compact à Chambéry, 2004.

### Wébographie\_

- <https://www.insee.fr/fr/accueil> ; Institut nationale de la statistique et des études économiques; Consulté le 3 janvier 2018.
- <http://lecoindeval.com/> ; Route du Coin, Val d'Isère; Consulté le 8 janvier 2018.
- <http://www.radiovaldisere.com/index.php?p=home> ; Val d'Isère; Radio-TV Val d'Isère; Consulté le 10 Mai 2018.
- <http://www.valdiserestrategie.com/> ; Val d'Isère; Val d'Isère Tourisme; Consulté le 27 Mai 2018.
- <https://www.valdisere.fr/> ; Val d'Isère; Mairie de Val d'Isère; Consulté le 14 Mai 2018.
- <https://www.valdisere.com/> ; Val d'Isère; Consulté le 26 décembre 2017.
- <https://www.skipass.com>; Historique du matériel de ski; Consulté le 5 Mars 2018.
- <https://www.remontees-mecaniques.net>; Le damage, Construction du TSD4 de la Datcha; Consulté le 6 Mars 2018.
- <https://www.mementoski.com>; L'histoire du ski; Consulté le 10 Avril 2018.

- <https://reporterre.net>; Face au changement climatique, la station de Tignes veut mettre le ski sous cloche; Consulté le 17 Avril 2018.
- <https://blog.valdiseretelepheriques.fr>; Le téléphérique de l'Olympique, l'histoire d'une transformation; Consulté le 12 Février 2018.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



## ANNEXES\_

### RETRANSCRIPTION DE L'ENTRETIEN AVEC MARC BAUER, MAIRE DE VAL D'ISÈRE DEPUIS MARS 2008.

- ENTRETIEN RÉALISÉ LE 17 AVRIL 2018 DE 21H00 À 22H30 -

- BL: **On se pose toujours la question « quand est-ce qu'on va arrêter de construire à Val d'Isère ? » Il est vrai qu'on voit que des projets naissent un peu de partout.**
- MB: Tu vois, moi le premier, j'étais le premier à être étonné quand je suis arrivé à la mairie. J'ai été muté et j'ai été adjoint à l'urbanisme en plus entre 1989 et 1995. On avait déjà beaucoup construit à l'époque, c'était le père Degouey il avait tout construit. Je suis revenu à la mairie en 2008, je pensais qu'il n'y avait plus de projets, rien, et puis j'ai été étonné de voir toujours le nombre de permis qu'il y a. Aujourd'hui, il y a beaucoup de rénovations, mais aujourd'hui, je pense qu'on a assez bien cerné le problème du développement de Val d'Isère, on va être quand même limité à moyen terme, bon ça il faut le prendre en compte, les avalins, ne soyez pas trop inquiets. Il y a encore dix/ quinze ans, Val d'Isère était une des plus grosses stations en termes de journées skieur. Aujourd'hui les grandes stations se sont développées, je suis étonné. Je suis bien copain avec le maire de Méribel. Une station comme Méribel, aujourd'hui a 10 000 lits de plus que Val d'Isère.
- BL: **Parce qu'à Val d'Isère, on en a 30 000, à peu près ?**
- MB: Oui, on a 30 000 personnes tout confondus, mais on a 24 000 lits touristiques. En plus, on a perdu des lits, c'est ce qui est étonnant depuis dix ans, malgré tout ce qui s'est construit. Parce que, en fait, on a carrément fait une démonstration pour les services de l'état, on a pris, je donne toujours deux exemples qui sont bien parlant, c'est au niveau du Rond Point des pistes, il y avait une résidence « Maeva ». il y avait, je crois, 320 lits chez Maeva, aujourd'hui ça s'est transformé, c'est la résidence « Aquila », et aujourd'hui il y a 60 lits. Toutes ces petites unités qui se sont beaucoup faites dans les années 1980, 1985, 1990, il y a eu toutes les lois de défiscalisation, la loi Sellier, la loi Périsol, où ce sont des gens qui achetaient, défiscalisaient, mettaient en locations pendant neuf ans. C'était relativement court. Au bout de neuf ans, les gens ont repris, ont regroupé des petites unités, ils ont fait de beaux appartements. En termes de qualité, cela a progressé, mais en termes de lits... Il y a eu la même chose au niveau du Châtelard, au milieu du Châtelard, il y avait un truc qui a été géré par « Spi Loisir » à l'époque. Aujourd'hui c'est pareil, c'est quatre gros chalets et il y a dix fois moins de personnes dedans. Je regarde quelques fois « Val d'Isère agence », dans les assemblées générales il y a des demandes de regroupements d'appartements. Tu prends la Daille, tu as bien connu aussi, à chaque fois qu'ils achètent un F3 plus un studio, avant il y avait six et quatre personnes, aujourd'hui, il n'y en a plus que six, ça ne fait pas dix, tu vois. Donc avec tout ça, mis bout à bout, on estime qu'on a perdu pratiquement 2 000 lits. Quand on a fait ce décompte il y a deux ans, aujourd'hui on a reconstruit un peu, mais il y a deux ans, on avait perdu 2 000 lits.
- BL: **Oui, c'est impressionnant.**
- MB: Après, je me dis qu'aujourd'hui, ce qui va contraindre Val d'Isère, la projection que je fais sur les quinze, vingt ans à venir, c'est qu'on sera toujours, je l'espère, une belle et grande station, mais on ne sera plus une grosse station, parce que nous on est quand même, aujourd'hui complètement limité. Si on prend, la projection qu'on a faite en interne, on va pouvoir construire à peu près dans la zone du Coin si elle finit par sortir, il y aura 1 000 lits sur la plaine de la Daille et il y a un projet d'urbanisation autour de la télécabine. Par-là, il y aura à peu près 1 000 lits à construire, et puis après, je dis encore 1 000 lits dans des rénovations à gauche et à droite, mais ça veut dire 3 000 lits de plus, donc ça veut dire que dans vingt ans, on va arriver à 30 000 lits. Alors, pourquoi on est très contraint ? C'est parce que nous on est contraint, à Val d'Isère, le PPRN, le plan de prévention des risques

naturels. Ici on a tout, surtout les avalanches, les inondations, les chutes de blocs à pas mal d'endroits aussi, et après on a des coins comme la plaine de la Daille qui est très protégée au niveau des zones naturelles, au niveau des secteurs vers les eaux, les sources... On a beaucoup de zones protégées du point de vue naturel, là même pour faire une plage de dépôt, c'est deux ans d'instructions. Je dis qu'aujourd'hui, on va avoir comme document... on a bien sûr le PLU, qui est encore de la compétence de la mairie, mais on a aussi le PPRN qui s'impose au PLU, maintenant y a le SCOT, schéma de cohérence territoriale, qui va sortir aujourd'hui, qui nous remet encore des corridors biologiques, donc il y a encore des contraintes en plus. Quand tu superposes les calques, il ne reste vraiment plus grand-chose, donc voilà. Je dis, aujourd'hui l'inquiétude de voir trop de constructions est quand même limitée. Du coup, automatiquement, les quelques petites poches qui restent, les quelques dents creuses, elles ont tendances à se densifier. Mais du coup, ce qui se reconstruit se densifie. C'est vrai qu'aujourd'hui, quand tu démolies un truc, c'est reconstruit en plus gros. En plus, aujourd'hui avec les nouvelles règles d'urbanisme, il n'y a plus de COS, avant on avait le COS.

- BL: **Le coefficient d'occupation des sols.**
- MB: Le coefficient d'occupation des sols, on avait les CES, coefficient d'emprise au sol. Donc tout ça, c'était dans chaque zone, c'était quand même assez ... A Val, on avait les zones UB, UC, UD. En zone UB, on avait un COS de 2, en zone UC on avait un COS de 0,6 et en zone UD un COS de 0,3. Donc sur un terrain de 1.000 m<sup>2</sup>, tu construisais 300 m<sup>2</sup>. Aujourd'hui, tu construis beaucoup plus, tu es au gabarit, donc tu es limité. Tu as le gabarit, tu as la hauteur, les prospectes, maintenant tu as les possibilités d'abandon de prospect réciproque, tout ça. Donc du coup ça a tendance à se densifier. Mais bon, je veux dire, on ne craint pas le gigantisme car nous on sera vachement contraint ? Au contraire, on va décrocher même par rapport aux autres stations. Je vois à la Plagne, maintenant, ils sont à plus de 50 000 lits, la Vallée des Belleville, c'est énorme, il y a dix ans, on avait le même nombre de lits que Val Tho et les Ménuires, aujourd'hui Val Tho et les Ménuires sont bientôt à 60 000 lits et s'ils veulent encore en faire 20 000, ils en font 20 000. Donc il y a le SCOT qui va freiner un peu, mais bon le SCOT est parti pour une quinzaine d'années.
- BL: **Est-ce que vous lancez une démarche pour avoir plus de lits chauds ou plus de gens ?**
- MB: Aujourd'hui, on est presque pratiquement, presque uniquement sur les lits chauds. Tout ce qu'on délivre, justement, comme on dit, on est un peu... C'est comme un concours. Dans un examen il y a beaucoup d'élus, dans un concours, chaque fois qu'il y en a un qui prend la place à l'autre, il n'y a pas la place pour un de plus, donc on dit aujourd'hui, sur les quelques terrains qu'on a, on met presque tout ce qui nous permet au jour d'aujourd'hui de le faire. C'est l'article 42 de la loi montagne, on conventionne pendant... nous on a pris le maximum qu'on nous autorisait, on a pris 25 ans, c'est beaucoup. Pendant 25 ans, il y a une obligation de rester en exploitation hôtelière ou para-hôtelière. Donc tu prends maintenant les quelques terrains qu'on a trouvé. Tu connais bien, devant la STVI, où il y a les garages de la STVI, cette zone là avant, moi quand j'étais gamin, c'était une piste de ski. On venait prendre le téléphérique de Belvedere, on descendait devant et on passait, tu vois ? Maintenant, aujourd'hui, ce terrain n'est plus une piste de ski, on s'est dit, celui-là n'a pas d'avalanche, n'est pas inondable, on s'est dit « hop on a un terrain », on fait des zones U, avec l'indice « h » qui est justement un projet hôtelier ou para hôtelier.
- BL: **Ah d'accord.**
- MB: Tous ces nouveaux terrains pratiquement, on les a, on les a, chaque fois qu'on essaye d'être... On est assez incitatif, pour avoir justement, des lits chauds. Alors, c'est pareil, cette histoire de lits chauds et froids, ça c'est dans la tête de l'Etat. Aujourd'hui, ils ont eu des rapports là-dessus, si tu veux, c'est vrai que vu de Paris ou vu d'un ministère, c'est une évidence. Aujourd'hui les gens disent « arrêter d'aller développer et urbaniser des secteurs naturels, vierges, commençons par mettre des clients dans les habitations qui sont construites ». Si tu ne connais pas le produit, c'est une évidence, mais avant de commencer

à créer des lits, faut déjà remplir ceux qui existent. Bon alors, une fois que tu as dit ça, quelles sont les mesures incitatives ? Ils ont tout essayé, il y a eu les plans AURI, tous ces trucs-là. Le mec, s'il loue son appartement, il a 10 % sur la remontée mécanique, tout ça, ça n'a marché nulle part, il faut être clair. D'autant moins quand tu montes dans des stations hautes gammes comme Val. Parce que le type, ce n'est pas parce qu'il va payer son forfait à 8 € de moins par jour, que ça va le décider à louer son appartement, ce n'est pas à l'échelle. Donc c'est tellement compliqué à mettre en place ces systèmes que tout le pognon, tu l'as tout bouffé dans la structure, puis tu as aussi les rénovations d'appartement, tout ces trucs là, ça n'a pas marché. Il y a des trucs, on ne savait même pas que ça allait exister il y a cinq ans et aujourd'hui ça a complètement réchauffé nos fameux lits froids, c'est le Airbnb, c'est Aritel, c'est tous ces trucs-là. A Val d'Isère, je crois que Airbnb a plus de 300 appartements. Dans les 300, il y en a 50 qu'ils ont piqués à Val d'Isère Agence, mais il y en a 200/250 des gens qui ne louaient pas avant, c'est ce qu'on appelle maintenant les « lits tièdes ». Donc c'est pour ça, moi je ne suis pas trop inquiet. Ces trucs là ça évolue aussi, ça évolue dans la mentalité, la nouvelle génération. Moi, ma mère, elle n'allait jamais louer sa maison dans le midi, « personne ne dort dans mon lit ». Nous, on est la nouvelle génération, on est très content de la louer parce que du coup, on gagne un peu de sous, en juillet/ août, quand on n'y va pas, puis en septembre, on est content d'avoir un jardinier qui coupe la pelouse et d'une nana qui vient nous faire le ménage. Donc aujourd'hui, tu vois, moi je pense que pour réchauffer les lits, il vaut mieux, aujourd'hui, proposer des systèmes, les gens, ils veulent des services aujourd'hui. Ceux qui ont été les premiers là-dessus, ce sont les anglo-saxons. Ce sont les premiers, comme ce que font tes parents avec le chalet, les anglais ils font ça depuis 15 ans, et moi, je me souviens, j'étais allé visiter à la Legettaz l'Eléphant Blanc. J'avais une amie qui était là-bas, qui était chalet manager, et je lui ai dit « qu'est-ce que tu fait là-dedans ? ». Et puis elle m'a expliqué et j'ai dit « écoute, ça m'intéresse de rencontrer ton proprio », c'était un anglais qui avait été proprio à Méribel et puis, du coup, qui avait acheté ça et il m'a dit quelque chose qui m'avait marqué, « vous les français, dès que vous avez un peu d'argent, vous les possédez, nous les anglais, quand on veut avoir de l'argent, on veut du service ». Je me suis dit « c'est vachement vrai », et il dit « regarde mon chalet, je le loue, du coup, j'ai des rentrés d'argent, mais quand je viens, j'ai le gars qui vient me chercher avec le type Combi Volkswagen à l'aéroport de Genève. J'arrive, c'est déneigé, j'ai le feu dans la cheminée, j'ai la couette qui est sur le lit, j'ai le cuisinier, j'ai la chalet girl. Je me le réserve deux semaines l'hiver, je reviens une semaine au printemps et deux semaines en été et j'ai du service. ». Aujourd'hui, c'est la tendance de ce qui se fait, c'est pour ça que moi, je ne suis pas trop inquiet sur ces lits froids. Et puis après, c'est marrant parce qu'on découvre ça, et moi, je me souviens là-dessus, quelqu'un qui avait une longueur d'avance sur nous, c'est le maire, quand j'étais avec André Degouey.... qui était maire à l'époque. Il disait déjà, quand ça construisait beaucoup, que tout le monde disait « c'est un agent immobilier, il construit tout ». Je me souviens d'une discussion que j'avais eu avec lui, il avait dit, à l'époque, « pour qu'une station tourne économiquement pour avoir tous les services qu'on veut avoir aujourd'hui, il faut qu'il y ait 15 000 lits », c'était en 1990. Il m'a dit, « tu as le choix, soit tu fais comme c'était la mode à l'époque, des multipropriétés » il y avait ça à Tignes, il y avait ça à la Plagne, il me dit : « pour avoir 15 000 lits, soit tu fais de la multipropriété, et avec 20 000 lits, tu as 15 000 clients, et si tu ne veux pas de la multipropriété, tu ne veux pas forcément une clientèle que tu souhaites avoir à Val d'Isère, il faut en construire 30 000, pour en avoir 15 000. ». Il avait déjà intégré que ce sont des lits qui sont moins bien remplis, mais qui sont plutôt, si on peut dire, mieux, mieux remplis.

- BL: **Oui, je comprends.**
- MB: Donc voilà, c'est un peu trouvé tout cet équilibre. Après tu dis aussi, ces fameux lits chauds, c'est vrai que ceux qui sont obnubilés par ça, ce sont les remontés mécaniques avec les journées skieurs. C'est vrai que les remontées mécaniques, ce qui les intéresse, c'est de vendre du forfait, donc il faut des journées skieurs. Donc le lit plein, que le gars qui

soit dedans dépense 200 € par jour ou 1 000 € par jour, il s'en fout, à partir du moment où il a dépensé 50 € du forfait de ski. Moi quand j'interroge les autres acteurs économiques de la station, certains sont plus réservés. J'ai un copain, il a un magasin de sport. Il me dit, lui effectivement, les anciens appartements, ce sont des lits un peu froids, parce qu'ils ne viennent passer que deux fois quinze jours dans l'hiver, et quand ils viennent deux fois quinze jours, ils me laissent 10 000 € dans le magasin. Il me dit, « à côté, j'ai le TO, c'est rempli toutes les semaines, mais y en a que je ne vois jamais comme client ». Tu vois ? Il y a la quantité, mais aussi la qualité, suivant le commerce. Le bijoutier, lui c'est le cas extrême, lui, il y a deux mecs qui viennent lui acheter une montre à 100 000 €, il n'a pas besoin de d'autres clients. Et après, c'est sûr que le supermarché, que les remontées mécaniques, eux, ils ont besoin de plus de quantité, mais bon, pour un bon équilibre de la station, il faut de la mixité.

- BL: **Et du coup, justement, par rapport aux remontées mécaniques, ça se passe comment ? C'est avec une concession, c'est ça ?**
- MB: La remontée mécanique, c'est une délégation, c'est une délégation de service public. En fait, c'est une concession, ce sont des terrains communaux qui sont mis en concession à un délégataire de service public. Maintenant, c'est la Compagnie des Alpes qui est à Val d'Isère. Ils avaient une concession qui s'arrêtait en 2020, nous on l'a prolongé jusqu'en 2031, c'est toujours ce qui se fait. Tu prolonges contre une enveloppe d'investissements, donc là, quand on a résigné avec eux, on a prolongé de onze ans, de 2020 à 2031, contre une enveloppe de 54 millions d'investissements. Donc dans le plan d'investissements, il y avait le TC10 de Solaise, il y avait la Daille, il y a le Fornet et puis, il y avait pas mal d'investissements en neige de culture.
- BL: **Et du coup, ça, ça leur laisse le droit d'exploiter le domaine ?**
- MB: Voilà, donc là, oui, c'était déjà un peu comme ça du temps de monsieur Blas
- BL: **Et du coup, pour les restaurant d'altitude, ça se passe comment ?**
- MB: Alors, les restaurants d'altitudes, c'est un peu batard, il y a aussi un peu de tout. C'est pareil, si on fait un peu l'histoire, les restaurants d'altitudes, c'est comme les cabanes sur les plages. Au départ, c'était presque comme des petits refuges, tu as le snack, le sandwich. Aujourd'hui, c'est devenu les plus grands restaurants de la station. Alors nous on a deux types de restaurants. On a les restaurants qui ont été faits à l'origine par la STVI, c'était plutôt attractif pour le client, ce n'était pas un vrai business. Il y a eu le premier, qui était la tête de Solaise, après, il y avait une extension de la tête de Solaise, c'était la Datcha, qu'ils ont refait dans les années 1985-88. Ils ont fait aussi ce qu'on appelle chez Brigitte maintenant « L'Ouillette ». A l'époque, ils avaient mis une petite cabane pour mettre les transfos du nouveau télésiège de la Madeleine. Au-dessus des transfos, ils avaient fait un truc pour que le personnel de la STVI fasse sa pause de midi et puis ça s'est transformé et agrandi. Donc il y a Solaise, l'Ouillette et Datcha, ça appartient à la STVI, donc eux sont des « locataires gérants ». En revanche, ce qui est à la Daille, donc Trifollet, Folie douce, Bellevarde, Marmottes, ont des concessions de terrains communaux donc, c'est la maire qui leur a mis le terrain en location, mais c'est eux qui ont fait l'investissement.
- BL: **Du coup, ça leur laisse le droit d'exploiter le terrain ?**
- MB: Eux, ils exploitent et ils ont une redevance annuelle.
- BL: **Par rapport à leur chiffre d'affaire ?**
- MB: Non, avant, ce n'était pas le cas, là, on a renouvelé, on a rebalayer ces nouvelles concessions et depuis cinq ans, il y a une partie fixe et une partie qui est variable en fonction du chiffre d'affaire. Donc c'est pour ça, les gens ne comprennent pas que la Tête de Solaise a un loyer de plus de 100 000 €, et que la Folie Douce n'a un loyer que de 20 000€, mais ça n'a rien à voir. Car Tête de Solaise n'a pas fait d'investissement. La Datcha, quand ils ont une fuite sur le toit, ils ont un problème, ils appellent la STVI, c'est la STVI qui fait les travaux. Les autres sont comme une propriété privée dans la station, ils font 100 %. Ils ne louent vraiment que le terrain à la commune.
- BL: **Mais du coup, alors, par rapport à l'Étincelle...**

- MB: Alors l'Étincelle, c'est encore autre chose, c'est un autre cas, c'est comme l'Edelweiss. L'Edelweiss, qui est aussi au Fornet, eux ils sont complètement privés, parce qu'ils sont chez eux, le terrain leur appartient, ce n'est pas un terrain communal, ils sont sur un terrain privé.
- BL: **Ah oui, donc là, ils n'ont aucune redevance ?**
- MB: Ils n'ont rien du tout, ils sont ...comme l'Étincelle et comme la grande Ours. C'est juste au niveau de la règle d'urbanisme, ils étaient sur des zones, des zones qui n'étaient pas urbaines, des zones NS, où tu peux faire des remontées mécaniques, et où les agriculteurs peuvent faire des aménagements agricoles, et par extension d'urbanisme, on peut faire des restaurants d'altitude sur ces zones NS. Voilà comment ils se sont installés ceux-là.
- MB: **Et il y avait aussi le projet du parking de la Daille, sur la plaine de la Daille. Celui-là m'a beaucoup intrigué, parce que je n'ai pas compris ce qui se passait.**
- BL: Ça a beaucoup intrigué, tout le monde, nous les premiers. C'est un truc qu'on a hérité de la précédente municipalité et en fait, je crois avoir compris maintenant comment ça s'était passé. Val d'Isère était candidat pour les championnats du monde en 2009, et dans le cahier des charges, ils devaient, entre guillemets, 600 places de parking couvertes. Donc la mairie a cherché un peu où elle pouvait trouver 600 places de parking et pendant un moment, ils avaient trouvé ce projet qui était moitié sur un terrain municipal, moitié sur un terrain de la famille Gunié. Donc je pense, c'est pour ça qu'il y a eu quand même à l'époque, des facilités, y compris du service de l'état pour être un peu facilitateur parce qu'il y avait en bout de mire ce championnat du monde. Donc ils ont déposé un permis là-dessus. Henri Gunié a obtenu son permis et après, la mairie, pour quelle raison, je ne sais pas complètement, quand ils ont vu que c'était des zones un peu à risques mais surtout pour des coûts de construction parce qu'il y a de l'eau avec la rivière. Dès qu'il fallait descendre au niveau - 1, il y avait du cuvelage, c'était des coûts importants, et du coup, ils ont décidé, la mairie, de faire ce parking au pied de la Face de Belvedere. Donc ça s'est fait au pied de la Face de Belvedere. Mais du coup, Gunié s'est retrouvé avec un permis, donc pas aussi important, puisqu'il devait y avoir une partie du permis qui était alignée, l'autre partie de la commune, il devait y avoir, je crois, 200 / 400 places et du coup, Gunié a gardé son permis avec ses 200 places. Lui, je pense que, derrière sa tête, il a dû se dire que : « je pose un permis de parking et puis je le transformerai après ». Je pense que c'était son idée depuis le début, parce qu'un parking c'est pas rentable. Donc nous, quand on est arrivé, il avait ce permis de parking et il est venu tout de suite nous voir, en voulant faire un modificatif. C'est là qu'on a commencé à discuter avec lui des services de l'état et des problèmes de risques. Lui, il avait trouvé un nivologue (des gens qui font des études d'avalanches) dans le privé, qui avaient démontré que ce n'était pas avalancheux. Nous, on avait une autre interprétation, et comme à l'époque, c'était une zone, sur laquelle il n'y avait pas le PPRN, le PPRN s'arrêtait au Crêt, il n'était pas à la Daille, donc il n'était pas dans cette zone. Du coup, on a vu le préfet, on lui a dit puisque de toute façon, c'est de votre compétence à vous, il y a un litige entre les deux interprétations mais c'est vous qui avez la compétence là-dessus donc on vous demande de faire l'extension du PPRN sur la zone de la Daille. C'est ce qu'il a fait, mais comme il y avait un acte administratif, qui va au-delà du préfet. Il a eu son permis, donc il y a eu de longues négociations car Gunié espéraient toujours transformer le truc et nous non. Les services de l'état ont assoupli un peu le truc. Au lieu que ce soit que du parking, ils ont accepté qu'il y ait du stockage, de l'artisanat, ils ont même accepté les locaux administratifs, mais ils ont interdit le commerce et l'hébergement, ce qui est rentable. Donc Gunié n'a pas trouvé les fonds pour le faire et en fait, c'est lui qui n'a pas voulu construire, donc ça a trainé. Et comme on a réussi à débloquer l'affaire, c'est pareil, on a un autre délégataire du service public qui gère les parkings de Val d'Isère. Donc c'est pareil pour les parkings, ils sont gérés dans le cadre d'une délégation de service public et on arrivait en fin de période. Donc on a renouvelé, on a refait un appel d'offre pour relancer un nouveau candidat pour la gestion du parking. Du coup, on s'est dit, que ça ne serait pas si mal de faire un parking de plus, aujourd'hui de



toute façon, les places de parkings couverts, il nous en manque, donc du coup, dans le cahier des charges, quand on a relancé un appel d'offre on a demandé à la STVI, en mettant 11 ans de plus pour 55 millions, on avait fait une petite étude économique, si on relance une concession pour une douzaine d'années, on peut demander huit millions d'investissement au futur délégataire dont 5,5 pour acheter le parking de Gunié. C'est comme ça que nous avons débloqué l'affaire. Aujourd'hui, c'est la délégataire avec son entrée dans la délégation qui a racheté le parking terminé, aujourd'hui les 200 places. Gunié n'a pas tout perdu parce qu'il y a la partie qui était déjà construite et qui avait été déposée sur le permis comme la partie administrative du parking, c'était une façon déguisée de faire des bureaux, ça, il a gardé. Il ne pourra en faire que des bureaux ou du stockage, mais pas de commerce et pas de logements. Donc le parking a été terminé en catastrophe pour l'hiver et Gunié va terminer sa partie à lui cet été.

- BL: **Du coup, il a gardé la partie déjà construite**
- MB: Oui, ce bout là qui était sur le permis de construire, qui correspondait à la partie administrative
- BL: **Ce projet, du coup, j'ai vu, derrière ils ont fait une espèce de digue, non ? et ça c'est par rapport aux risques d'avalanches ?**
- MB: Alors derrière, c'est une zone qui est sensible, toute la partie arrière n'a pas d'ouverture. C'est un mur banc qui résiste à 3 kPa de pression dessus en cas d'avalanche, donc c'est contraint et sur le côté, on aurait souhaité l'enterrer plus, mais on a un problème du côté du Crêt. Il y a une zone humide donc on n'a pas le droit de remettre des matériaux et le long, entre les deux routes, on voulait remplir entre la route d'accès qui se trouve au niveau - 1 par rapport à la route, on voulait remplir. Au lieu de rentrer au niveau bas, mais on n'a pas pu car il y avait des fameuses espèces protégées, on a les chardons, la Cirse et quand on a voulu remblayer, on a eu la DREAL qui est le service environnement de la DDT qui nous a interdit de remblayer. Voilà, donc il y a eu toutes ces contraintes à prendre en compte donc voilà. Mais le parking cet hiver a bien rendu service, il a été rempli à plus de 70 % tout le début de l'hiver, donc ce n'est pas si mal.
- BL: **Et les conditions de cet hiver, ça n'a pas été trop dramatique ?**
- MB: Non, finalement, ça s'est plutôt bien passé. Bon, ça a été un peu compliqué, faut s'avoir qu'entre le 25 décembre et le 20 janvier, on a pris plus de six mètres de neige dans la station, sur une période courte comme ça, je ne sais pas si c'est déjà arrivé... Autant de neige, oui, mais pas sur une courte durée.
- BL: **Mon père disait qu'il n'avait jamais vu ça non-plus.**
- MB: Sur un temps aussi court et même là, on finit à plus de 8 m. On avait 4 m 20 l'an passé. Donc c'est quand même une grosse saison. Mais la chance qu'on peut avoir entre la chute de neige, c'est qu'il y a eu deux, trois petits coups de pluie et de redoux, et ça, ça a quand même bien mouillé le bas des pistes. On a eu toutes les coulées qui sont descendues, elles ne sont pas arrivées jusqu'au village ni sur la route car ça faisait un peu amortisseur. La neige descendait en neige fraîche, rapide et elle arrivait dans cette neige mouillée, ça faisait amortisseur. Les avalanches qui sont descendues du côté des Danaïdes et du Fernet, ne sont pas arrivées à la route. Si elles avaient été poudreuses, ça aurait peut-être été plus dangereux. Mais sinon, non, et puis les gars, nos équipes, nos pisteurs, les services techniques, je leur dis souvent, « en temps de paye, ils ne sont pas toujours au top, mais en temps de guerre, ils sont... ce sont de bons guerriers », mais c'est vrai que les gars, ils allaient tirer des PIDA tous les matins, à 7h du matin, avec de la neige jusqu'au ventre quand ils allaient tirer dans le Kern dans la nuit noire, c'est quand même costaud. Les gars des services techniques, ils ont quand même passé des nuits, ils dormaient sur des lits picots, ils attaquaient à trois heures du matin le déneigement et tout, donc ça fait beaucoup. Et ce qui est compliqué maintenant par rapport à il y a 30 ou 40 ans, c'est que ça s'est beaucoup urbanisé donc le déneigement est compliqué avec une fraise à neige, même dans le centre de Val, avec la fraise, on charge tout dans le camion.

- BL: **Les endroits comme le Fornet, par exemple, ils étaient bloqués plusieurs jours, mais ça s'est prévu en fait, il y a un plan qui prévient ?**
- MB: Oui. Aujourd'hui, on a des zones qui sont identifiées comme à risques et ça c'est la compétence du maire. Donc le maire, comment il prend des décisions dans des situations comme ça ? Il y a une commission de sécurité, composée des techniciens à la mairie, c'est le maire qui décide. Moi, j'ai mis dans la commission de sécurité, ceux avec qui j'irai en montagne. Qui est ce qui connaît bien le Fornet ? C'est Guy Bonnevie. Y a qui qui connaît bien dans le centre ? C'est Gérard. J'ai pris un gars, qui est un bon montagnard, qui connaît bien la montagne, ses phénomènes et en fait, c'est tous ensemble, on monte la commission de sécurité et on prend les décisions : aujourd'hui on ferme la route, c'est un peu dangereux, on ferme aux piétons et ce soir, il y a un risque, on ferme aussi aux voitures donc on prend la décision au niveau de la commission de sécurité. Alors, ce qui devient dangereux, et moi je vois la différence depuis quelques années, ce qui me fait peur aujourd'hui, c'est le comportement des gens. Les gens autrefois, ils savaient. C'est normal, il y avait de la neige et les gens se mettaient chez eux et ne bougeaient pas. Aujourd'hui, tous ceux qui viennent, tous les étrangers qui ne connaissent pas du tout. On a décidé de fermer les bars, un soir, on a fait à 10 h, comme un couvre-feu, on ferme tout. Pourtant, moi je ne suis pas un grand trouillard mais je me suis retrouvé là-bas, à 9h du soir, il neigeait depuis le matin, il y avait une tempête de vent, mais du vent qui soufflait à plus de 100 km/h, tu ne voyais pas à 10 m. On croisait des petites nanas qui avaient le nombril à l'air, en petite jupe et machin, équipées de baskets et tout. Les gens, si ce n'est pas l'avalanche qui les ramasse, ça sera par une voiture car on ne voyait rien. Les gens se marraient. On arrivait là-bas, après l'UCPA, on avait carrément barré la route, pas avec une barrière, car une barrière, ils s'en foutent, on avait fait des tas de neige avec la chargeuse. On trouve trois petites nanas qui partaient en courant. On leur disait « mais vous allez où ? ». Elles faisaient leur jogging à 10 h du soir là-bas. Et elles disaient : « c'est interdit aux voitures, mais pas aux piétons », je leur dis « non », tu vois, les gens ne s'en rendent plus compte. On voit, ce qui est dangereux aussi, c'est les gens, dès qu'ils sont un peu enfermés et que les remontées mécaniques ne marchent pas, qu'est-ce qu'ils font ? Leur sport préféré c'est d'aller déneiger leur voiture et c'est vrai que les quelques parkings aériens qui restent sont tous en zones dangereuses. Là c'est dangereux, ils sortent toute la famille, en plus, les gamins, puis on déneige la voiture en face de l'UCPA, des trucs comme ça. Et c'est ce qui est dangereux parce que les gens ils n'ont plus...
- BL: **La même mentalité qu'avant.**
- MB: Oui, oui. Voilà, donc il faut intégrer tout ça, il faut essayer de ne pas trop interdire car les interdictions, on n'arrive pas à les faire respecter. C'est plutôt à toi de régler. Tu fermes la route, ils passent, tu leur dis : « ne prenez pas cette route, prenez celle-là », ils la prennent. C'est vrai qu'on essaye aussi de maintenir le plus longtemps possible les navettes. Tu vois les gens qui sont bloqués à la Daille ou au Fornet, il y a toujours deux malins qui prennent les skis. On en a chopé un à quatre heures du matin. Quatre heures du matin, ils l'ont retrouvé, il avait traversé l'Isère en bas de la « L » avec de la neige jusqu'au coup, en basket, pas de bonnet, rien du tout. Les types, tu les enfermes, ils y vont, tant qu'ils ont les navettes, tu leur dis « n'allez plus à pied, prenez les navettes », c'est quand même moins dangereux, voilà, c'est des choses comme ça, mais voilà. On essaye de gérer tout ça. Mais, malheureusement il y a eu un accident mortel, au Pissailas, il y a eu un papa et son fille qui se sont fait prendre et se sont fait tuer tous les deux. Mais sinon, on a eu, pendant toute cette grosse période de neige, on n'a pas eu d'accident à déplorer, ni sur la route.
- BL: **Et d'ailleurs, j'avais une question par rapport à ça, mon père m'a expliqué que le service des pistes à Val d'Isère était géré par la mairie alors que souvent dans les autres stations?**
- MB: C'est la spécificité de Val d'Isère. A Val d'Isère, on ne fait pas comme partout ailleurs, bon, c'est un peu historique.



- BL: **Après moi, j'ai eu l'opinion de mon père, qui me disait que ce n'est pas logique, parce que, voilà...**
- MB: Si tu prends d'un point de vue rationnel, c'est vrai que ce n'est pas logique que la STVI produise la neige de culture, et que ce soit le service des pistes qui vienne l'étaler, c'est vrai. Si tu fais de la théorie, oui, ce n'est pas logique. Nous ce qu'on dit, c'est historique, oui, ils font la régie des pistes, mais ils font aussi la sécurité, on est content car c'est aussi de la responsabilité du maire. Ce n'est quand même pas mal que finalement on contrôle les bonhommes dont on est responsable.
- De la gouvernance, ça serait plus logique qu'au moins le STVI ait le damage par exemple. Tu vois, ça irait bien, c'est de la mécanique, ils ont un garage, ils font le truc. Et en revanche, par exemple, la STVI, ils ont la filiale « Valbus ». Ils gèrent les bus. Les bus, ça serait plus logique que ce soit la mairie. Parce que les bus, ça marche avec la politique de la circulation, avec la police municipale, avec le stationnement, les parkings, ça serait plus logique. Si on regarde vraiment en termes de gouvernance pure, vu de l'extérieur, ça paraîtrait plus logique que Valbus soit à la commune et que le damage soit à la STVI. Mais après voilà, il y a l'histoire, les particularités, ça finira peut-être un jour comme ça.
- BL: **Oui, ce n'est pas fixé encore.**
- MB: Donc pour le moment, on n'est pas décidé à lâcher notre régie des pistes. Nos successeurs, ils seront contraints avec... Parce que même Val d'Isère qui a l'image d'une station riche, on a quand même des contraintes budgétaires qui deviennent quand même compliquées pour les communes. C'est souvent un problème, comme on a des clients riches, vu de l'extérieur, on est une station riche, mais la commune proprement dit, elle a des moyens qui sont quand même vachement limités, les dotations touristiques, les dotations de l'état. On en a beaucoup parlé, mais c'est une réalité. Même à Val d'Isère ça s'est complètement dégradé. L'Etat se désengage de partout, les subventions, il n'y en a quasiment plus, ils nous refourguent tout un tas de charges qu'il n'y avait pas avant. On loge gratuitement les flics, on paye les pompiers, tous ces trucs-là, c'est toutes des charges qu'ils ont refilées aux collectivités. On l'entend beaucoup dans les autres communes, mais nous on n'est pas complètement à l'abri. Il y a eu des fonds qui s'appelle le SPIC, qui sont des fonds de péréquation entre les différentes communes. La première année ils nous demandaient, ça coûtait 40 000/ 50 000 €, aujourd'hui on en est à 600 000 €. Tu vois, des choses comme ça. Donc il y a beaucoup de frais que même ma mairie, on est obligé de serrer un petit peu. Donc on a quand même aujourd'hui encore le... C'est pour ça que c'est quand même important de... Aussi, ce que je dis souvent aux administrés quand ils sont un peu inquiets. Ils viennent à l'urbanisme, quand l'été il y a des grues, parce que pour les gens, pour le confort, c'est un peu moins bien. Mais c'est quand même signe qu'on a une bonne dynamique économique et je pense que les années où il n'y aura plus du tout de grues, il faudra plus s'inquiéter.
- BL: **D'ailleurs, est-ce que vous organisez aussi, pour faire en sorte, que les projets soient le plus rapides possible ? Enfin, se réalisent le plus rapidement possible?**
- MB: Pour les travaux on essaye toujours aussi, c'est pareil, tu es toujours pris entre les deux, tu veux protéger au maximum, parce que nous, on se bat pour qu'il y ait une saison d'été, donc on veut aussi que les travaux soient le moins désagréables possible, et puis après, tu te rends quand même compte, quand tu es du côté du constructeur que, c'est que tu as quand même très, très peu de temps pour construire, que tu as des journées de mauvais temps l'été, tout ça. Donc quand tu prends les bonnes journées pour construire et bien il ne faut pas perdre son temps donc c'est vrai que, des fois, même si on a l'arrêté municipal qui est bien, pur et dur et qui dit qu'on ne démarre pas avant 7h du matin, on finit là, on ne travaille pas le dimanche. Quand tu arrives le dimanche et que tu sais que le gars, il lui manque 5 jours pour ouvrir son hôtel ou pas l'ouvrir, tu es bien obligé de bouger un peu, tu dis... Alors, c'est drôle, les plus virulents une année quand ils sont d'un côté, quand ils sont de l'autre côté, moi j'ai un exemple là. Il y a l'hôtel Avancher qui a été rénové. L'année d'avant, c'était en face, c'était la Bailleta, où il y avait des travaux. Le gars du

L'Avancher, qui est un copain, l'année d'avant il venait râler tous les jours, il disait : « ouai, ce n'est pas normal, le Skadi a encore commencé tôt ce matin, ils ont livré hier soir, y a encore un camion toupie qui est venu et moi je suis en face et j'exploite mon hôtel, ce n'est pas possible, et tout ». Donc bien virulent et intransigeant pour son voisin, cette année, c'est lui qui a les travaux. Il a fait une prouesse, il a réussi à démolir l'ancien hôtel. En plus maintenant, il faut dépolluer, l'amiante, le machin, donc ça, ça ne fait pas gagner de temps non plus au départ. Il a reconstruit l'hôtel, une résidence de tourisme, une résidence livrée, les clients à l'hôtel complet le 20 décembre. Et bien lui, quand il vient, avec le camion avec les 250 matelas, tu lui dis pas « monsieur, c'est trop tard », tu retournes à Bourg Saint-Maurice. Voilà, tout ça, tu te dis qu'il faut être intransigeant, tout ça et après tu es dans la pratique, et tu fais quoi ? Là, cette année, on va essayer de faire le télécabine dans l'été. Si pendant le mois de novembre il manque quelques heures de boulots, on les laissera bosser le dimanche, on les laissera commencer à 5h du matin. Mais ce qu'on essaye de soigner au maximum, ce qu'on essaye de soigner, c'est l'environnement. Aujourd'hui, pendant l'été, on met des barrières, on met des bâches, tu vois, on essaye que ce soit plus sympa, parce qu'en ville c'est ce qu'ils font. Moi, j'étais à Nice il y a deux ans, ils ont refait le Negresco, il y avait un trompe l'œil, c'était presque plus beau qu'après les travaux [rire]. Place Vendôme, quand ils ont fait le Ritz. Donc maintenant, je pense que ça c'est important. Après ça je pense qu'il faut être conciliant et même, il faut essayer, je pense que c'est rendre service au chantier, parce qu'on dit que les chantiers sont propres, bien tenus et ça bosse mieux que dans ceux où c'est un peu en vrac. De les contraindre, c'est de leur rendre service. Donc on le fait aussi, bien qu'on n'a pas vraiment le droit de faire. Je demande des cautions. Donc les chantiers, quand ils arrivent, en même temps qu'ils viennent déposer leur plan de chantier, de grue et tout, on prend une caution de 20 000 € justement, parce que le problème qu'on a, en fin de chantier, les gars sont à la bourre, ils ont tendance à s'en foutre quand on leur dit « faut remettre les bâches, il faut passer la balayeuse ». Quand ils savent qu'ils ont des astreintes et des pénalités, les 35 € de la police municipale, ils s'en foutent. Du coup, maintenant, on prend une caution et quand ça va mal, on tape dans la caution et on loue une balayeuse de plus ou on prend deux mecs qui alignent le chantier. Donc tu vois, on essaye de se donner les moyens pour essayer de se maintenir, sinon tu n'es pas à l'échelle non plus. Quand je vois la police, ils mettent des PV à 35 € pour un chantier mal entretenu, donc, alors qu'ils font des travaux à 10 millions et qu'ils me disent « ba, mets moi en quatre d'avance ». Donc là, avec la caution on arrive à mieux les tenir, c'est toujours un peu le combat.

- BL: **Et donc, tu penses que du fait que Val d'Isère est en fin de développement, entre guillemet... Est-ce que le développement l'été ou en inter-saison ça sera un peu l'avenir ou...**
- MB: Moi, je pense qu'il faut, une saison d'été, on en a besoin, y compris pour les investissements. Aujourd'hui quand tu vois les investissements et que tu ne mets pas un peu de recettes sur la saison d'été, ça ne passe pas.
- BL: **Mais aujourd'hui, ça ne représente presque rien ?**
- MB: Bah si, aujourd'hui on peut dire que c'est 10 %, oui, on est à peu près à 90 – 10 %. J'étais hier avec mon collègue de Gstaad. A Gstaad, ils sont 60 % l'hiver, 40 % l'été. Bon, ils sont à 1 000 d'altitude aussi, mais je pense que l'été... Bon, on ne fera jamais de prouesses, parce que l'été, on est quand même assez haut. On est content d'être haut l'hiver, la montagne à 1 000 m c'est plus facile l'été qu'à 1 800 m. Mais bon, il faut continuer à garder de l'activité, il faut quand même se battre un peu. Il faut penser aussi qu'aujourd'hui les gens vieillissent plus, ils vieillissent mieux. Aujourd'hui, il y a une volonté autour du bien-être, autour de la santé, tous ces trucs-là, ça nous aide quand même l'été, tu vois ? Les gens, arrivés à 60 ans, ne veulent plus aller bronzer bêtement sur la plage et on leur a dit que le soleil ça leur fait du mal. Je pense qu'il y a ce côté qui peut nous aider un peu. On avait un truc qu'on snobait un peu avant, qu'on redéveloppe, on a de la chance à Val d'Isère, avec le col de l'Iseran, de ne pas être dans un cul de sac comme à Courchevel

ou Méribel ou la Plagne. On est quand même sur la routes des grandes Alpes, c'est quand même un plus qu'il faut qu'on travaille, qu'on n'est plus cette image de « ville étape », parce qu'aujourd'hui les gens ils passent, ils traversent, parce qu'ils pensent que c'est cher à Val d'Isère et qu'il vaut mieux aller dormir en Maurienne. Alors que ce n'est pas forcément le cas, donc il faut, il y a un peu de boulot là-dessus, donc faut voir, mais avant, on ne voulait pas trop, on voulait des séjours, maintenant on se dit, que si le gars il passe, même s'il ne reste qu'une nuit...

- BL: **Mais ça, c'est la mairie ?**
- MB: C'est l'office de tourisme, oui, c'est Val d'Isère tourisme, toute cette politique commerciale, là-dessus. Voilà, après moi, ce que je dis aussi, c'est qu'il faut être moins gros, peut être pas une grosse station mais j'espère toujours une belle et grande station, tu peux aussi, hein ? Tu dis, je ne sais pas, dans le midi, moi je préfère être Portofino que d'être la Cap d'Agde. Tu peux très bien aussi, tu vois l'idée c'est qu'il faut qu'on soit fort dans le qualitatif je pense, qu'on soit un petit joyau, tu vois ? Dans la montagne, qu'on ne soit pas le truc qui fait de l'abattage, mais qu'on soit un truc qualitatif, ça ne veut pas dire luxe, parce que souvent on dit, attention, on ne court pas après Courchevel, mais on sera une station haute-gamme, on ne sera jamais une station, on ne va pas se battre avec une station...
- BL: **Mais ce n'est pas la même clientèle, de toute façon qui vient...**
- MB: A Val d'Isère, de toute façon, je pense, ce qu'on souhaite, c'est qu'on ait toutes les gammes, mais que dans chaque niveau de nos gammes, on soit bon. On dit, on est content d'avoir des deux étoiles, mais on doit avoir de bons deux étoiles. Un bon deux étoiles, ça marche bien, un bon trois, un bon quatre. Pas forcément que du cinq. Il manquait des résidences de tourisme. A Val, on avait soit des chalets un peu de luxe, soit des résidences vieillissantes comme Pierre et Vacances ou Odalys . Aujourd'hui, ce qui a été fait à la Bailleta,, le Skadi, ça c'est un bon produit, c'est aussi un produit qu'on n'avait pas. Moi, je souhaite que demain, on ait toujours l'UCPA, mais je n'aimerai pas qu'on ait de l'UCPA vieillissant comme on a aujourd'hui. J'aimerai qu'on ait le meilleur centre UCPA des Alpes, tu vois ? L'idée c'est ça, j'aimerai qu'on ait la gamme et à chaque fois, le bon produit. On se bat avec le Club Med pour garder le Club Med, aujourd'hui, on a fait un deal...
- BL: **Mais, ils veulent l'étendre, non ?**
- MB: Non, non, justement, on a fait le deal avec Giscard d'Estaing, et on lui a dit. Maintenant, ils font des monuments de trois hectares, mais ils sont conscients qu'il faut garder des petits fleurons. Et on a fait le deal à Val d'Isère, il ne faut pas que ce soit un 5 tridents, qui soit un monstre de 1 200/ 1 400 places. Ca restera autour des 400 places, mais en 5 tridents et en haute gamme, donc c'est bien. On veut le club med mais le beau club med. Voilà, donc aujourd'hui, on se bat un peu là-dessus, il faut qu'on ait la qualité, il faut qu'on garde le positionnement, aujourd'hui, on sait bien ce qu'on veut, donc c'est déjà bien, parce que pendant longtemps, on avait tendance à taper un peu tout azimuth. Aujourd'hui, je crois que Val d'Isère, c'est un peu une station, c'est comme une marque, il faut avoir un positionnement, il faut être cohérent au niveau... avec l'image qu'on veut donner aujourd'hui, on est assez clair, on est une station premium, aujourd'hui, on dit premium, on l'assume, mais on veut continuer à garder notre côté sportif, ça c'est un vrai plus de Val. On veut garder aussi, un peu le côté authentique. Je dis toujours de Val d'Isère, qu'on est la seule station village, de grande station d'altitude, il n'y en a pas d'autre, les stations villages, tu les trouves à 1 000/ 1 200 mètres. Tu as la Clusaz, tu as le Grand Bornand, Valloire, tu as 1 200 mètres. Les stations à 1 800, elles n'ont pas de village, donc je pense que c'est un vrai plus. C'est vrai que ce sont des valeurs qui étaient un peu ringardes il y vingt ans, parce qu'aujourd'hui, ça revient un peu à la mode, ce côté un peu authentique, les racines, le patrimoine, tous ces trucs-là. Donc il faut, je pense, il faut qu'on mette ça en avant et il faut être aussi fort au niveau environnemental, même si on n'est pas les écolos de la première heure, je pense que la belle station de demain ou d'après-demain, ça sera quand même la

station qui aura quand même soigné tout le côté environnemental. Aujourd'hui on est tous comme ça.

- BL: **Mais il y a un projet justement comme ça, sur ça, sur la plaine de la Daille pour 2020, non ?**
- MB: Aujourd'hui, on a un beau projet sur la plaine de la Daille, oui, oui, de développement aussi dessus. Et puis, on va continuer à soigner l'environnement, il faut qu'on travaille. Alors, jusqu'à maintenant, c'était plus un frein qu'autre chose, mais je pense que c'est un atout d'avoir le parc de la Vanoise, d'avoir 60 % du territoire dans le parc, c'est quand même, au niveau de l'image extérieure, c'est fort, donc, et puis ça évolue aussi aujourd'hui le parc. C'était tous des vieux, un peu des classiques, aujourd'hui ça évolue un peu. La directrice, c'est une nana qui a 32 ans, c'est une nana bien, tout ça. On va arriver à rénover le Prariond, on va refaire des choses dessus. Donc pour l'été c'est important. Le parc ça peut être un vrai plus pour l'été. Et puis, les gens faut qu'ils voient qu'on a ce côté, il faut qu'on arrive à diminuer un peu les voitures l'hiver, d'avoir plus de, plus de... On a de la chance à Val d'Isère, on peut être quasiment piéton partout. Même si on ne sera jamais une station piétonne 100 % comme Wengen ou Zermatt, ça n'a pas été fait pour. Aujourd'hui l'idée c'est que, il me faut des parkings, les gens ils arrivent, ils déchargent leurs affaires et après on ne touche plus à la voiture de la semaine. Et les voitures qu'on a beaucoup, c'est les avalins quoi, les avalins qui ont du mal à aller à pied. On a aussi maintenant un bordel un peu, c'est tous les TO, tous les hôtels, tous les chalets haute-gammes qui mettent partout leurs petites navettes, ça devient, ça devient compliqué et ça c'est comme l'armement, l'un qui l'a mis, l'autre se sent obligé de le mettre et le troisième, et bien... Les clients le demandent après, donc ça il faut arriver à désarmer tout le monde donc il faut encore améliorer les navettes publiques pour arriver un jour peut-être à carrément interdire.
- BL: **Les circulations.**
- MB: Il faut qu'on soigne... C'est toujours pareil c'est pas tout interdire. Il faut, si on punit la voiture il faut améliorer le piéton, tu vois ? On a progressé un peu là-dessus, mais une marge de main d'œuvre encore importante là-dessus. Et puis soigner, maintenant on rentre un peu dans le détail, le chemin d'urbanisation devait être terminé. C'est comme quand tu as fini ta maison, et bien tu soignes un peu ton jardin, maintenant il faut qu'on soigne les trottoirs, la signalétique, le mobilier urbain, tout ça. Il y a encore du progrès à faire. On a commencé à supprimer tous nos séparateurs de bois, nos séparateurs en bois dans les rues... Ces trucs un peu dégueu. C'est d'arriver à refaire. On a commencé à refaire tout le coin là, ce n'est pas trop mal, quand tu descends vers la police municipale, Medieval, tout ce cheminement piéton maintenant, il est assez sympa. On a essayé de faire, voilà, mais c'est pareil. On a essayé de faire toutes ces jardinières, tous ces trucs emmurés de pierre, mais il ne faut pas que ce soit trop compliqué pour déneiger l'hiver, sinon on recasse tout l'hiver...
- BL: **Mais là c'est déjà bien cassé...**
- MB: Mais c'est compliqué aussi, quand on passe tout l'été à réparer ce qu'on a cassé l'hiver, on ne progresse pas, donc oui, oui. Et tout l'enjeu, c'est d'être un peu dans le détail, de soigner un peu le détail. Qu'on ait de beaux lampadaires, de la belle signalétique, tous ces trucs-là.
- BL: **Oui, j'ai vu que vous avez commencé à changer les panneaux aussi.**
- MB: Oui, faut qu'on peaufine, qu'on soigne la copie.
- BL: **Oui, c'est un peu ça la philosophie maintenant.**
- MB: Moins de quantité, mais d'avoir un beau produit et puis de le soigner.
- BL: **Et une dernière chose, c'est les terrains sur Val, globalement, ils appartiennent en grande partie à la commune, ou c'est que du privé, non ?**
- MB: Justement, c'est lié, tu n'as jamais tous les avantages et tous les inconvénients. Moi je suis content qu'on soit une station village. Du coup, ça veut dire que Val d'Isère, c'est une station qui s'est développée autour d'un village, donc par définition, il y avait des villageois qui étaient propriétaires de terrains. Une station comme Courchevel, elle s'est faite à partir de nulle part, donc tous les terrains étaient communaux, soit au conseil général. Pourquoi

Courchevel, ils ont eu tous ces hôtels, c'est venu que de ça. Au départ, il y a eu de la demande à une époque pour construire des hôtels. Les investisseurs, ils faisaient le tour. A Val d'Isère, les terrains, il n'y en avait pas beaucoup et il les payait chers alors qu'à Courchevel, ils les donnaient, donc tous les hôtels, au départ, ils se sont fait comme ça. Le foncier était cadeau pour les investisseurs. Donc aujourd'hui, maintenant c'est compliqué. On arrive à la deuxième, troisième génération depuis qu'il y a la station donc dès qu'il y a un bout de terrain, on se retrouve avec cinquante propriétaires en indivision donc tout est un peu compliqué à chaque fois. Alors maintenant, l'hiver, il y a la loi montagne qui nous aide un petit peu. Mais après, on a fait les installations des canaux à neige, à chaque fois que tu traverses une propriété, il faut aller négocier avec le proprio... Alors donc, c'est vachement de temps perdu, c'est long... Les propriétaires maintenant, on ferait comme eux, ils veulent défendre leur beefsteak. Ils deviennent de plus en plus exigeants donc ça devient compliqué aussi. Et on a le problème maintenant, parce que la loi montagne et surtout sur l'hiver, ils n'ont pas du tout pensé à l'été. Maintenant, on a le problème quand on veut aménager les pistes VTT... En haut, on sait faire, mais quand on arrive dans le village, on retombe dans les propriétés privées et c'est, et c'est compliqué ;

- BL: **D'accord, donc ça ralentie bien les choses, oui...**
- MB: Aujourd'hui, à Val d'Isère, le gros frein au niveau du développement des projets et tout, c'est toutes les réglementations, l'administration et tout ça devient hyper compliqué. Pour faire une remontée mécanique, quand ton père, encore plus du temps du mien, ils décidaient de faire leur télésiège au mois de février et démarraient leurs travaux au mois de mai. Tu vois, ça se faisait... Aujourd'hui, il faut au moins deux ans d'instruction. Donc ça, c'est tout devenu... A la moindre contrainte, tu as un bout de ruisseau sur lequel il faut mettre une buse sur dix mètres de long et faire faire un dossier de loi sur l'eau et il y en a pour un an et demi avec les enquêtes publiques. Tu tombes sur une petite fleur protégée au sommet de Belvedere pour faire une retenue colinaire, tu bloques les travaux pendant deux ans. C'est redoutable., au début, tu râles, tu déplores et maintenant tu dis, il faut faire avec et anticiper plus et il faut toujours avoir une petite longueur d'avance. Avoir le truc pour les chantiers, c'est pareil. Aujourd'hui tu tombes, et puis tout est compliqué. Il y a un projet là, au niveau de Tovière, ils découvrent et font la demande à EDF qui gère les transfos, à ERDF qui gère la ligne 20 000 volts et puis là, il y a une ligne 60 000 volts et ça c'est une troisième structure, c'est RTE. Donc le promoteur, il fait son dossier de permis et il interroge les deux premiers et n'interroge pas le troisième. Il démarre les travaux, donc il arrive pour déployer une ligne chez RTE et chez les autres c'est six mois. Là on parlait du projet devant le garage de la STVI, en bas il y a un boîtier, c'est à orange. Cette espèce de baie de brassage orange, voilà, on l'a découverte il n'y a pas longtemps, on a fait la demande à Orange, ils disent qu'ils ne peuvent pas intervenir avant quatre mois, alors tu démarres les travaux deux mois en retard pour une boîte de brassage d'Orange, donc voilà, tous ces trucs-là. Nous, on n'était pas habitué à toutes ces choses-là. Les montagnards, ils faisaient ça un peu à la hussarde, mais maintenant, avec tous ces trucs là... Et maintenant pour un archi, c'est compliqué aussi, c'est tout des trucs qu'il faut intégrer mais tu verras dans ton boulot...
- BL: **Mais j'ai vu un peu, j'avais fait un stage avec Alain Perrier...**
- MB: Ah oui, tu as fait avec Alain... Maintenant, c'est ça... D'ailleurs, les, les honoraires, avant tu faisais un permis de construire pour une maison individuelle, tu prenais l'archi qui prenait 8 %, qui s'occupait de tout. Aujourd'hui, tu as le bureau de contrôle, l'ingénieur béton, tu as le mec qui s'occupe de fluides, des courants faibles, des courants forts, des trucs. Tu vois, et à la sortie quand il y a un souci, quand quelqu'un est responsable, il n'y a plus personne qui l'est, on se lance tous la balle, c'est la faute de l'autre, donc ça dans le bâtiment, c'est compliqué aussi.

[Conversation sur mon stage effectué auprès d'Alain Perrier, de mes ambitions futures en tant qu'architecte et des projets architecturaux passés ou à venir]



- BL: **Le projet de la tête de Solaise, enfin l'hôtel, oui...**
- MB: Ca va être sympa ça aussi,
- BL: **Mais ça d'ailleurs, ça ne pose pas de problème par rapport au service des pistes ?**
- MB: C'était compliqué, moi j'ai soutenu,
- BL: **Oui, oui, moi je pense que c'est une bonne idée.**
- MB: J'étais pour, donc j'ai soutenu, mais c'était compliqué surtout avec les services de l'état.
- BL: **Mais ils vont faire comment du coup ?**
- MB: Alors, le service de l'état, à la base, ce qu'ils voulaient... nous on s'est battu, alors l'avantage, c'est qu'on a joué aussi sur le côté un peu patrimoine. On a dit que c'est l'un des plus vieux téléphériques de France, c'est la réhabilitation d'un établissement industriel, emblématique donc on a fait un peu du violon là-dessus pour la DDT donc ça a marché. Après, le problème qu'on avait c'était que lui voulait faire une extension à côté et ils ne voulaient pas qu'il y ait cette extension parce qu'ils considéraient qu'après il y aurait une discontinuité urbaine donc ils n'en voulaient pas. Mais après il y avait les pompiers qui obligeaient à avoir un deuxième bâtiment parce qu'en cas d'incendie, si tu n'as pas le truc et tout, il faut pouvoir confiner les gens. Les pompiers demandaient un deuxième bâtiment, c'est ça qui est compliqué parce que l'un te demande de faire quelque chose et l'autre t'interdit de la faire. Après, on a trouvé la combine, comme là-haut, il y a le garage dans lequel ils rangeaient tous les sièges du Solaise Express, c'est immense...
- BL: **Oui, en dessous, c'est ça...**
- MB: On a présenté ça aux pompiers comme lieu de confinement donc c'est passé, on a vraiment cherché à contourner tous les obstacles et du coup on y est arrivé. Après pour l'exploitation et bien ils vont s'engueuler avec la STVI, ça va être régulier... Donc aujourd'hui, je crois que l'idée, il leur faut...
- BL: **C'est un système de navette ?**
- MB: Ils auront la télécabine,
- BL: **Ah oui, d'accord.**
- MB: Ils vont leur faire deux rotations. Je crois ils vont leur faire une rotation un coup à 18 : 00, je crois, un coup à 22 :00. Donc voilà, ils vont faire un système comme ça, et puis après ils vont avoir des chenillettes, ils seront obligés aussi. Ils vont jouer aussi sur la fait, je pense, comme... L'esprit aussi. Quand le mec, il va s'installer là-haut, ce n'est pas pour descendre faire ses courses à Val d'Isère tous les quarts d'heures aussi, leur esprit comme il a racheté le Sofitel aussi...
- BL: **Il veut alterner...**
- MB: L'idée c'est que sur la semaine, il passe trois jours là-haut, donc le gars, il monte là-haut, le premier soir, tu restes sur place, le deuxième soir ils ont fait un coin balnéo qui va être assez sympa, le troisième jour, tu les amènes à motoneige et ils vont faire un truc avec la Datcha, l'Ouillette... Là, à cette époque c'est sympa, à 6 :00 tu prends une motoneige et vas boire l'apéro à la Datcha et tu reviens, tu vois. Il y a de quoi faire à mon avis ça peut marcher. Les villageois, partout où on présente, aux journalistes, aux tours opérateurs, ils sont tous... il y a un côté un peu insolite, les gens ils cherchent ça aujourd'hui, tu vois ? Tu as un peu envie d'être étonné, donc oui, je pense que c'est un truc sympa, après, la rentabilité...

#### [Conversation sur des connaissances de Val d'Isère communes.]

- MB: Voilà un peu, tout ce qui se passe sur Val d'Isère, et puis oui, il y a aussi le projet sur la Daille qui va être sympa aussi. La Daille... La commune va démonter la gare du télécabine, ils vont démonter les Etroits... Là ça va devenir constructible tout ce coin-là. C'est pas... Aujourd'hui c'est inondable. On fait cet été ce qu'on appelle une plage de dépôt donc ça c'est juste à la sortie du CCAS, à la sortie du canal de l'Isère. Ils considèrent, et ça je pense

que ce n'est pas faux, qu'en cas de crue, dans le canal, ça dégage bien, dans la pente, il y a le canal et tu arrives sur la plaine de la Daille et c'est là où il peut y avoir des dépôts de matériaux, donc ça bloque le flux et ça remonte, ça risque de déborder... Ils nous ont demandé de faire une petite plage de dépôt pour que ça puisse se déposer et puis, une fois qu'il y a cette plage de dépôt, ça améliore le PPRI donc le plan de prévention des risques naturels d'inondations donc ça nous redonne de la constructibilité entre l'air de retournement des bus de la Daille et puis le coin des Tufs. Tout ce coin-là, pour pouvoir le rendre constructible et puis ça, ça plaît à l'état puisqu'ils ne veulent pas de discontinuité, on a mis ça en avant ? qu'on rapproche le petit hameau des Etroits avec le vieux village de la Daille pour que ça fasse... Là, l'idée, c'est d'arriver à mettre en souterrain la route entre les deux ronds-points. Tu vois, quand on arrive devant Samovar ??? qu'on soit en souterrain...

- BL: **Qu'on soit piéton au-dessus. Ah oui, ça peut -être super bien...**
- MB: On aura un grand front de neige. Puisque le petit village de la Daille, il n'est pas village, aujourd'hui il n'est pas mis en valeur.... Tu vois, si on a de la construction tout le long qui vient jusque dans le vieux village de la Daille, là y a un projet qui est sympa aussi...
- BL: **Ça peut-être super bien, après y aussi le fait que la Daille soit un peu mise à l'écart...**
- MB: Et puis on dit aujourd'hui que le Daille... ça devient un peu la zone de Val d'Isère. C'est quand même, il faut un peu la défendre aussi parce que c'est quand même la première impression quand tu arrives et puis c'est la dernière impression quand tu pars et tu ne restes pas... c'est pas chouette, moi je dis la plaine de la Daille est minable aujourd'hui, donc là il y a l'idée de construire un truc là où on a mis les algécos, pour le circuit glace, là il y aura un petit club house. On voudrait regrouper aussi tout ce qui est activité, tout ce qui est non-ski, les motoneiges, le circuit-glace, les hélicoptères. Qu'on ait le club house et qu'on ait aussi un petit parcours santé avec des raquettes. On a aussi sorti une activité avec les fat-bike, les vélos, donc on fait des circuits là-bas, on veut recréer une animation un peu sympa sur cette plaine de la Daille. Et puis l'été, comme il nous faut la plage de dépôt, on s'est battu pour qu'on ait d'un côté un enrochement et puis que de l'autre côté comme des petites criques presque donc on aura un petit aménagement, ça fait un petit plan d'eau, on aurait voulu en faire un grand, mais ça, ils nous ont pas laisser faire un grand plan d'eau, mais c'est quand même une grosse gouille d'eau. Ça passe car ça sera devant le club house donc tu peux mettre deux parasols, une table. Dès que tu passes et que tu vois un peu de flotte, ça te donne envie de t'arrêter. Je pense que dans l'Isère, on va faire des petits coins, des petites activités de paddle, des trucs, on va mettre deux trois trucs pour que ça fasse un peu clin d'œil, pour l'été c'est pas mal, je pense, si on peut... Tu vois, si on construit des trucs sympas entre le funi et le télécabine, si on raccroche le village de la Daille qu'on aménage toute cette plaine, tu vois. On va valoriser tout ce qu'on a... La Daille c'est pareil, c'est pas mal, quand tu y est, c'est pas mal, tu es bien, en plus tu es bien ensoleillé, l'été c'est sympa. En plus, la chance qu'on a à Val aujourd'hui, c'est qu'on a vachement d'investisseurs qui viennent frapper à la porte, et puis les meilleurs et les plus gros de France, ils viennent tous, donc c'est quand même plutôt de bon augure.

[Conversation sur des connaissances communes de Val d'Isère.]

- MB: Bon voilà, je t'abandonne !
- BL: **Je te remercie, c'était très intéressant.**
- MB: J'espère t'avoir aidé pour ton mémoire, si tu as des questions... Bonne chance pour la suite.

FIN DE L'ENTRETIEN.



RETRANSCRIPTION DE L'ENTRETIEN AVEC JEAN-DENIS LAGARDE, ANCIEN  
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ DES REMONTÉES MÉCANIQUES DE  
VAL D'ISÈRE.

- ENTRETIEN RÉALISÉ LE 17 AVRIL 2018 DE 21H00 À 22H30 -

- BL: **Pour commencer, est ce que tu peux expliquer ton parcours dans le milieu du ski ?**
- JDL: J'ai commencé, tout à fait par hasard, comme client témoin sur les pistes de Val d'Isère. On m'a demandé ensuite de voir s'il était possible de frauder les forfaits de ski, puis de remettre de l'ordre dans les bureaux de la société des remontées mécaniques, la STVI (Société des Téléphériques de Val d'Isère). J'ai ensuite été directeur administratif principalement des caisses en 1980, puis j'ai été nommé directeur des remontées mécanique sur le plan administratif et commercial en mai 1980. Il n'y avait pas de directeur général et j'ai travaillé avec Jean Paul Rivolier qui avait été nommé directeur Technique. Lui s'occupait de tout ce qui touchait les câbles et moi du reste. Ça a duré 10 ans. On a fait beaucoup de développement et on a aussi développé une société, MONTAVAL, qui construisait des remontées mécaniques. Pourquoi on a fait ça ? Parce qu'avec 50 remontées mécaniques, une remontée mécanique durant 25 ans, on savait qu'en gros on allait en faire 2 par an. Donc c'était une structure suffisante, pour nous, en interne, pour développer une structure de construction de remontées mécaniques. Effectivement, on a tenu notre engagement. En 28 ans, 29 nouvelles remontées mécaniques ont été faites. Il y a eu ensuite le développement de Val d'Isère. Une holding a été créée, SOFIVAL, qui a racheté les stations d'Avoriaz, Valmorel et La Rosière. Et moi, je me suis retrouvé au milieu de tout ça, responsable des uns et des autres et principalement dans le domaine administratif, comptable, commerciale, marketing. J'avais plus de responsabilités au niveau de la Rosière puisque la Rosière était une société qu'on a rachetée, mais que mon patron ne souhaitait pas racheter. Et comme j'ai beaucoup insisté pour qu'on le fasse, il m'a nommé président. J'avais plus de responsabilité sur La Rosière parce qu'il fallait que je prouve que ça pouvait marcher et ça a très bien marché. La STVI a été rachetée en 2007 par La compagnie des Alpes. Je suis alors parti du groupe SOFIVAL et ai travaillé pour le groupe MAULIN. Et là, c'était très différent avec des plus petites stations, plus réparties mais avec des rachats de sociétés effectivement en perte, notamment Pra Loup et Super Dévoluy. Super Dévoluy perdait 2,5 million et Pra Loup en perdait 1 million. L'année où on a repris Dévoluy, on a gagné 1 million. Donc de -2, on est passé à +1. C'était donc quand même un beau challenge. A Pra Loup, on a été obligé de partir parce qu'on n'avait pas la même vision d'avenir que le maire. Aujourd'hui je travaille toujours pour le groupe Maulin en tant que conseiller.
- BL: **Je fais mon mémoire sur les limites du développement de Val d'Isère. Je suis parti sur ce sujet en faisant le constat qu'à Val d'Isère, il y a environ 1800 habitants pour 25000 lits dans la station. S'ajoute à cela, la fameuse question qui s'est posée au cours des années « Quand arrêtera-t-on de construire à Val d'Isère ? Dans 10 ans il n'y aura plus de place ». Question que tu t'es toi aussi posé pendant la période où tu y habitais.**
- JDL: Je suis d'accord sur le fait que les constructions ne s'arrêtent pas
- BL: **Donc tu penses que ça ne s'arrêtera pas de construire ?**
- JDL: Je pense que ça ne s'arrêtera pas. Enfin, il y a forcément des limites mais je ne les connais pas. C'est à dire que quand je suis arrivé en 1980 à Val d'Isère, on pensait que la limite des lits était à 18 000 et quand je suis parti de Val d'Isère en 2007 il y avait, toi tu dis 25 000, moi je dis 30 000 lits.
- BL: **Aujourd'hui, selon les chiffres communiqués par la commune, nous sommes plus à 25 000.**
- JDL: Oui parce que certains établissements comme des résidences ou des hôtels se sont transformés, augmentant la surface des pièces à vivre mais en diminuant la capacité en lits.

Je prends l'exemple du Cygnaski qui était une résidence d'environ 300 lits et qui a été transformé en 5 appartements de 10 personnes. Donc de 300 lits, c'est passé à 50. En revanche, à mon avis, globalement on n'a jamais perdu de lits parce qu'il y a eu d'autres compensations. Donc je pense que 25000 pour moi n'est pas exact. Mais c'est mon avis. Je n'ai pas les éléments pour dire si c'est vrai ou pas.

- BL: **D'après Marc Bauer, aujourd'hui Val d'Isère a moins de lits qu'auparavant. Il m'a expliqué que la capacité est montée à presque 30000 et ça a baissé depuis.**
- JDL: Je ne pense pas qu'il y ait eu une diminution de 5000 lits
- BL: **Et donc par rapport à ce constat, comment s'est déroulé le développement de la STVI?**
- JDL: Je suis arrivé en 1980. On avait en gros 50 remontées mécaniques et on savait qu'une remontée mécanique avait une durée de vie de 25 ans. Il y avait donc deux remontées mécaniques à faire par an.
- BL: **Ça c'était dans le contrat avec la Mairie ?**
- JDL: Non, c'était dans l'obsolescence des remontées mécaniques.
- BL: **Mais qu'obligeait la concession au moment où tu es arrivé ?**
- JDL: La concession nous obligeait à faire un certain nombre de choses, mais il y avait la réalité aussi.
- BL: **Et l'investissement qui était demandé à l'époque était de combien?**
- JDL: A l'époque il n'y avait pas vraiment d'investissements demandés. C'était une discussion. Ce qu'il faut savoir, c'est que la concession de la STVI a été faite en 1938 pour une durée de 99 ans, donc jusqu'en l'an 2037. Une loi est passée, rendant les concessions d'une durée supérieure à 30 ans illégales. De ce fait, en 1970, une nouvelle concession a été faite, arrivant à expiration en l'an 2000. En 1980, 1982, 1992 des nouvelles concessions ont été signées, reportant à toujours plus tard leur expiration. Mais la concession passée en 1992 à expiration en 2022 a été refusée par le préfet pour des raisons... on va dire administratives. Du coup, on est resté sur l'ancienne concession. Depuis, elle a été renouvelée par le nouvel exploitant.
- BL: **Mais qu'est ce qui changeait dans ces concessions ? Pourquoi on ne restait pas avec la concession qui avait été mis en place pour 30 ans ?**
- JDL: On pouvait conserver la concession déjà mise en place, mais il n'y aurait plus eu d'investissements. En fait, le principe d'une concession, c'est en gros l'autorisation de la commune au concessionnaire d'exploiter le domaine. La commune est propriétaire des installations au terme de la concession. Donc le concessionnaire donne des investissements et la commune donne du temps. C'est un échange entre les investissements et le temps qui permet de les amortir avec en gros à la fin une éventuelle compensation si la concession n'est pas renouvelée.
- BL: **Qu'est-ce qui a changé entre ces différentes concessions ? Si on en a arrêté une pour en avoir une nouvelle c'est parce que... ?**
- JDL: En fait, ce qui se passe c'est que si tu ne renouvelles pas une concession, tu exploites jusqu'à la fin, on n'a rien à te dire. Mais toi, tu as envie de continuer. En 1980 quand je suis arrivé, si on avait eu envie de garder la concession en cours, on aurait dû partir en 2000.
- BL: **Et ce n'était pas possible de renouveler à partir de l'an 2000 ?**
- JDL: On ne sait pas, après il y aurait eu un nouvel appel d'offre. Donc plutôt que d'attendre l'an 2000, on a négocié en disant qu'on était prêts à faire plus que ce qui nous étaient demandés et en contrepartie, on nous a donné plus de temps. Parce que les remontés mécaniques proposent plus d'investissements et la commune donne plus de temps pour les amortir. C'est ce qui permet le développement.
- BL: **Arrêter les investissements voulait aussi dire que si un télésiège ne fonctionne plus, on ne le répare pas ?**
- JDL: Ah non, ça c'est une loi qui oblige de toute façon à mettre en état tous les appareils dont tu es concessionnaire. Donc tu es obligé de rendre à la fin de la concession les appareils en état de fonctionnement. Pour donner un exemple, à Val d'Isère, il avait un

télesiège 2 places. On l'a remplacé par un télésiège 4 places, débrayable. Donc un 2 places fixe remplacé par un 4 places débrayable, ça coûte de l'argent. On aurait pu garder le 2 places fixe.

- BL: **Oui mais ça compte comme un investissement de le changer ?**
- JDL: L'obligation c'était d'avoir un appareil de 2 places fixe jusqu'en l'an 2000. On pouvait faire un télésiège 4 places débrayable. Mais ça coûte beaucoup plus cher et il fallait alors qu'on ait le temps de l'amortir. Donc il nous fallait plus de temps que si on gardait le 2 places fixe. Soit on n'avait pas d'accord avec la commune et à ce moment-là on gardait le 2 places fixe, soit on avait un accord avec la commune et on transformait le 2 places fixe en 4 places débrayable avec des bulles. L'exemple que je donne c'est très précis, c'est le télésiège des Pylônes à Val d'Isère. C'était un télésiège qui doublait le téléphérique et qui a été remplacé par Solaise Express. Si on n'avait pas fait cet accord, le télésiège des Pylônes aurait existé jusqu'en l'an 2000. Or il a été changé en 1992.
- BL: **...par le Solaise Express qui, à son tour, a été changé l'année dernière.**
- JDL: Changé l'année dernière par un télécabine pour les mêmes raisons. Mais ils ont démoli le téléphérique.
- BL: **Le contrat qui a été mis en place avec la mairie, cette concession justement, concernait les investissements, donc le développement des remontées mécaniques et est-ce qu'elle concernait aussi le développement du domaine skiable ?**
- JDL: Non, puisque le domaine skiable était en gros Bloqué. Là pour d'autres raisons.
- BL: **C'est à dire ?**
- JDL: Du fait qu'on était dans le parc de la Vanoise, on ne pouvait pas développer le domaine skiable par rapport à ce qui existait. D'ailleurs, en 40 ans, aucune remontée mécanique n'a été faite pour développer le domaine skiable. Il y a eu des améliorations, mais aucun développement, nulle part. Le seul développement qu'il y a eu sur l'Espace Killy, ça a été le télésiège du col des V sur Tignes qui a permis d'ouvrir « un nouveau domaine ». Mais c'est le seul en 40 ans.
- BL: **D'ouvrir un « nouveau domaine » c'est à dire de relier Val d'Isère à Tignes ?**
- JDL: Non, relier Val d'Isère à Tignes, ça c'était fait depuis 1970. Dans les années 80, comme je l'ai déjà dit, le seul télésiège que je connais sur le domaine Val d'Isère Tignes qui a permis d'augmenter le domaine skiable est celui du col des V. Sinon, toutes les autres remontées mécaniques ont été améliorées mais n'ont pas permis d'augmenter le domaine skiable.
- BL: **Amélioré dans le sens : elles pouvaient desservir plus de monde mais elles desservaient le même nombre de pistes.**
- JDL: Exactement.
- BL: **Est-ce que vous cherchiez à élargir les pistes ?**
- JDL: Beaucoup de piste ont été élargies, bien sûr.
- BL: **Mais ça c'est de l'ordre de la STVI ou de la Mairie ?**
- JDL: Alors à Val d'Isère, c'est un domaine particulier. Il y a 3 stations sur 300 comme ça en France où le service des pistes ne dépend pas du service des remontées mécaniques, mais de la mairie. Mais c'est une exception.
- BL: **Est-ce que c'est un bon point ou un mauvais point ?**
- JDL: Pour moi c'est un mauvais point, mais c'est mon avis.
- BL: **Par rapport à quoi ?**
- JDL: Par rapport à ce qu'il se passe en général. Il vaut mieux qu'il y ait le même exploitant. Les remontées mécaniques vendent de la montée, mais les clients achètent de la descente. Donc séparer les deux, ce n'est pas bien. Le client, ce qu'il veut, c'est de la descente, ce n'est pas de la montée. Bon Ok, il veut que la montée soit confortable, rapide mais au bout du compte, ils font de la descente. J'ai beaucoup appris quand je suis allé aux États-Unis en 1982. Les américains disaient : « 1 \$ for 1 \$ ». Un dollar sur la remontée mécanique, un dollar sur la piste. Or quand les services sont séparés, inévitablement, ça fonctionne moins bien. Donc si on intègre les deux, pour moi c'est mieux.

- BL: **Et même pour la coordination entre les deux ?**
- JDL: Oui, pour la coordination et pour le développement. Parce qu'une fois de plus, les clients, font une remontée mais surtout pour faire la descente. C'est à dire qu'ils payent pour la montée mais ils viennent pour la descente.
- BL: **Oui mais le client paye aussi pour la qualité de la montée. C'est à dire qu'il préfère mettre 30 secondes plutôt que 20 minutes pour monter.**
- JDL: C'est plus le débit qui compte. C'est plus le temps d'attente que le temps de montée. Il y a une grande nuance entre le temps d'attente et le temps de montée.
- BL: **Oui, mais entre le moment où on est en bas de la piste et le moment où on est en haut de la piste, si on a une remontée de mauvaise qualité, ce temps va être beaucoup plus long que si la remontée est de bonne qualité.**
- JDL: C'est surtout le temps d'attente qui est important. Ce n'est pas parce qu'une remontée est rapide qu'elle a du débit. Je vais te donner un exemple : Un téléphérique a une très grande vitesse, en gros c'est 12 mètres par seconde, mais un très mauvais débit. Donc tu as une grande vitesse de montée, mais pour être dans la benne, il va te falloir 25 minutes. C'est ce qu'il se passe au Grand Montet à Chamonix, tu as peu de temps de transport et tu as beaucoup de temps d'attente. C'est pour ça qu'à mon avis, il vaut mieux parler en capacité qu'en temps de montée.
- BL: **Donc les gens qui payent un forfait de ski, vont payer une capacité de montée de plus ou moins bonne qualité. Donc la qualité de cette capacité joue beaucoup ?**
- JDL: Capacité ou débit, j'ai toujours pensé qu'il était très important d'avoir des remontées avec des gros débits. Mais je me mets en question depuis que je suis d'en d'autres stations, notamment à Dévoluy où il y a de très grandes différences de fréquentation. Il peut y avoir entre 1 000 à 15 000 personnes par jour. La moyenne est de 8 000 mais en fait il y a beaucoup de jours à 1 000 et quelques jours à 15 000. Les jours de grosse affluente, on constate énormément d'attente parce qu'on ne peut pas structurer pour 15 000. Tu t'aperçois qu'en fait, les gens sont habitués, comprennent et que, finalement, ce qui serait insupportable à Val d'Isère devient supportable dans le Midi. C'est une notion qui est extrêmement difficile à comprendre. Personnellement je ne l'ai jamais comprise.
- BL: **Mais ça ne se joue pas sur le prix du forfait ?**
- JDL: Non. Le prix du forfait joue très peu. Il faut savoir que le prix du forfait en France est très bas contrairement à ce que on pourrait croire. Par rapport à la moyenne mondiale, il est à moitié prix pour des rapports équivalents.
- BL: **Oui c'est vrai que j'ai vu une étude qui disait que les stations françaises étaient dans les moins chères du monde.**
- JDL: Elles sont dans les moins chères du monde oui.
- BL: **Parce qu'aux États-Unis, un forfait c'est 200, 300\$.**
- JDL: Si on prend une station équivalente aux États-Unis, le prix à la journée est au moins 2 fois plus cher que celui d'une station française et il y a du monde. Or, si on compare le salaire le plus bas aux États Unis au smic en France, il y a très peu d'écart. Mais tout le monde, en France, pense que si on double le prix, il n'y aura personne. La relation Rapport qualité/Prix est délicate. Pourquoi ? Comment ? Jusqu'où peut-on aller ? Personnellement, je pense que les remontées mécaniques en France ne sont pas assez chères. Globalement, ça fonctionne mais il faut savoir qu'environ 40% des sociétés sont rentables contre 60% de sociétés qui sont déficitaires.
- BL: **Des sociétés de remontées mécaniques, en France ?**
- JDL: Oui, c'est à dire qu'il y a plusieurs types de sociétés. Certaines sont privées et d'autres sont communales ou départementales. Celles qui dépendent d'une commune ou d'un département, à part quelques exceptions, sont toutes déficitaires.
- BL: **Elles sont déficitaires mais continuent à fonctionner parce qu'elles font marcher d'autres activités ?**
- JDL: Le département ou la commune estime que c'est un moteur et qu'il vaut mieux payer ce déficit parce que ça permet de faire vivre beaucoup de personnes. Mais le prix réel des

remontées mécaniques à mon avis devrait être supérieur à celui qu'il est aujourd'hui. En tout cas c'est ce qui est démontré partout.

- BL: **A Val d'Isère, le domaine skiable est commun avec celui de Tignes.**
- JDL: Il est devenu commun. Au départ, ils étaient séparés.
- BL: **Oui, jusque dans les années 70 où ils se sont reliés. Donc toi, lorsque tu es arrivé, c'était déjà le domaine skiable Espace Killy Tignes - Val d'Isère.**
- JDL: Oui mais qui a été cassé quand même.
- BL: **Comment ça ?**
- JDL: En 1980, la polyvalence a été cassée. C'est à dire que les gens de Val ne pouvaient pas aller à Tignes et les gens de Tignes ne pouvaient pas aller à Val.
- BL: **Cela a été du à des mauvaises relations entre les deux sociétés des remontées mécaniques ?**
- JDL: Non, on pourrait croire ça. Mais en fait, cela a été du à des mauvaises relations entre le Maire de Tignes et l'exploitant de Tignes. Ce dernier, pour faire pression sur le maire de Tignes a décidé d'arrêter la liaison pendant 1 mois, avec des conséquences qu'ils ont du supporter pendant 10ans.
- BL: **Mais du coup à Val d'Isère, est ce que vous avez recherché, quand tu étais encore à la STVI, à vous associer avec d'autres stations comme les Arcs qui ne sont pas si loin que ça?**
- JDL: On a fait des accords avant les jeux olympiques de 1992 en mettant en place des forfaits qui permettaient d'aller de Val d'Isère à Tignes, à la Plagne et aux Arcs puis des mêmes forfaits valables à Val d'Isère, Tignes, La Plagne, Les Arcs et les Trois Vallées.
- BL: **Mais c'était un forfait journée...**
- JDL: Tous les forfaits sauf le forfait journée.
- BL: **Et un forfait saison ?**
- JDL: Aussi, mais limité à 2 jours.
- BL: **Dans les autres stations ?**
- JDL: Oui. C'est à dire que quelqu'un qui achetait un forfait à Courchevel pouvait skier 2 jours à Val d'Isère. Un forfait qui était acheté à Val d'Isère/Tignes permettait aussi de skier deux jours sur la Plagne et deux jours sur les Arcs. Quand il y a eu la liaison entre la Plagne et les Arcs c'était deux jours sur La Plagne/Les Arcs.
- BL: **Et cela a-t-il eu des répercussions ou pas vraiment ?**
- JDL: Pas vraiment. Parce que les transferts étaient de l'ordre de 4 000 journée/an alors qu'on enregistrait 1 500 000 journées/an.
- BL: **Ces forfaits vous ont-ils amenés beaucoup de clients ?**
- JDL: Non, mais ça a permis de montrer une bonne entente. Il y a eu des problèmes lorsqu'il y avait trop de différence d'enneigement. C'est à dire que si les Arcs n'avait pas de neige, ils pouvaient vendre des forfaits qui permettaient à leurs clients de venir skier gratuitement à Val d'Isère et à eux d'encaisser les recettes. Mais la contrepartie ne s'est jamais produite.
- BL: **Et ça ne fonctionne plus aujourd'hui ?**
- JDL: Je ne sais pas. Je pensais que ça fonctionnait toujours mais on m'a dit que non.
- BL: **Il y a aussi la question autour des restaurant d'altitudes. Je pense par exemple à celui la Tête de Solaise qui est sur un terrain qui fait partie de la concession...**
- JDL: Non.
- BL: **Je me trompe ?**
- JDL: Oui.
- BL: **Alors, d'après ce que j'ai compris, c'est que la Tête de Solaise fait partie de la concession de la STVI et celui qui exploite la Tête de Solaise, donc le gérant du restaurant, paye un droit d'exploitation à la STVI et non à la Mairie comme c'est le cas dans d'autres restaurants d'altitude qui occupent un terrain communal.**
- JDL: Alors c'est un peu différent. Le problème de Tête de Solaise est très différent. Le restaurant Tête de Solaise est un restaurant qui était sur un terrain privé.

- Le téléphérique de Solaise a été construit pendant la deuxième guerre mondiale. Dans les années 1940, la SHT, Société Hôtelière de Tarentaise, a acheté le terrain autour de la gare d'arrivée du téléphérique. Ils ont développé un restaurant qui a fait faillite. La STVI a alors racheté le restaurant et aussi le terrain, qui était privé. Ensuite la STVI l'a exploité et l'a donné en gérance. En gérance, c'est à dire qu'il y a des gens qui l'ont exploité moyennant une redevance forfaitaire.
- BL: **Si demain, il y a un problème dans les locaux de la Tête de Solaise, c'est la STVI qui est chargé du problème.**
- JDL: Qui était car la STVI l'a vendu l'année dernière.
- BL: **Parce qu'il y avait des interrogations chez les commerçants de Val d'Isère qui ne comprenaient pas pourquoi les gérants de la Tête de Solaise devaient payer un montant plus important en comparaison avec d'autres restaurants d'altitude qui étaient en fait sur un terrain communal.**
- JDL: On ne peut pas comparer des affaires privées et des affaires publiques.
- BL: **Et cette situation existe-t-elle ailleurs sur le domaine?**
- JDL: Non. C'est le seul endroit où le restaurant était sur du terrain dont il était propriétaire. Alors que partout ailleurs c'est sur des terrains qui appartiennent à la commune. Des restaurant comme les Marmottes, les restaurant comme la Folie Douce, les restaurant comme La Datcha. Enfin tous les autres que je connais... Non, il y a un autre restaurant qui n'est pas comme ça, c'est celui de Bonnevie qui se trouve à l'Edelweiss et qui est lui sur son terrain.
- BL: **Et l'Etincelle.**
- JDL: L'Etincelle aussi. Il est sur son terrain, donc il ne paye pas de redevance.
- BL: **Ni à la commune, ni à la STVI.**
- JDL: Ni à la commune, ni à la STVI puisqu'il est chez lui. Mais c'est une question de propriété de droit. Tu payes quelque chose à la commune si tu es sur un terrain de la commune.
- BL: **Avec la STVI ça fonctionnait comme un loyer annuel ou comme un pourcentage du chiffre d'affaire ?**
- JDL: C'était un loyer annuel forfaitaire.
- BL: **Est-ce que les relations entre la Mairie et la STVI se passaient bien ? Je pense surtout au développement de la Daille. Si j'ai bien compris, il a eu un accord entre la société des téléphériques et la Mairie. La Mairie voulait exploiter la Daille, mettre des logements, mais en contrepartie elle demandait à ce que la STVI desserve ce hameau par le domaine skiable.**
- JDL: Ça ne s'est pas passé comme ça. À l'époque, à la Daille il n'y avait rien. La commune a demandé qu'il y ait une télécabine à la Daille . Mais il n'y avait pas d'habitation. Le président de la STVI de l'époque a dit: « Je ne peux construire une télécabine qui va me coûter très cher alors qu'il n'y a pas d'habitation. Donc je suis d'accord pour construire un télésiège mais pas plus. ». A ce moment-là, il y a eu une rupture de dialogue entre la commune et les remontées mécaniques. La commune a donc décidé de faire quand même cette télécabine à ses frais. Elle avait le droit de le faire. « Puisque vous ne voulez pas le faire, moi je le fais ». Et ce qui devait arriver est arrivé, elle a fait faillite.
- BL: **C'est à dire que ça fonctionnait comme deux entités différentes ?**
- JDL: Ah oui ! Il y avait le forfait pour Val d'Isère et le forfait « Télécabine de la Daille ». C'était une absurdité sur le plan commercial.
- BL: **Pourquoi la Mairie voulait absolument une télécabine à la Daille.**
- JDL: La mairie disait que pour l'avenir de Val d'Isère, il fallait absolument qu'il y ait une télécabine. Quand Monsieur Blas a racheté la STVI à monsieur Mouffier qui s'était fâché fortement avec la mairie, il a trouvé un accord en disant : « je reprendrais les remonté mécanique de la Daille mais en même temps, je développe la Daille », ce qui a été fait avec l'intermédiaire de la COGEDIM qui a fait les immeubles de la Daille.



- BL: **Mais les immeubles de la Daille qu'on connaît aujourd'hui, pour l'époque ça a été un apport énorme de clientèle.**
- JDL: Oui, mais c'était le seul moyen de rentabiliser les remontées mécaniques.
- BL: **Mais ça a apporté énormément à Val d'Isère, la construction de ces immeubles ?**
- JDL: Il faut savoir que jusqu'en 1969, la STVI était déficitaire. Elle a commencé à s'équilibrer dans les années 1972, c'est-à-dire au début de la construction des immeubles de la Daille. J'ai un principe... il faut trois choses pour qu'une station de ski fonctionne. Je vais dire une évidence, la première chose c'est la Neige, mais il ne fait pas l'oublier parce qu'il y a beaucoup d'endroits où on l'oublie. La deuxième chose qu'il faut c'est de l'hébergement au pied de la remontée mécanique. Et le troisième chose qui va avec, c'est la remontée mécanique. Donc si on rassemble ses trois éléments, ça fonctionne à peu près partout.
- S'il en manque un des trois, ça ne fonctionne pas.
- BL: **Et justement par rapport à ça, comment font les sociétés de remontées mécaniques qui essayent d'exploiter le domaine dans des situations où il n'y a pas de neige ? C'est vrai que c'est imprévisible. Il y a des saisons où il n'y a pas de neige. Est-ce qu'elles essayent de mettre en place un système où quand il n'y a pas de neige, ça marche quand même ? Je pense notamment à Tignes qui aujourd'hui a comme projet de construire un dôme de ski sur le bas du stade, ce projet ayant pour objectif que petit à petit Tignes devienne une station qui fonctionne 365 jours par an.**
- JDL: Dans les années 1972, Tignes était une station qui avait comme logo « Tignes, 365 jours par ans ». Alors le problème c'est que dans mon exemple de tout à l'heure il y a trois choses: de la neige, de l'hébergement et des remontées mécanique. Maintenant il faut aussi que les hébergements aient des clients, sinon ça ne marche pas. Mais pour avoir des clients, il faut qu'il y ait les deux autres d'avant. Enfin je veux dire que c'est un trio. Donc si tu en enlèves un, la neige. Tignes avait de la neige à peu près 365 jours par ans mais perdait beaucoup d'argent en intersaison. C'est à dire qu'ils avaient tout sauf qu'il n'y avait pas de client. Donc du coup ils ont été obligé d'arrêter. Pour revenir à ça, il essaye de faire ça. Est-ce que c'est une bonne ou une mauvaise idée? Ça leur permet de dire, de nouveau, parce que quoi qu'il arrive, s'ils font un dôme, on peut skier. La qualité est en gros divisée par 50 (rire). Mais ils ont le droit de le dire. Donc au niveau marketing je pense que c'est une bonne idée. Au niveau réalité, je pense que c'est une nullité.
- BL: **C'est un plan marketing en fait.**
- JDL: Pour moi c'est du marketing. Je me demande si ça vaut le coup. Cela permet de dire que tu es ouvert tout le temps, même quand il y a moins de neige. Seulement, la capacité d'accueil dans un dôme est de 200 personnes, alors que sur un domaine skiable, tu peux recevoir 15 000 personnes. Donc on se trompe d'échelle. Au niveau marketing, à mon avis, ce n'est pas forcément une mauvaise idée. Mais au niveau réalité, c'est une absurdité.
- BL: **Et les saisons où il n'y a pas de neige, est ce qu'à Val d'Isère/Tignes ça se ressent beaucoup?**
- JDL: C'est le contraire. La meilleure des meilleures saisons de Val d'Isère a été il y a deux ans où il n'y avait pas de neige. Et cela grâce à la neige de culture. Il y a eu beaucoup d'efforts de fait en neige de culture. Dans les années 1980, on avait tous deux paires de skis : une paire de ski normale et une paire de skis cailloux qu'on utilisait lorsqu'il n'y avait pas assez de neige en bas des pistes. C'est fini parce que depuis 4/5 ans, tu descends jusqu'en bas des pistes tout le temps, ce qui n'était pas le cas avant. Auparavant il y avait bien entendu des très grosses variations d'enneigement, mais les gens s'y faisaient. Compte tenu du développement, ce qui était acceptable est devenu inacceptable. Dans les faits, les conditions d'enneigement le 20 décembre sont maintenant à peu près 3 fois meilleures qu'il y a 40 ans. Parce que, grâce aux moyens techniques, on a fait de la neige de culture.
- BL: **Donc, en fait, la neige de culture c'est un peu le moyen de pression par rapport aux autres domaines skiables en France?**



- JDL: Non la neige de culture c'est ce qui permet de donner de la qualité au domaine skiable quelles que soient les conditions.
- BL: **Oui mais c'est ce qui permet de mieux s'en sortir face aux autres stations qui ne sont pas équipées de ce système.**
- JDL: Oui mais il faut beaucoup de choses pour faire de la neige de culture. Il faut de l'équipement, de l'eau et surtout un élément qu'on ne maîtrise pas, c'est le froid. A Val d'Isère il fait froid. Je travaille maintenant à Dévoluy, qui est une station beaucoup plus basse. On n'a pas fait de neige parce qu'il ne faisait pas assez froid.
- BL: **C'est à dire quelle température ?**
- JDL: Inférieure à 0°C.
- BL: **-20°C ça fonctionne toujours ?**
- JDL: Plus il fait froid, mieux c'est. En dessous de -15°C c'est mieux pour la neige mais techniquement c'est un problème, parce que l'eau n'arrive plus, elle gèle. La neige de culture, c'est de l'eau pulvérisée avec de l'air. C'est de l'eau et de l'air et c'est tout, contrairement à ce qui a été dit plein de fois. S'il fait tellement froid qu'au moment où l'eau arrive pulvérisée, ça gèle et donc ça bloque les trous et ça s'arrête. Donc on peut dire, à mon avis en tout cas, qu'autour de -15°C, on est dans des situations où on a le meilleur rendement aujourd'hui. On aurait un meilleur rendement à -20, -30 ou -40 si on savait faire arriver l'eau à ces températures. C'est toujours pareil, on sait tout faire, on va sur la Lune. Mais après c'est une question de coûts et de rapport. Aujourd'hui il faut des températures négatives et des ressources en eau. Le plus compliqué c'est ça.
- BL: **Est ce que ça se passe comment au niveau des ressources en eau ? Ce sont des bassins ?**
- JDL: On fait des bassins ou des retenues collinaires ou on pompe dans les rivières.
- BL: **Et les retenues collinaires récupèrent l'eau, enfin la neige qui fond de la saison précédente ?**
- JDL: Pas forcément, ça dépend. Soit, elles sont alimentées par des ruisseaux l'été, soit elles sont alimentées par des pompes. Il y a plein de cas de figures.
- BL: **Mais dans le cas de Val d'Isère, une grande partie de l'eau vient de l'Isère ?**
- JDL: Sur l'exemple de Val d'Isère, si on prend la retenue collinaire qui se trouve au Fornet, l'eau est pompée dans l'Isère mais cette eau est rendue à l'Isère.
- BL: **Cette eau est-elle traitée ?**
- JDL: Elle n'est pas du tout polluée parce qu'elle n'est pas traitée. C'est de l'eau et ça reste de l'eau. On la pompe, ça coûte très cher. Et on la rend.
- BL: **Y-a-t-il une politique sur la mise en place des enneigeurs ?**
- JDL: C'est très réglementé.
- BL: **Par rapport aux paysages de la montagne ?**
- JDL: Tout est réglementé, notamment la capacité de prendre de l'eau ou pas.
- BL: **Et la pollution visuelle ?**
- JDL: Il n'y en a pratiquement pas. Tout est soumis sous autorisation. Mais il n'y en a pas puisque l'hiver les enneigeurs permettent de mettre de la neige et l'été ils disparaissent. La seule « pollution » mais je ne sais pas si c'est une pollution, c'est de faire un aménagement, effectivement de faire une retenue collinaire. Pas collinaire d'ailleurs, c'est collinaire, beaucoup de gens se trompent.
- BL: **D'accord. J'aimerais aussi avoir ton avis d'une manière plus générale sur le développement de Val d'Isère. Par exemple, comment tu vois le Val d'Isère de demain ?**
- JDL: Le Val d'Isère de demain...
- BL: **C'est à dire à la fois pour le domaine skiable, et la situation aujourd'hui de La STVI et des remontées mécaniques. Qu'est ce qui devrait ou pourrait être amélioré pour demain ? Et aussi globalement pour toute la station village, qu'est ce qui serait souhaitable pour son avenir ?**

- JDL: Pour moi, le développement de Val d'Isère ne peut se faire qu'avec des lits « banalisés ». Pourquoi ? Parce que Val d'Isère c'est une usine, c'est une industrie. On parle de des milliers de gens qui y travaillent. Et pour maintenir cette industrie, il faut des clients. Pour moi, Val d'Isère reste LA meilleure station du monde, que ce soit en termes de rapport qualité/prix, de domaine, de variété. Ce qui m'inquiète dans l'avenir de Val d'Isère aujourd'hui c'est qu'on a tendance à baisser la capacité d'accueil. Avant, il y avait 4 personnes dans 20m<sup>2</sup> et maintenant il y a 2 personnes dans 40m<sup>2</sup>, ça fait 4 fois moins de clients. Il faut absolument garder, ce qu'on appelle des lits chauds et se structurer pour qu'il y en ait le plus possible. Les lits chauds, ceux sont des lits qui sont en conformité avec la demande. Si les clients demandent 40m<sup>2</sup>, peut être que si on leur donne 25 m<sup>2</sup> ça leur conviendra aussi. Il faut trouver le juste milieu entre la demande et le prix. C'est très délicat, et très compliqué, mais il faut garder une capacité d'accueil suffisante. Ce n'est pas le tout d'avoir le meilleur domaine skiable du monde si tu n'as pas de clients. En exagérant, si on propose à chaque client une chambre de 100m<sup>2</sup>, il n'y aura rapidement plus assez de clients pour faire vivre toute cette économie : remontées mécaniques, commerces, hébergements, services... s'effondreront. Donc l'avenir de Val d'Isère pour moi, c'est le développement du lit type hôtelier ou résidence de tourisme. Il vaut mieux avoir beaucoup de lits de qualité moyenne avec un domaine moyen qu'un domaine superbe avec peu de lits. Parce qu'un domaine superbe avec peu de lits n'est pas viable à long terme, c'est ce qui est en train de se passer dans certaines stations.
- BL: **Comme ?**
- JDL: Je pense à Verbier en Suisse où le prix de l'immobilier a tellement explosé que finalement il y a de moins en moins de clients. Les remontées mécaniques et les commerces travaillent de moins en moins bien. L'investissement baisse et on est dans la mauvaise spirale. Alors que l'exemple parfait dont on parlait tout à l'heure c'est la Daille où il n'y avait rien. On y a rassemblé la neige, l'hébergement et les remontées mécaniques et tout est reparti !
- BL: **Et justement un fois que l'hébergement est figé, ce qui va être le cas à Val d'Isère du fait que les surfaces constructibles sont limitées.**
- JDL: Non parce qu'on détruit pour reconstruire plus grand.
- BL: **Oui on détruit pour reconstruire plus grand, mais plus grand ne veut pas dire plus de lits.**
- JDL: Alors c'est tout le problème. Globalement, je suis d'un avis un peu différent de tes sources. On m'a toujours dit que le nombre de lits allait baisser à Val d'Isère. Et les études précises qu'on a faites jusque dans les années 2000 ont montré le contraire. D'où viennent tes chiffres ?
- BL: **Ce sont les chiffres communiqués sur le site Val d'Isère Stratégie, donc l'office du tourisme, donc la commune.**
- JDL: Oui la Mairie. Sur quelle base ont-ils obtenus ces chiffres ?
- En 1984, une étude précise avait été faite pour avoir une idée du nombre de lits de la station par type d'hébergements. Ces chiffres étaient actualisés tous les ans en fonction des changements de destinations, des permis de construire et donc des nouveaux lits déclarés. Depuis quelques années, le travail a été confié à un cabinet extérieur qui ne prend en compte que les lits dits « banalisés », le but étant d'étudier le marché sur des lits sur lesquels on peut agir commercialement. Autrement dit, l'évolution des lits qui ne sont pas du tout commercialisés n'est pas prise en compte, par exemple les appartements en résidences secondaires qui ne sont jamais loués. Or ces appartements représentent une bonne part de l'ensemble des lits de la station d'où une différence non négligeable des chiffres entre les deux.
- BL: **Est-ce que la société des remontées mécaniques adapte son développement en fonction du nombre de forfaits chaque année ?**
- JDL: Il n'y a pas de lien.

- BL: Alors je vais poser ma question différemment. Est-ce que, d'années en années, depuis les années 80, le nombre de forfaits vendu en 1 annuellement a augmenté ?
- JDL: Je dirais qu'il a plutôt baissé.
- BL: S'il a baissé, pourquoi les remontés mécanique se sont développées pour avoir un meilleur débit depuis des années ?
- JDL: Non, excuse-moi mais ce n'est pas vrai. Il n'y a pas de meilleur débit. Et là c'est avec un manque d'objectivité peut être. Mais aujourd'hui ce n'est pas vrai ce que tu dis.
- BL: Je prends par exemple le cas, qui n'est pas encore actuel. Mais la nouvelle télécabine de la Daille va améliorer le débit.
- JDL: Non. Alors pourquoi?
- BL: Parce que ça va être le même type d'appareil, sauf que au lieu de mettre 4 personnes dans une cabines on en mettra 10.
- JDL: Oui mais on enlève le télésiège des Etroits.
- Qui fait quel débit?
- BL: Qui doit faire un débit d'environ 1800 personnes par heure. Cependant le télésiège de détroit, avec mon expérience personnelle, est très peu utilisé. Et il est utilisé uniquement dans les situations ou justement la télécabine de la Daille a beaucoup d'attente.
- JDL: Non. Pas uniquement.
- BL: En grand majorité.
- JDL: Oui. Effectivement il vient en complément de la télécabine de la Daille. Bien sur! La Mercedes ou la « Deux chevaux » pour faire une Paris-Lyon, au même prix. Tu prends quoi ? Tu prends la Mercedes. Donc ça vient en complément, tu as tout à fait raison. Deuxième cas...
- BL: Quand il y a du vent.
- JDL: Quand la télécabine est arrêtée. Et là, ce n'est pas la Mercedes ou la « Deux chevaux ». C'est la « Deux chevaux » ou rien. Donc quand la télécabine sera fermée, le client ne pourra plus monter du tout. D'autre part, on monte la nouvelle télécabine 10 places. Combien de fois es-tu monté à 10 dans le télécabine de Solaise qui offre également 10 places?
- BL: Hum..... Pas souvent...
- JDL: Combien de fois ?
- BL: Je sais pas..
- JDL: Tu veux que je te dise pourquoi c'est zéro. Parce qu'une fois, je suis monté le 10<sup>ème</sup> et parce que je suis monté le 10<sup>ème</sup>, la télécabine s'est arrêtée. Il n'y avait pas assez de place pour rentrer à 10. Donc la porte ne s'est pas fermée.
- BL: Oui, mais j'ai du mal à croire que ce ne soit pas possible. Je pense que le problème n'est pas technique. C'est que les gens ont envie de monter ensemble. Un groupe 5 skieurs ont envie de prendre la remontée à 5, et ils ne peuvent pas monter dans une cabine où il y a déjà 6 personnes.
- JDL: Oui on est bien d'accord ! C'est tout le problème de la télécabine 10 places. C'est comme les tapis qui ont été installés en haut de Solaise! C'est le client qui décide du débit. Il n'y a pas de rythme.
- BL: Oui mais je connais tes réticences sur ces tapis (PIM PAM ET PIM PAM POOM).
- JDL: Mais tu veux mon avis de professionnel ?
- BL: Oui, je connais aussi ton avis de professionnel au sujet de Solaise Express. Quand c'était toujours un télésiège 4 places où justement les gens ne remplissaient pas les sièges. Et avec le temps, ils ont mis au point un système où des employés préparaient les fils d'attentes au départ du télésiège pour que tous les sièges soient complets. Je me souviens que lorsque ça a été mis en place, tu étais plutôt retissant. Cependant, ça a fonctionné. Et en termes de débit et de temps d'attente, ça a bien amélioré le système. Donc peut être que c'est ce qui va être mis en place sur la télécabine de la Daille ?

- JDL: On ne peut pas le faire. C'est comme un tapis, tu ne peux pas accélérer le débit. Il n'y a aucun moyen. Puisque c'est toi qui décide si tu y vas ou si tu n'y vas pas. Ce n'est pas le siège qui décide. Le seul moyen d'avoir un débit, c'est d'avoir un rythme. Et le rythme il doit être imposé. Et le client doit se soumettre au rythme. Dès que tu n'es plus soumis à un rythme, c'est fini. Le client a pu faire 30 minutes d'attentes. Mais 30 minutes ou 31 minutes pour lui, c'est pareil. Comme ils pensent tous pareil, tout le monde perd une minute donc c'est plus 30 minutes, c'est 45 minutes. Et c'est ça le problème de la technique des remontées mécaniques.
- BL: **Donc selon toi, quelle est la meilleure remontée?**
- JDL: Le télésiège débrayable.
- BL: **Combien de places ? Ça dépend ?**
- JDL: A Adapter. À Tommeuse c'est très bien adapté. Tommeuse est un très bon appareil parce qu'il a le débit, le confort, la vitesse.
- BL: **Et la télécabine de l'Olympique?**
- JDL: C'est beaucoup moins bien. C'est 25 places par cabine mais ce n'est jamais 25. Donc des problèmes de débit et des problèmes de temps d'attente. Tu te rends comptes qu'il y a toujours de l'attente, c'est un appareil qui est relativement récent. Ce n'est pas normal.
- BL: **Et pourquoi cherche-t-on toujours à mettre en place des télécabines?**
- JDL: Pour des raisons communales.
- BL: **C'est-à-dire ?**
- JDL: C'est à dire qu'il y a des gens qui trouvent que c'est confortable, que c'est l'image de la station. Personnellement entre une télécabine et un télésiège je préférer le télésiège. Mais le maire préfère la télécabine au télésiège. (Rire)
- BL: **Donc ça veut dire que ce sont des demandes faites par la mairie lors de l'accord ?**
- JDL: Oui tout à fait. C'est le maire qui donne le permis de construire. C'est lui qui a le pouvoir. Après, à toi de le convaincre ou pas. Mais ce sont tes arguments contre le pouvoir. La plus grosse erreur que j'ai connu comme ça à cause de la mairie c'est l'arrivée du Funiculaire.
- BL: **C'est-à-dire ?**
- JDL: L'arrivée est placée beaucoup trop haute.
- BL: **Trop haute ? Comment ça ?**
- JDL: Aujourd'hui, toutes les arrivées des remontées mécaniques se situent à ce même niveau, avec une pente trop raide pour accéder aux pistes qui sont en contre-bas, qui empêche les débutants de profiter des pistes de cette partie du domaine. Imagine que cette arrivée ait été mise 30 mètres plus bas au niveau du restaurant de Belvedere. Imagine alors sur ce même niveau l'arrivée de l'Olympique, de Fontaine froide et de Marmotte avec en plus un télésiège qui partirait de là pour monter au sommet de Belvedere. C'est ce que nous avions proposé.
- BL: **Oui mais dans cette configuration, tu ne dessers plus la piste OK.**
- JDL: Bien sûr que si.
- BL: **Pas avec le même départ qu'il y a aujourd'hui, et tu perds beaucoup.**
- JDL: Non, parce que tu as un télésiège qui monte encore plus haut.
- BL: **Oui mais ça veut dire qu'il faut prendre le funiculaire, plus un télésiège.**
- JDL: Pour faire quoi ? C'est pour qui la OK ? Qui se sert de la OK ?
- BL: **Nous. (rire).**
- JDL: Qui c'est nous ?
- BL: **Les compétiteurs.**
- JDL: Combien de personnes cela touche-t-il ??
- BL: **C'est beaucoup, regarde la Scara, c'était 1600 jeunes.**
- JDL: Un télésiège suffit pas pour 1600 jeunes qui font de la compétition et qui ne représente même pas la clientèle puisqu'il n'y en a pas un qui paye. En tant que moniteur, tu as pris des cours débutants. Ça ne t'a jamais stressé de prendre cette descente première pente en sortant du funiculaire ?

- BL: **J'ai peu de souvenir, mais c'est vrai qu'avec certains de mes clients débutants c'est un énorme stress pour eux. Pour les plus petits on est obligé de les porter quand il y a trop de monde.**
- JDL: Imagine que tu n'ait plus ça, et que tu doives aller à Grand pré. Ce serait bien plus facile.
- BL: **Donc le projet était de tout mettre 30 m plus bas.**
- JDL: Oui et en plus de desservir le sommet de Bellevarde qui n'est plus desservi. Mais si cela avait été fait, les débutants et les piétons auraient pu descendre facilement. Et cela à cause de qui.
- BL: **Du maire ?**
- JDL: Du directeur des services des pistes de l'époque qui dépendait des services communaux et qui a été écouté.
- BL: **Et pour terminer, est-ce que la saison d'été joue un rôle ?**
- JDL: La saison d'été, il faut juste l'oublier. Quand je suis arrivé en 1980, on m'a donné la mission de développer l'été. J'ai fait tout ce que je pouvais.
- J'ai développé le ski d'été, fait venir des gens, essayer de développer l'environnement... Malgré toutes les infrastructures sportives et les efforts qui ont été faits, Val d'Isère est, par son altitude, une grande station d'hiver. Son altitude la dessert l'été par son climat : froid, orages, pluie ou neige. Ce n'est pas ce qu'attendent nos clients en plein été. Il est impossible de les fidéliser.
- BL: **D'accord d'un point de vue financier. Mais est-ce que ça ne pourrait pas être, comme c'est le cas du dôme à Tignes où tu dis que c'est une stratégie marketing...**
- JDL: Ça ne sert à rien. Au contraire. C'est une catastrophe financière.
- BL: **Et lorsqu'il y avait le salon du 4x4?**
- JDL: Le salon du 4x4 a été un succès qui a été remplacé par le salon de l'électricité depuis 3 ans. On va dans le sens du vent. Mais dans ce sens du vent, il n'y a personne. Tout le monde voulait prendre un 4x4 pour aller en montagne mais peu de gens vont prendre un vélo électrique pour aller se balader dans la plaine de la Daille. Avant on te proposait de monter sur des rochers avec des 4x4 qui étaies extraordinaires. Et maintenant on te propose de prendre un vélo pour faire le tour de la plaine. En revanche, c'est politiquement correct mais en termes de rendement c'est une nullité.
- BL: **Et le Vélo d'été ? Est-ce que ce n'est pas une piste à exploiter ?**
- JDL: Aucun endroit où il y a du VTT l'été n'est rentable. Même aux Gets qui est la station qui a le mieux réussi dans ce domaine s'est retrouvée en déficit sur cette activité. C'était pourtant 3000 à 4000 personnes par semaine et donc 3/4000 vélos. C'est beaucoup.
- BL: **Donc tu penses qu'exploiter la saison d'été, du fait que dans toutes les situations que tu connaises c'est déficitaire, ça pourrait porter préjudice à l'avenir, pour la saison d'hiver ?**
- JDL: Non, mais il faut arrêter, Il ne faut pas perdre de l'argent. Ça ne sert à rien. Est-ce que sur le Lac d'Annecy, on va s'amuser à ouvrir un centre de ski nautique au mois de décembre ? (Rire).
- BL: **Non mais tu parles d'un point de vue économique pour les remontées mécaniques ?**
- JDL: Non mais même pour tout le monde. Les hôtels ferment, tout le monde ferme.
- BL: **Il y en a quand même qui restent ouverts.**
- JDL: Oui, certains hôtels « jouent le jeu » et arrive à un juste équilibre grâce aux subventions dégagées pour essayer de faire venir du monde. Parce qu'il faut déployer de moyens énormes pour cela.
- BL: **Oui mais ça fait quand même vivre des gens ?**
- JDL: Vivre des gens ? Par rapport à ce que ça coute, il vaut mieux donner une prime. Ça ne peut fonctionner qu'à partir du moment où économiquement c'est fiable. Si ce n'est pas fiable c'est que c'est pas bon.

- BL: **Oui mais tu donnais l'exemple de stations qui étaient subventionnées par la commune ou le département et c'est justifiable du fait...**
- JDL: Non. Parce que ces stations là pourraient fonctionner normalement s'il y avait eu des investissements corrects. Personnellement j'ai été à Pra Loup. On a proposé un plan d'investissements de 30 millions qui nous a été refusé parce qu'ils ont voulu mettre ces 30 millions ailleurs. Est-ce que la station s'est mieux développée ? Non. Ils ont dépensé l'argent. Les impôts ont augmenté et le résultat est nul. Donc c'est n'est pas parce que l'état intervient que c'est bien.
- BL: **Tout à l'heure on disait que 60% des stations en France était déficitaire. Cependant elles fonctionnent parce qu'elles ont été aidées. Et l'argument c'est qu'on les aide parce que ça permet de faire fonctionner plein d'autre choses. Et tu es d'accord avec ça ?**
- JDL: Je ne suis pas d'accord sur la manière dont ça fonctionne. Je ne suis pas d'accord pour qu'on aide. Parce que à mon avis on aide mal.
- Je reprends l'exemple de Pra Loup. Le programme d'investissement qui finalement a été fait s'est écroulé. Et ça a continué à coûter...
- Il n'est pas normal que nous soyons mis en concurrence avec des stations qui sont subventionnées. La station de Sainte Foy par exemple est complètement subventionnée par l'intermédiaire des taxes d' EDF. Sans ces revenus, la station n'existerait pas.
- Mais il y a plein d'endroits comme ça. Ce qui n'est pas bien, à mon avis, c'est qu'il y en a qui travaille, qui se donne du mal et qui n'ont pas d'aide alors que d'autres ont énormément d'aide. Et qui font de la concurrence, forcement.

FIN DE L'ENTRETIEN.

- Les limites du développement de Val d'Isère -

- VAL D'ISÈRE DANS LES ANNÉES 1930 -

- PHOTOGRAPHE INCONNU, SOURCE: WWW.SKISTROY.COM -

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR





- VAL D'ISÈRE AUJOURD'HUI -  
- CREDIT: [WWW.ANDYPARENT.COM](http://WWW.ANDYPARENT.COM) -

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



- VAL D'ISÈRE EN FRANCE -  
- SOURCE: PLAN, APPLE -

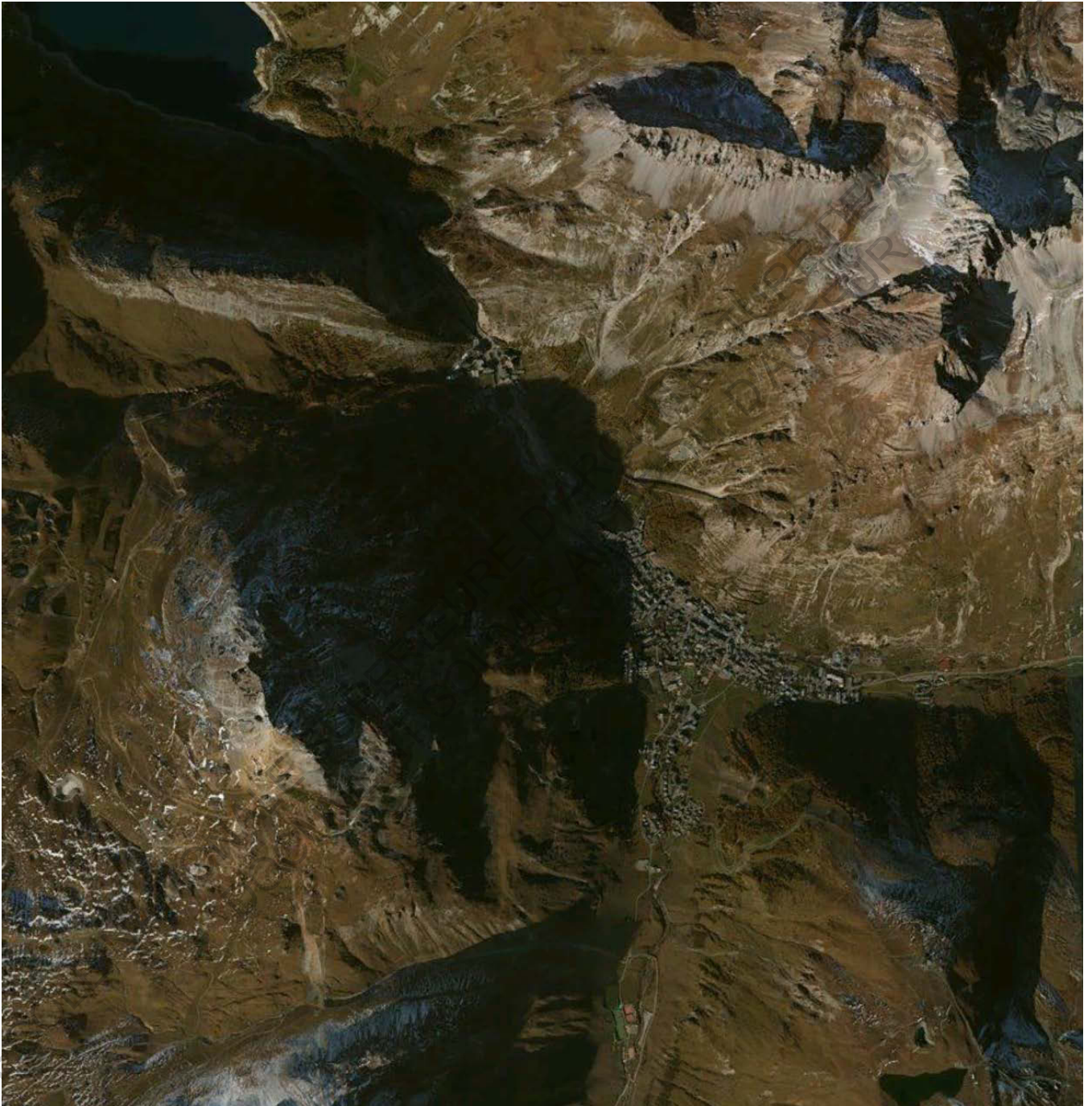
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR





- LE RELIEF DE VAL D'ISÈRE -  
- SOURCE: PLAN, APPLE -

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



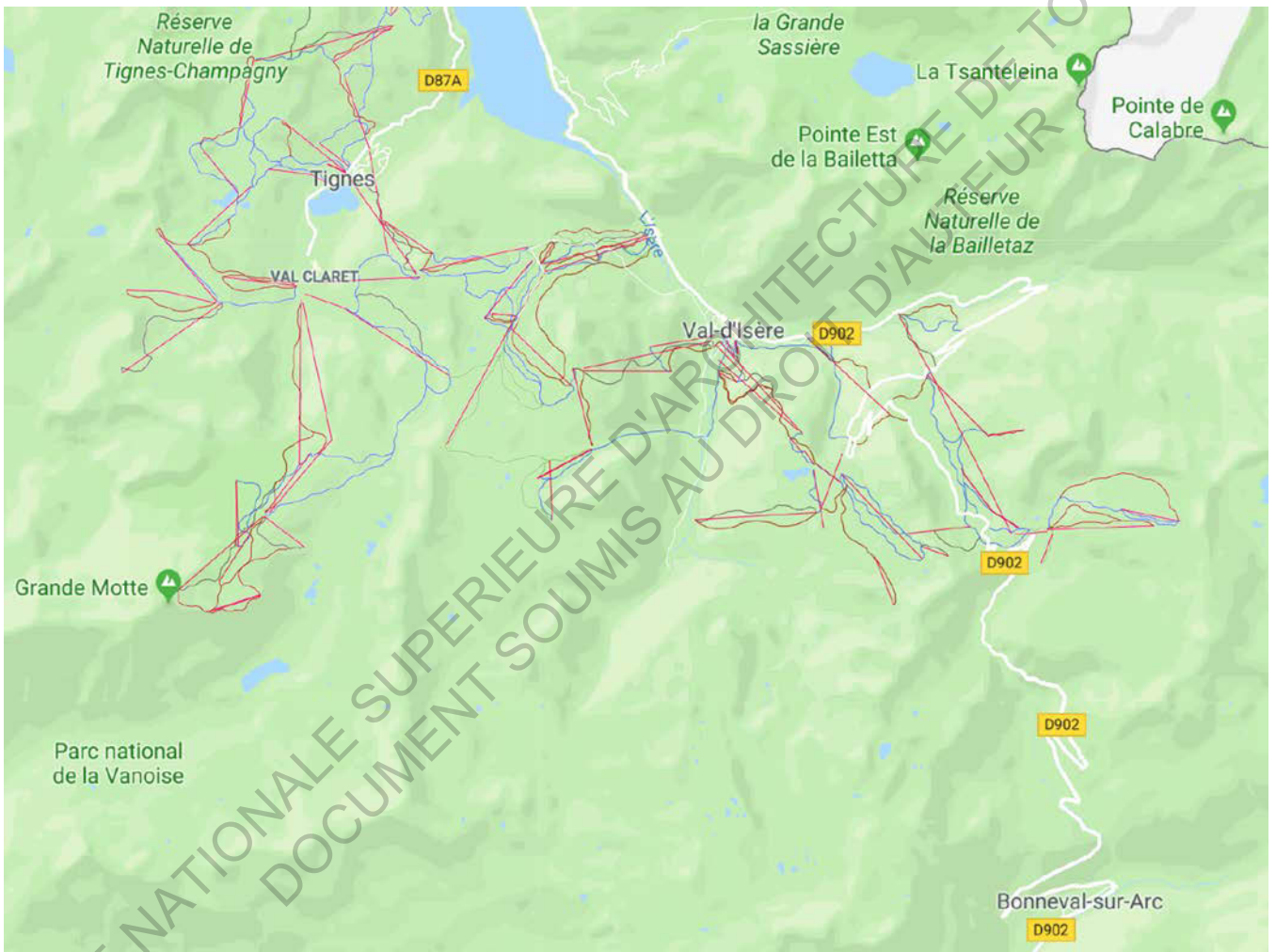


- Les limites du développement de Val d'Isère -

- LE DOMAINE SKIABLE DE TIGNES/VAL D'ISÈRE -

- SOURCE: GOOGLE MAPS -

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



- Les limites du développement de Val d'Isère -

- LE RISQUE D'AVALANCHES À VAL D'ISÈRE -  
- EXTRAIT DE LA CLPA (CARTE DE LOCALISATION DES PHÉNOMÈNES D'AVALANCHES) -

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



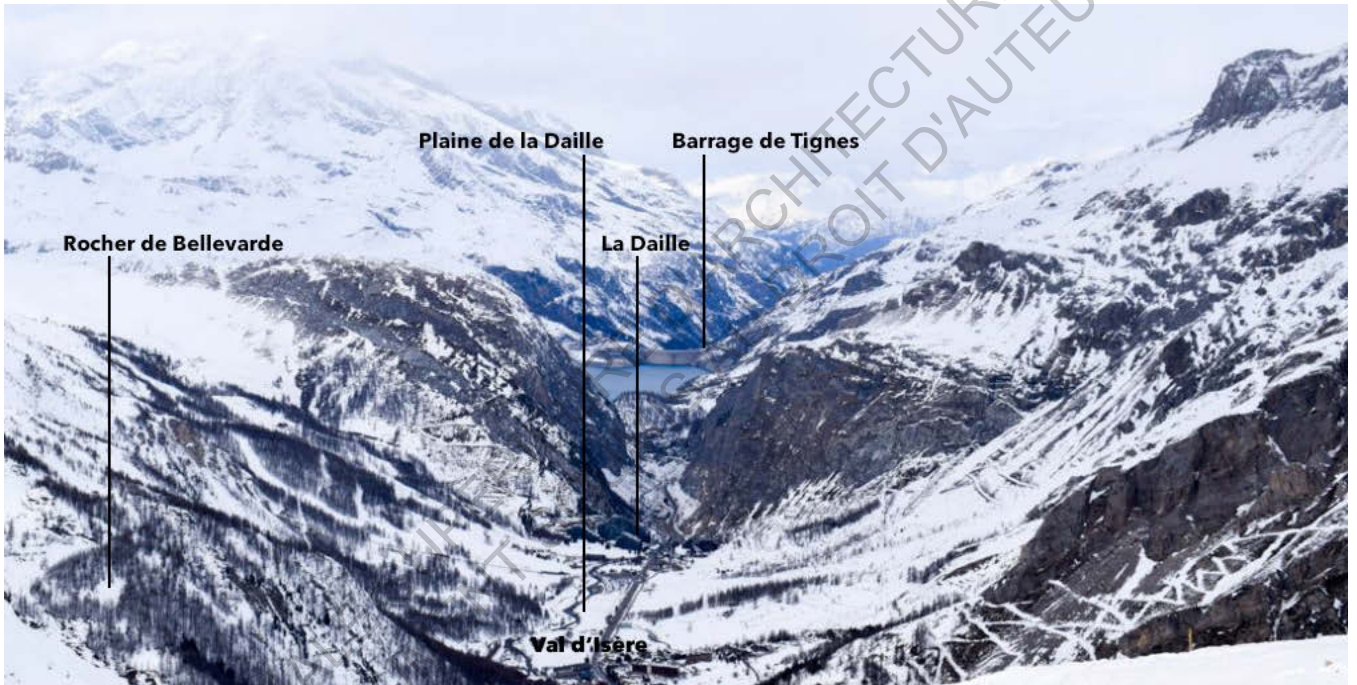


- Les limites du développement de Val d'Isère -

- VUE DU BARRAGE DE TIGNES DEPUIS LA TÊTE DE SOLAISE -  
CRÉDIT: AGENCE YOUNDER, RETOUCHÉE PAR BL -

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR





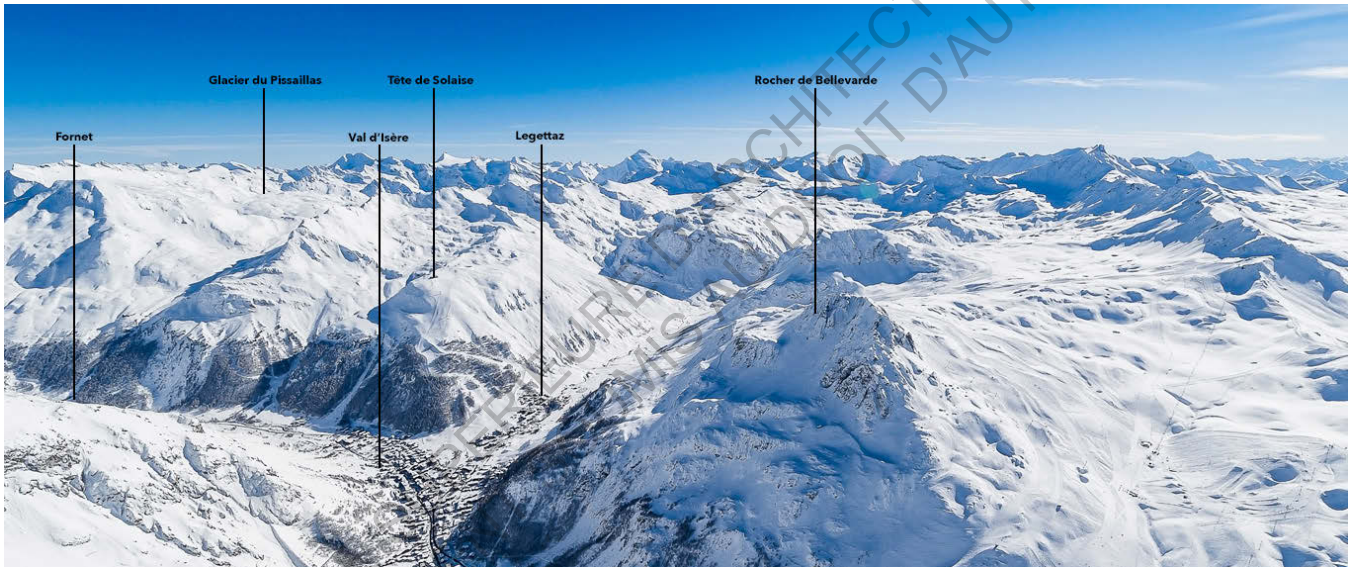
- Les limites du développement de Val d'Isère -

- VUE AÉRIENNE DE VAL D'ISÈRE -

- CRÉDIT: VAL D'ISÈRE TOURISME, RETOUCHÉE PAR BL -

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR





- Les limites du développement de Val d'Isère -

- PLAN DES PISTES DE L'ESPACE «TIGNES VAL D'ISÈRE» -  
- SOURCE: VAL D'ISÈRE TOURISME -

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR





ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

## **\_RÉSUMÉ**

Autrefois isolé pendant les périodes de neige, Val d'Isère devient à partir des années 30 une station de sports d'hiver dont la renommée fait d'elle l'une des capitales mondiales du ski. Val d'Isère représente aujourd'hui un village de 1624 habitants et une capacité d'accueil qui correspond à 24862 lits. Le contraste fort, entre la population qui l'habite et la population qui le visite, et la situation particulière du petit village à 1850 mètre d'altitude nécessite un développement particulier en plein cœur de ses propres limites.

## Mémoire de séminaire : conditions de consultation

**Ce document est protégé par le droit d'auteur (art. L. 112-1 du Code de la propriété intellectuelle).**

**L'auteur du document accorde les droits d'usages suivants :**

	OUI	NON
<b>Diffusion numérique limitée aux étudiants de l'ENSA Toulouse</b>		
<b>Diffusion numérique limitée au réseau Archirès</b>		
<b>Diffusion internet (Dumas)</b>		
<b>Exposition</b>		