

Sports d'hiver et Politiques climatiques : les cas de la vallée de la Tarentaise

Anouk Bonnemains

► **To cite this version:**

Anouk Bonnemains. Sports d'hiver et Politiques climatiques : les cas de la vallée de la Tarentaise. Première Université d'Hiver Internationale du Labex ITEM, Jan 2014, Sarcenas, France. <hal-00966470>

HAL Id: hal-00966470

<http://hal.univ-grenoble-alpes.fr/hal-00966470>

Submitted on 26 Mar 2014

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.



Sports d'hiver et Politiques climatiques :
Les cas de la vallée de la Tarentaise

Anouk Bonnemains

Introduction

La période des jeux olympiques de février 2014 nous rappelle l'importance économique, sociale et sociétale des sports d'hiver. Les entreprises françaises ont été et sont très présente sur la scène internationale. La France est l'une des premières nations pour les sports d'hiver avec les Etats Unis et l'Autriche¹ : En 2011 la France représentait 13,6% du poids des journées skieurs mondiales, 14,4% pour les Etats Unis. La France comptabilise 14 stations majeures, dépassant l'Autriche (12 stations majeures). A l'échelle nationale : Le département de la Savoie rassemble 39,2 % de part de marché devant la Haute Savoie (23,3%). 37% de la fréquentation touristique hivernale se regroupent dans 13 très grandes stations dont 8 se trouvent en Savoie². Au sein de ce même département la fréquentation est concentrée sur la Tarentaise³.

La Tarentaise a donc un poids important dans l'industrie des sports d'hiver, engendrant une quasi mono-économie sur le territoire. Il semble donc intéressant de questionner ces « très grandes stations » au regard des changements climatiques et de leur liens avec le territoire dans un contexte de construction territoriale. Certain élus locaux cherchent à renforcer leur légitimité à travers une politique climatique et la mise en place de politiques territoriales volontaire : Schéma de Cohérence Territoriale, Plan Climat Energie.

Au regard des deux éléments décrits ci-dessus, la vallée de la Tarentaise est toute a fait pertinente comme terrain de recherche. Celui-ci illustre parfaitement la logique de concentration des stations de sports d'hiver visible depuis la création de ce marché.

Deux grandes questions souhaitent être traitées dans cet article : comment la spécialisation dans le tourisme hivernal, modèle performant économiquement, a entraîné une forte vulnérabilité du territoire face aux changements climatiques ? Et de fait, comment le système touristique est pris en charge dans les politiques climatiques territoriales ? Et comment celle-ci sont comprises dans des politiques territoriales plus large ?

¹Recueil d'indicateurs et d'analyses 2011 Domaine Skiable de France

²Recueil d'indicateurs et d'analyses 2011 Domaine Skiable de France

³Observatoire Savoie Mont Blanc Tourisme, 2011, La fréquentation touristique en Savoie zoom vallée de la tarentaise Nuitées HIVER 2010-2011

Partie I : Renforcement du tourisme hivernal et vulnérabilité territoriale

C'est en analysant l'histoire que nous avons pu mettre en avant ce renforcement dans le tourisme hivernal. Cette partie est construite chronologiquement, nous allons montrer un processus de spécialisation de plus en plus forte de la Tarentaise dans une mono-activité au cours de ces dernières décennies. Quelles en sont les dynamiques et quel rôle tient le climat dans ces logiques de concentration ? Ce sont ces mêmes trajectoires qui ont entraîné la vulnérabilité du territoire face aux changements climatiques. Le modèle touristique hivernal, économie dominante de la vallée, repose sur une ressource principale la neige, or la fiabilité de l'enneigement est de plus en plus aléatoire, renforçant la concentration des stations de sports d'hiver et le besoin en investissement.

La phase des stations pionnières : 1930-1945

Nous exposons des périodes, les dates ne sont donc pas figées, cependant elles étaient nécessaires pour définir les moteurs de la constitution des sports d'hiver. Nous parlons de stations pionnière car le ski avant cette période se pratiquait dans les bourgs de montagne ou à partir de stations climatiques ou sportives déjà existantes. Il n'y avait pas à proprement parler de zone réservée uniquement à la pratique du ski. Ce sont les militaires dès la fin du 19^{ème} siècle qui diffusent la pratique du ski, repris ensuite par les notaires des bourgs de montagnes. Il est intéressant de constater que dans les années 1930 et jusque dans les années 1950 était comptabilisées également les « stations » sans remontées mécaniques ; actuellement seules les stations ayant plus de 5 remontées mécaniques sont comptabilisées par Atout France⁴.

Un élément important est à noter pour les stations d'avant cette époque, c'est la faible altitude des sites où le ski se pratique (600 ou 800 mètres). 1930, marque déjà un changement puisque avant cette période l'altitude n'est pas encore un critère central de développement, seul l'enneigement et les pentes comptent. D'autres caractéristiques semblent plus déterminantes dans la diffusion des stations : l'existence de ville à proximité, le ski étant un sport avant tout orienté vers les citoyens. Les villes vont jouer un rôle important dans la diffusion de la pratique notamment avec la constitution de la fédération française de ski en 1925, suite au 1^{er} jeu olympique d'hiver de 1924 à Chamonix. La pratique des sports d'hiver reste encore confinée à une faible partie de la population.

En 1936 la vallée de la Tarentaise a également ses stations : Val d'Isère, Peisey Nancroix, Pralognan, Courchevel et Méribel. Il est à noter que pour Peisey Nancroix et Pralognan ce sont déjà des stations climatiques et sportives. Le thermalisme est également un vecteur touristique important avec Brides les Bains. La commune de Val d'Isère quant à elle est un village à 1800 mètres d'altitude et un lieu de passage avec l'Italie. Courchevel et Méribel préfigureront dans les décennies suivantes la

⁴Recueil d'indicateurs et d'analyses 2011 Domaine Skiable de France

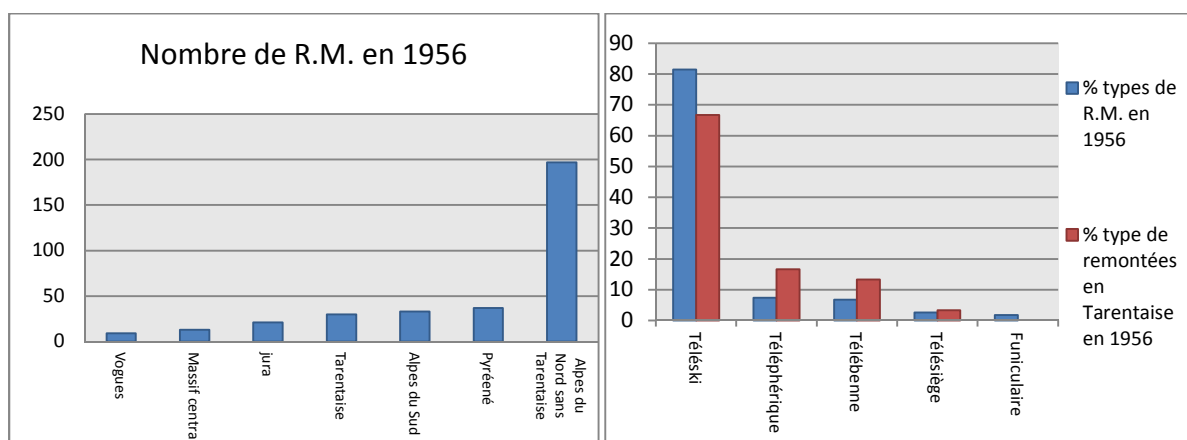
construction des stations en altitude sur des sites vierge mais ce tourisme est encore très confiné. « *La prospection des sites débute systématiquement vers 1925-30 et les premières implantations en montagne apparaissent timidement vers 1935 : Val d'Isère, Méribel...* » (Préau, 1968, p132)

La phase de massification-multiplication des stations : 1945-1980

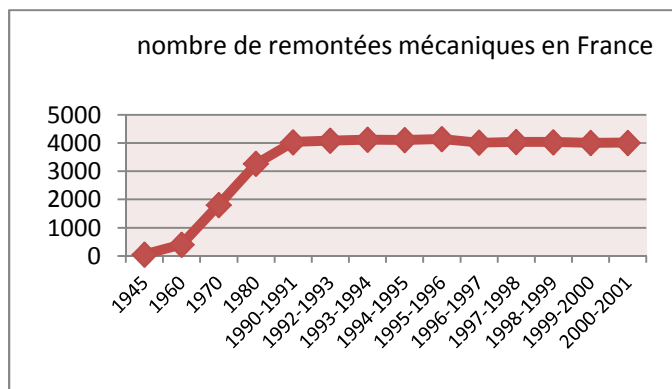
Suite à la seconde guerre mondiale, c'est la période de reconstruction de la France, l'Etat aménageur souhaite moderniser le territoire national. Les sports d'hiver, via les stations de ski, sont un des leviers dominants pour aménager la montagne et fixer la population locale. L'Etat met en place tous les éléments réglementaires et législatifs pour la construction de stations de ski ex-nihilo à partir de 1960.

Nous allons questionner, les leviers de la massification de la pratique du ski. Les graphiques qui suivent montrent la phase d'expansion des remontées mécaniques en France, avec une croissance très forte à partir du milieu des années 1960 (début du plan neige) jusque dans les années 1985. Cette croissance des transports par câble est l'un des facteurs de massification de la pratique, étroitement lié à l'aménagement du territoire.

Deux années avec un faible enneigement, 1947-48 et surtout 1948-49 encouragent les investissements dans les remontées mécaniques : « *On essaie de plus en plus de remédier à ce sérieux handicap (basse altitude) en construisant des remontées mécaniques permettant d'atteindre des champs de ski plus élevés en altitude (...)* » (Balseinte, 1958, p160). On peut également émettre l'hypothèse que ces événements ont par la suite encouragé la concentration des investissements en haute altitude. Dès 1956 la Tarentaise avec cinq stations a plus de remontées mécaniques que chacun des massifs des Vosges, du Massif central et du Jura. On s'aperçoit également, lorsqu'on regarde le type de remontées mécaniques ce sont des appareils performants, avec un pourcentage important de téléphériques et de télébenne.



Source : Balseinte R. ; Les stations de sports d'hivers en France, 1958, Revue de Géographie Alpine, Tome 45 n°1 pp129-150



Source : rapport d'information *bilan de la politique de la montagne* et en particulier de *l'application de la loi du 9 janvier 1985, de son avenir, et de ses nécessaires adaptations* ; n° 15 sénat session ordinaire de 2002-2003

La mécanisation des stations est donc un puissant levier de massification et de standardisation de la pratique. Le deuxième levier pouvant être identifié, est celui du développement du tourisme social notamment à travers les classes de neige, mais également la construction de stations à vocation populaire dans les années 1930-1945. A partir des éléments de M. Balseinte, il est possible de constater la transformation de la clientèle dans les stations. On passe d'une vocation populaire en 1936 pour la majorité des stations à une clientèle familiale en 1956.

	1936	1956
Populaire	9	4
Moyenne-pop	3	2
Mondaine	2	0
Familiale	2	11
Moyenne	8	4
Luxe-moyenn	0	1
Luxe-moyenn	0	2

	1936	1956
Peisey	Moyenne et populaire	Moyenne et populaire
Nancroix	Moyenne	Moyenne
Val d'Isère	Familiale	Moyenne
Pralognan	Populaire	Moyenne
Courchevel	Populaire	Luxe et moyenne
Méribel	Populaire	Luxe et moyenne

Source : Balseinte R. ; Les stations de sports d'hivers en France, 1958, Revue de Géographie Alpine, Tome 45 n°1 pp129-150

Il faut donner à la population la possibilité d'apprendre le ski, créer de futurs clients, c'est le rôle des stations populaires et ensuite familiales. Ce tourisme social soutenu par l'Etat, les départements et les villes est un levier important de massification de la pratique. Les stations de Tarentaise se dirigent vers une clientèle plus aisée définie comme moyenne voire de luxe pour Méribel. Les stations populaires ne seraient pas assez rentable (Balseinte, 1959), le renouvellement vers des stations plus haut de gamme semble répondre à des objectifs de rentabilité.

Nous sommes en pleine période des trente glorieuses, l'Etat a la volonté de développer l'offre de sport d'hiver par les stations ex-nihilo, il faut concurrencer l'Autriche et Suisse et faire rentrer les devises étrangères. La vallée de la Tarentaise devient un laboratoire d'expérimentation pour les sports d'hiver, pour deux raisons principales : 1- la topographie correspond aux critères définis par les commissions d'aménagement de la montagne (CIAM et ensuite SEATM). 2-Ce territoire est sujet

également à un fort exode rural, le département de la Savoie et certaines collectivités locales souhaitent développer les sports d'hiver. Le modèle français des sports d'hiver est donc expérimenté sur la Tarentaise : Stations en haute altitude, en site vierge donc déconnectées des villages traditionnels avec un promoteur unique.

La phase de remise en question et d'organisation des stations : 1980-2000

Les remontées mécaniques sont considérées comme une industrie lourde (rapport Lorit, 1990), c'est-à-dire impliquant de très gros investissements. Les capitaux ont été réunis grâce à la vente de résidences secondaires, déterminant le modèle économique des stations sur le lien remontées mécaniques-immobilier basé sur du volume, c'est à partir de la fin des années 1960 que l'on voit apparaître dans les écrits cette interdépendance (Préau, 1968).

À partir de la fin des années 1970 de nombreux facteurs viennent ébranler la croissance des dernières décennies, ces chocs sont liés à des éléments internes et externes au modèle. C'est la conjoncture des événements qui ont poussé les stations dans les stratégies actuelles.

Il y a l'émergence d'une remise en question sociale à travers deux types d'acteurs : Les habitants locaux et les saisonniers. Le modèle ex-nihilo extrêmement rapide a transformé le territoire autant spatialement à travers l'aménagement et l'équipement que socialement : densité-catégories sociales professionnels-revenus. La très forte saisonnalité des sports d'hiver demande une main d'œuvre importante pendant 4 mois, c'est la question de la prise en charge des travailleurs saisonniers qui se pose.

L'aménagement de la vallée est également attaqué par les associations environnementalistes, de nombreux scandales ont ponctué l'actualité de ces périodes. Les deux chocs pétroliers (1973-1979) ont également renforcé le mouvement écologique qui se construit.

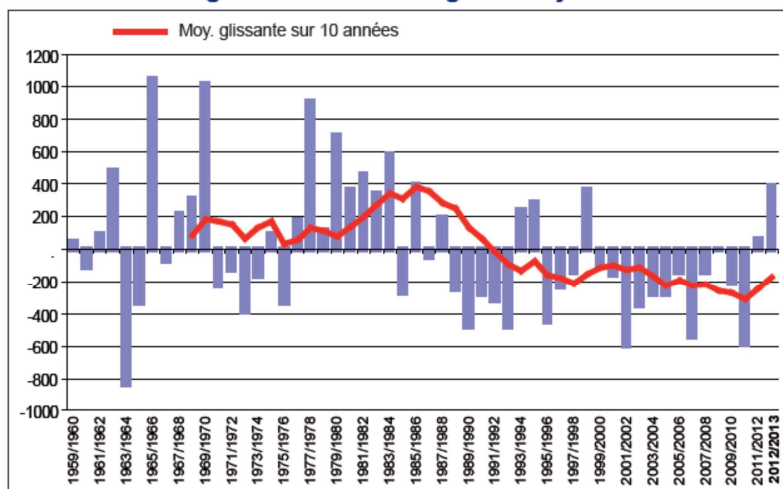
La crise économique internationale va avoir des répercussions sur le taux de départ en vacances de sports d'hiver des Français qui stagnera à 8% à partir des années 1980, les 20% annoncés ne verront jamais le jour. La vente d'appartement diminue également, mettant en difficulté la rentabilité de la station. La concurrence nationale et internationale entre les stations augmente, accentuée par l'émergence de nouvelles destinations.

La conjoncture économique va avoir des répercussions sur les finances des communes, beaucoup d'entre elles se sont très fortement endettées pour l'installation de remontées mécaniques. Le processus de décentralisation commence dès 1981, renforcent le rôle des collectivités, notamment la mise en place de la loi montagne. Les élus des communes supports de stations se retrouvent donc à la « tête » des stations.

A cette situation se rajoute la problématique climatique : Une succession de trois années sans neige au début des années 1990(aléas climatique) corrélée à la baisse de la fiabilité de l'enneigement (changement climatique).

L'ensemble de ces éléments a eu pour conséquence une vague de concentration des stations de ski, de nombreuses stations ont dû fermer en France. Ce même phénomène a été analysé également dans le New Hampshire aux Etats Unis (Hamilton L.C and all, 2003).

Indice de l'enneigement de la montagne savoyarde



Source : OsCC Bilans Climatiques n°21
Enneigement saison **2012/2013**
<http://www.mdp73.fr>

Fig.1 : Anomalies de la somme des cumuls de neige (nov.-avril) en cm des postes de Hauteluce, Peisey-Nancroix et Bessans de 1959/1960 à 2012/2013, par rapport au cumul moyen 1959/1960. Données Météo-France, traitement MDP73.

Les stations de Tarentaise de haute altitude ont continué à fonctionner, en renforçant la spécialisation du territoire dans le tourisme hivernal. Quelles réponses ont été amenées pour renforcer le modèle ? Les problèmes climatiques ont été réduits à l'aléa à travers l'enneigement donc le développement de la neige de culture. La conséquence aujourd'hui appuyée par le développement technologique est la non identification du changement climatique comme élément de vulnérabilité pour les stations d'altitude. Les départs aux sports d'hiver des Français n'augmentent plus, il faut donc aller chercher de nouvelles clientèles étrangères et financer de nombreuses études de marché pour comprendre la demande touristique et rester attractif. C'est le passage d'un développement orienté par l'offre vers la demande touristique. En ce qui concerne les problèmes financiers de certaines communes, c'est la contractualisation avec les différentes instances centralisées et décentralisées de l'Etat. En réponse aux revendications écologiques et aux nombreux scandales le gouvernement met en place les Unités Touristiques Nouvelles (1977) obligeant les études d'impacts environnementaux des projets d'aménagement.

Cette période est aussi une période de professionnalisation et d'organisation des stations de sports d'hiver. On voit apparaître de nouveaux métiers, comme le brevet national de pisteur secouriste en 1978⁵.

La phase de diversification-différentiation entre les stations : 2000 à aujourd'hui

A partir des années 2000, de nouvelles problématiques émergentes renforcent d'autres faiblesses. Les appartements vendus il y a 30 ou 40 ans ne sont pas rénovés et ne correspondent plus aux critères actuels de confort. Selon la plupart des acteurs locaux, la vétusté du bâti est la vulnérabilité centrale des stations. C'est donc le modèle de base de la construction de ces stations qui est sa plus grande faiblesse. En 2001, l'Etat apporte une réponse sous deux formes : la création des Opérations de Réhabilitation de l'Immobilier de Loisir (ORIL)⁶ et la défiscalisation des Villages Résidences de Vacances. Les ORIL n'ont pas fonctionné, de nombreuses autres initiatives locales ont vu le jour, création de label propre à chaque station et incitations aux propriétaires à rénover. En 2013, la Caisse des Dépôts et Consignation et trois banques par l'entreprise de la Compagnie des Alpes investissent dans une foncière « *Rénovation Montagne* » pour aider à la rénovation de l'immobilier en station⁷. L'idée est d'acquérir des appartements et si possible des lots d'appartement, de les rénover, de les mettre à la location un certain nombre d'années et de revendre ces appartements, ce qui réenclenche un nouveau cycle sans rien changer. Quant aux avantages fiscaux pour les Village Résidence de Vacances ils ont eu comme effet une augmentation du nombre de constructions. Cette rénovation est à comprendre également dans les évolutions sociétales, la population qui fait du ski est vieillissante et les autres demanderaient de plus en plus de ludique et de fun. Cela a entraîné une forte multiplication des aménagements pour la diversification des activités hivernales, centre aqualudique, piste de luges, parapentes, nuits dans une yourte ou dans un Igloo... Deux sortes de diversification peuvent être identifiées : une diversification sur le domaine skiable (zones dédiées, piste de luge...) et une diversification hors pratique du ski (centre aqualudique, cinéma...). La diversification n'est pas argumentée dans le but d'une adaptation aux changements climatiques, bien au contraire celle-ci reste perçue comme un complément à l'attrait principal de la station : le domaine skiable. Elle prend donc forme pour s'adapter à la demande touristique spécialisant encore plus le modèle dans le tourisme hivernal. Pour saisir une demande touristique décrite comme exigeante, volatile, pressé et accros aux nouvelles technologies, les stations ont mis en place des services marketing.

⁵ <http://www.anps.asso.fr/fr/accueil/historique-anps.html>

⁶ Issus de la loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) de 2000, outil spécifique de la rénovation pour le tourisme

⁷ <http://www.caissedesdepots.fr/actualites/toutes-les-actualites/en-region-hors-menu/creation-de-la-fonciere-renovation-montagne.html>

Le marketing a pour objectif de développer une image, la station devient une marque et à chaque marque correspond une clientèle. C'est une recherche de différenciation entre les stations par la mise en avant de particularités existantes ou non. Cette différenciation entre les stations se concrétise par la multiplication des aménagements et le ciblage de la clientèle. Les logiques de différenciation s'accompagnent de logique de mimétisme (Bertin, 2011), le kilométrage de piste a été un élément discriminant pour les stations les liaisons inter-station ont standardisé l'offre dans les stations de haute altitude. La construction de centres aquatiques a été un argument touristique fort pour attirer la clientèle, la plupart des grandes stations en possède un, ce n'est donc plus un argument de différenciation. Un des enjeux important pour les stations se trouve dans le renouvellement de la clientèle. La population française vieillit, ce qui est également le cas pour les skieurs, les stations tentent donc de mettre en place des leviers pour développer la pratique du ski chez les plus jeunes.

Un besoin de requalification des espaces publics se pose également à de nombreuses stations construites dans les années 1960-70, ces zones vont fixer de nombreux investissements. Ces travaux sont à la charge essentiellement des communes, ce qui leur rajoute une pression économique. Quant aux entreprises de remontées mécaniques, elles aussi ont de nombreux investissements à faire pour rester compétitives : 1-S'adapter aux aléas climatiques (travaux de pistes, neige de culture, damage) et 2-à la demande touristique (confort et débits des remontées mécaniques, zones dédiées...).

Les acteurs des stations sont dans des logiques touristiques ne concernant que leur périmètre, les aspects territoriaux plus larges à l'échelle de la vallée ne sont que très peu pris en compte. Cependant ce territoire Tarentaise-Vanoise cherche à se construire et à devenir légitime par la mise en place d'un Schéma de Cohérence Territoriale incluant un Plan Climat Energie Territoriale. La question sous-jacente à la deuxième partie de ce travail est : comment les politiques climatiques territoriales prennent-elles en charge le modèle touristique ?

Partie II : Adaptation aux changements climatiques et nouveaux enjeux territoriaux :

Lecture à travers un PCET

Pourquoi s'intéresser aux politiques territoriales dans un questionnement sur l'adaptation aux changements climatiques ? Nous considérons la politique comme un levier fondamental de l'action. La lutte contre le changement climatique peut être étudiée sous six facettes qui rejoignent d'une manière ou d'une autre les politiques : 1- *Les pratiques* impulsées ou accompagnées le plus souvent par les politiques des petits gestes (famille à énergie positive, éco-gestes...) 2-*Les entreprises privées*

ou il va être question des normes (14001...) et d'études d'impacts le plus souvent réglementaires. La technologie joue également un rôle prépondérant motivée par les gains économiques et non par l'adaptation au changement climatique. 3-*La société civile* à travers les associations environnementalistes, les conseils locaux de développement rejoignent le politique puisque ces organismes cherchent à l'influencer dans leur sens. 4-*L'aménagement du territoire* qui est directement lié aux politiques 5-*Les représentations sociales* sous entendant une analyse des évolutions sociétales (le rôle des médias, de la mémoire...). Dans ce cadre c'est essentiellement les barrières à l'adaptation qui sont analysées. 6-*La recherche* elle-même liée aux financements publics donc en lien avec la politique, a un rôle important dans la lutte contre les changements climatiques. Nous questionnerons dans cette partie la prise en charge du changement climatique et du système touristique dans les politiques territoriales. Dans un premier temps, c'est l'émergence des politiques climatiques comme nouvel enjeu territorial qui va nous intéresser. Ensuite nous regarderons comment le tourisme hivernal est intégré à ces politiques pour terminer sur les liens avec les autres politiques territoriales.

Les politiques climatiques comme nouvel enjeu territorial⁸

Le problème climat c'est institutionnalisé de l'échelle internationale à l'échelle locale, c'est donc une construction descendante (Bertrand, 2014). C'est à partir de la reconnaissance d'un changement climatique d'origine anthropique que le problème climat a pu émerger à l'échelle internationale. La prise de conscience du phénomène n'est pas venue de l'observation sur le terrain du local, même si très rapidement dès 1995 les organisations régionales à travers l'ICLEI⁹ participent au même titre que les ONG dans les discussions internationales sur le climat. Et 2010, ces organisations obtiennent le statut d'acteurs gouvernementaux.

Les plans climats sont mis en place en 2004, ils deviennent obligatoires pour les communes de plus de 50 000 habitants en 2010 à l'issue des Grenelles de l'environnement. La première génération des PCET est donc volontaire, les actions sont tournées vers l'atténuation. L'adaptation est difficilement appréhendable, vécue comme une résignation par rapport à la capacité des sociétés actuelle à diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre. Elle tarde donc à être reconnue à l'échelle internationale, ce n'est qu'en 2004 que la notion d'adaptation est formalisée.

L'atténuation quant à elle est construite depuis 1992 au Sommet de la Terre, en 1997 avec le protocole de Kyoto qui sera ratifié en 2005. Ces deux grands rendez-vous ont donné le cadre international aux Etats pour mettre en place des plans de réduction des GES par le développement du

⁸Cette partie reprend les analyses de François Bertrand et Laurence Rocher « Les territoires face aux changements climatiques Une première génération d'initiative locale », 2014, EcoPOLIS, p269 issus du programme de recherche « Adap'Terr »

⁹*International Council of Local Environmental Initiatives*

marché carbone. La France décline ces engagements en des plans nationaux, régionaux, départements et locaux de réduction d'émission GES. Les PCET sont donc la traduction locale de problèmes globaux. Ces deux dynamiques paradoxales (du global et du local) qui agissent sur le territoire a été conceptualisé en « *glocalisation* » :

« *Ce terme traduit le croisement entre une certaine tendance à la déterritorialisation (mondialisation des économies, globalisation des échanges, accroissement des mobilités, pratiques en réseau...) et une tendance inverse à la (re)territorialisation, basée sur un intérêt renouvelé pour le territoire et la proximité (volonté de relocalisation, promotion des circuits courts, des ressources locales...)* » (Bertrand, 2014, p 31)

Nous reviendrons sur ces deux forces paradoxales, car elles s'expriment de manière visible sur notre territoire de recherche.

Pour venir en aide aux collectivités, le gouvernement a développé des instruments techniques pour comptabiliser les émissions de GES (bilan carbone et des guides de bonnes pratiques), de nombreux organismes intermédiaires ont également vu le jour pour soutenir les projets des collectivités (ADEM, ASDER...). Cette première génération de PCET en 2005, sont issus d'initiatives locales puisque non réglementaires. Dans cette période, c'est avant tout l'organisation et la structuration d'une multitude d'initiatives éparses sous le « chapeau climat » qui domine (Bertrand, 2014). Les caractéristiques de ces territoires pionniers sont « *des régions et des grandes villes ayant déjà développé des politiques environnementales et/ou énergétiques innovantes* » (Bertrand, 2014, p35) et des territoires ayant un important potentiel financier (Bertrand, 2014). La deuxième phase des PCET est celle de l'obligation par la réglementation en 2010 pour les collectivités de plus de 50 000 habitants.

Ces éléments sont intéressants au regard de notre territoire de recherche, puisque celui-ci n'est pas soumis à la réglementation il est issu du volontariat des élus. Pour compenser l'aménagement de la montagne, de nombreuses initiatives (de l'international au local) environnementalistes et écologiques ont vu le jour. La création des 1963 du Parc National de la Vanoise a été pensée dans cette logique. Ce qui veut dire qu'au regard des caractéristiques ci-dessus, nous avons deux éléments qui peuvent expliquer l'émergence volontaire de politique climatique sur la vallée.

Les territoires pionniers dans la mise en place de PCET, de 2004-2010 ont investi particulièrement l'atténuation et non l'adaptation. Encouragée par une formalisation chiffrée de la lutte, l'adaptation quant à elle reste difficilement appréhendable. Elle ne permet pas la reproduction des pratiques et des initiatives mais demande un travail contextuel, qui se basera sur l'analyse de la vulnérabilité territoriale.

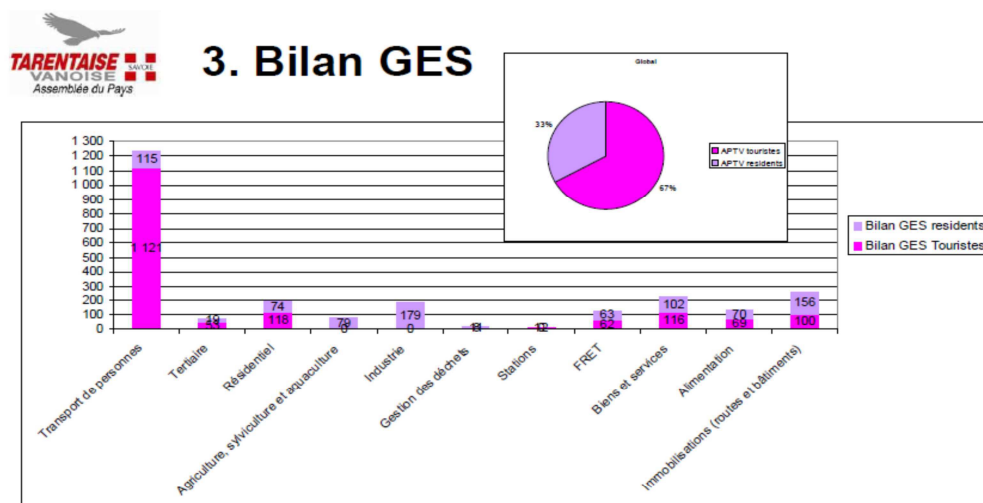
« Si le problème climat est tel qu'il nécessite une action, il aurait pu sembler logique que la première réaction des élus locaux consiste à protéger leurs territoires, leur population leurs activités économiques, leurs ressources spécifiques, des effets attendus des changements climatiques, plutôt qu'a se lancer dans des actions d'atténuation nécessitant une coordination internationale de long terme et donc une efficacité de résultats plus hypothétique » (Bertrand, 2014, p39)

L'adaptation aux changements climatiques est imprégnée d'incertitude, sur les impacts des changements climatiques sur le territoire, sa concrétisation. Elle pose d'une manière plus large, ce qui nous intéresse ici, la question des modèles de développement des territoires et donc potentiellement de leur remise en cause. Les analyses de vulnérabilités sont difficiles à mener, requérant des compétences autres que pour l'atténuation. Une des barrières cognitif-psychologiques à ces politique d'adaptation est de poser la problématique en terme de catastrophe (Bertrand, 2014). Les politiques climatiques ont d'abord été pensées comme des moyens de rendre le territoire attractif, une sorte de « *marketing territorial* ».

La construction du PCET et la prise en compte du tourisme hivernal

Le Plan Climat Energie Territoriale se décline en deux éléments : 1-L'atténuation à travers un bilan carbone pour un diagnostic d'émission de gaz à effet de serre du territoire ayant pour ambition une déclinaison en plan d'action. 2-Deux diagnostics vulnérabilités ont été effectués : 1-face au climat et 2-aux prix de l'énergie servant de point de départ pour un plan d'adaptation territoriale. Ces documents sont réalisés par des bureaux d'étude en concertation avec les élus locaux et les techniciens, suivent un certain nombre de commission et des réunions publiques.

Qu'est-ce qui ressort de ces documents pour les émissions ?



- La part des résidents est de 868 kteqCO2 et celle des touristes est de 1660 kteqCO2
- La plus grande part attribuable aux touristes est sur le transport

Source : Diagnostic Energie et Gaz à Effet de Serre Comité de Pilotage PCET du 28 Janvier 2013 BG Conseil et Indigoo

Au regard du graphique ci-dessus, il n'est pas très aisé de séparer l'analyse du bilan carbone de l'économie touristique. Les touristes seraient responsables de 67% des émissions de GES avec le transport comme secteur principal des GES dans la vallée de la Tarentaise. Le transport nous donne un exemple concret de la problématique globale traitée localement. Le transport est une problématique multiscalaire. Le PCET de la Tarentaise souhaite intervenir sur ce secteur, notamment pour la rapidité de certaines actions pouvant être mise en place (autostop sécurisé, développement du covoiturage...). Ce sont des actions à la marge dans le sens où elles sont avant tout liées aux résidents permanents et non envers les touristes premiers émetteurs des GES émis. Des initiatives souhaitent être lancées envers les touristes telles que le développement des transports par câble, transport en commun qui sous-entendent des rapports de force entre les différents acteurs économiques et politiques de la vallée. Une commission de l'APTV a été créée pour essayer de faire entendre la voix des acteurs locaux auprès de la SCNF et d'augmenter la fréquence des trains. Dans un même temps, les grandes stations de Tarentaise diversifient leur clientèle et particulièrement vers l'international. Ce phénomène est lié en partie à la rénovation du bâti engendrant une montée en gamme des stations. Cette clientèle se déplacera avant tout en avion, le plus émetteur en GES. L'aéroport de Chambéry a ouvert pour la saison 2013-2014 des lignes régulières avec plusieurs villes d'Angleterre, de Hollande (Amsterdam et Rotterdam) et avec Paris. Un service de transports a été mis en place, navettes, location de voitures et hélicoptère pour desservir les stations. L'enjeu des transports est l'un des secteurs que l'on retrouve dans la majorité des PCET, car des mesures peuvent être mise en place rapidement et de manière visible (transport en commun, zone pour le covoiturage...), même si l'enjeu en termes de tonnes de CO2 reste avant tout global. Lorsqu'on regarde les secteurs émetteurs hormis l'industrie, chacun d'entre eux est lié directement ou indirectement au tourisme liée aux grandes stations.

Maintenant, si l'on se penche sur le diagnostic de la vulnérabilité : 1-les stations de sports d'hiver d'altitude ne sont pas perçues comme vulnérable aux changements climatiques. 2 la vulnérabilité est étudiée par domaine et non de manière transversale. Si nous nous intéressons au tourisme d'une manière plus spécifique : la question de la transformation du paysage est mise en lien avec l'attractivité du territoire, le concept d'empaysagement de nos sociétés est bien perceptible. Ensuite ce sont les pratiques qui sont questionnées en haute montagne et les sports d'eaux vives. L'accessibilité aux stations est soulevée à travers deux éléments : 1- les risques naturels et 2-le le prix de l'énergie. Les pressions sur le milieu naturel et la ressource en eau sont mentionnées. Il est à noter que les opportunités aux changements climatiques sont également mise en avant : le report des flux touristiques pour l'hiver, si la fiabilité de l'enneigement diminue les stations de haute altitude bénéficierons de la clientèle qui allée dans les stations de moyenne altitude. L'augmentation des températures pourrait avoir comme conséquence la recherche de fraîcheur l'été. Ces deux

éléments viennent contre balancer une analyse « pessimiste » de la vulnérabilité. Il semble donc important de questionner les autres politiques territoriales au regard du modèle touristique et de l'adaptation aux changements climatiques.

Lien avec les autres politiques territoriales

Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) qui se construit à l'échelle de la vallée entretient des liens étroits avec le tourisme hivernal à travers notamment la volonté affichée de s'engager dans l'immobilier de loisir. Quatre « axes stratégiques » sont identifiés au sein du Plan d'Aménagement et de Développement Durable¹⁰ (PADD) : « 1-*Une Tarentaise dynamique, qui valorise sa complémentarité et son interdépendance entre vallées, versants adret et stations, qui préserve son capital nature* 2-*Une attractivité touristique qui repose sur la qualité et la diversification* 3-*Un territoire attractif pour les résidents permanents* 4-*Un territoire qui se donne les moyens de mettre en œuvre cette stratégie* » Dès le premier axe, il est question de tourisme hivernal alors que le deuxième axe lui est consacré : nécessité de répondre aux attentes de la clientèle notamment par la diversification, lien avec l'environnement et l'armature territoriale¹¹. L'axe 2 commence directement par conforter la place de leader de la vallée dans les sports d'hiver. Il n'est jamais question de climat dans ce document, pourtant les premières pistes d'action décrites dans le PCET vont dans le même sens. Il y a donc une forme de légitimation des politiques territoriales par le facteur climatique et non l'inverse. De plus, si l'on met ces éléments en rapport avec l'analyse de vulnérabilité, cela vient renforcer ce positionnement lié à un éventuel report des flux touristiques sur les stations d'altitude. Les stations d'altitude sont traitées à travers deux dimensions : Celle de l'emprise spatiale (volonté de diminuer les constructions neuves et la modernisation des domaines skiables dans leur enveloppe actuelle) et celle de la diversification de l'offre touristique. En saison hivernale, le développement de l'offre hors ski et la gestion des restaurants d'altitude, mais c'est surtout pour l'été que la diversification est argumentée à travers l'augmentation de l'offre de loisir, de l'offre de mobilité (volonté réaffirmée des transports par câble) et l'offre d'hébergement. La question foncière étant extrêmement importante pour la vallée, il y a un souhait de réduire les constructions neuves en station toutes en les orientant dans la vallée autour des bourgs décrits comme majeurs (Bourg Saint Maurice) et complémentaires (Aime/Macôt et Bozel) pour permettre une « bi-saisonnalité des équipements ». Cette redescende des constructions touristiques vient de l'armature territoriale à la base du SCOT, orienté vers la densification des pôles touristiques/urbains majeurs (Moutier et Bourg

¹⁰ C'est un document non réglementaire identifiant les futurs axes qui donnera lieu au Document d'Orientation et d'Objectif qui sera appliqué.

¹¹ Représente l'urbanisation souhaitée pour les 15 ans à venir

Saint Maurice)et complémentaires (Aime/Macôt et Bozel). Cette armature pose la question de la solidarité territoriale, entre les zones à densifier et les autres :

« Renforcer l'armature urbaine de la Tarentaise autour des pôles de rang 1, pôles de rang 2, grandes stations et stations moyennes / satellites / thermales. Maîtriser le développement dans les communes peu équipées ou peu desservies par les TC. Améliorer l'accessibilité sur le territoire Accroître l'offre de TC en fond de vallée et des pôles du territoire (vallée) vers les stations » p 5

Nous avons à faire à, d'un côté le renforcement du système : l'appui à la modernisation des domaines skiables, à la neige de culture à l'aide pour la diversification or ski pour les stations de haute altitude. L'engagement appuyé dans la réhabilitation de l'immobilier de loisir semble être central dans la mise en place du SCOT. Les liaisons câblées souhaitées vont demander d'importants investissements de la part des collectivités, renforçant la vallée dans un modèle touristique, même si celles-ci sont argumentées également pour le tourisme estival.

La saison estivale est également fortement valorisée dans le PADD, mais celle-ci demande une transformation dans les relations entre acteurs du territoire. Des stations en concurrence forte l'hiver devraient s'associer pour commercialiser la vallée de la Tarentaise et non leur propre image. C'est un des freins que nous pouvons identifier, les logiques touristiques estivales et hivernales rentrent en contradiction sur plusieurs éléments. Alors que les sports d'hiver poussent à la concentration des stations, renforcée également dans le PADD et ensuite dans le DOO par l'armature urbaine et la volonté d'identifier les domaines skiables souffrant d'un déficit d'enneigement. Part le tourisme estival c'est l'inter modalité et les sites plus bas en altitude qui souhaitent être développés, il permettrait une *"retombée financière équitable sur l'ensemble du territoire"*. Comment lier ces deux types de tourisme ? Il est d'ailleurs intéressant à noter que le bureau SCOT est composé des représentants de: 4 intercommunalités+1 SIVOM (mais le redécoupage a changé depuis 2011) ; 7 communes supports des grosses stations ; 2 stations thermales (la Léchère et Salins les Bains) ; 2 stations de sports d'hiver moyenne (Champagny en Vanoise et la Rosière) ; 2 communes non supports de station (Les Chapelles et Villarlurin) et le président du SCOT qui est le maire d'une station moyenne, Valmorel. Le territoire du SCOT représente 43 communes dont 12 sont supports de station, il y a donc une surreprésentation des communes supports de grosses stations, ce qui est visible à la lecture des documents du SCOT. C'est un modèle d'aménagement basé sur de la croissance, celle de la demande touristique en lien direct avec la rénovation du bâti, ce qui pose un certain nombre de questionnements quand on parle de développement durable et de lutte contre les changements climatiques.

La Charte de Développement Durable Rhône Alpes est un document important pour le territoire, notamment pour sa dimension financière, puisque la région apporte des subventions. Nous avons pu

noter que de nombreux éléments d'adaptation aux changements climatiques étaient souhaités. Le tourisme estival est central dans ce document, il y aurait une volonté de sortir du modèle "tout-ski et tout-hiver", sans le remettre en cause. La diversification de l'agriculture et son renforcement souhaitent également être une priorité à travers le PASDER, c'est un des levier économique et touristique que les élus des communes non supports de station souhaite développer. L'élus référent pour ce document financier est d'ailleurs le maire d'une petite commune non support de station. On voit donc apparaître un rapport de force et sans doute une volonté de rééquilibrage au sein du territoire.

Conclusion

C'est donc un choix que la vallée de la Tarentaise tente d'opérer, soit un renforcement du tourisme hivernal spécialisant encore une fois le territoire dans ce type de tourisme, en concentrant ses forces pour répondre "*aux exigences de la clientèle*". Cette stratégie territoriale demande d'importants investissements de la part des communes, transports par câble, rénovation du bâti, développement des technologies pour faire face à l'aléa climatique. Ce sont des logiques touristiques qui priment, ne bénéficiant pas à tout le territoire. Une autre force souhaite se dégager, celle d'une diversification de l'économie principale (donc le tourisme hivernal) vers le tourisme estival et l'agriculture, moins dépendantes d'une ressource spécifique. Ce qui est sous-entendu c'est bien l'ancrage territoriale et la maîtrise du modèle de développement. Le terme d'ancrage est à comprendre au sens de "*l'ouverture de la gestion solidaire de la ressource touristique de la station aux communes voisines*" (Vlès, 2012,p2). La réflexion sur l'adaptation aux changements climatiques pousse à se questionner sur les constructions territoriales et la manière dont elles intègrent les évolutions climatiques. Comme nous l'avons montré à partir de l'enneigement, les évolutions climatiques ne peuvent pas être prises pour elles seules mais dans des contextes et des transformations sociétales plus larges. Les différentes politiques analysées sont en cours de construction, le PADD analysé n'est pas un document réglementaire; pour voir les véritables choix retenus, il nous faut attendre la concrétisation.

Bibliographie

- Amoudry J.P. ; 2002 ; *rapport d'information bilan de la politique de la montagne et en particulier de l'application de la loi du 9 janvier 1985, de son avenir, et de ses nécessaires adaptations* ; n° 15 sénat session ordinaire ; p 408
- Balseinte R. ; 1958 ; *Les stations de sports d'hivers en France*, Revue de Géographie Alpine, Tome 45 n°1 pp129-150

- Bertrand F. et Rocher L. ; 2014 ; *Les territoires face aux changements climatiques Une première génération d'initiatives locales*, Ecopolis, pages 269
- Bertin E. ; 2011 ; *Le vertige de la différenciation, tropisme de la pensée stratégique dans le champ du marketing et de la communication* ; Communication, Vol. 28/1, pp 101-132
- Hamilton L.C. ; Rohall D.E. ; Brown B.C. ; Hayward G.F. ; Keim B.D. ; 2003 ; Warming winters and New Hampshire's lost ski areas : In integrated Case study ; International Journal of Sociology and Social Policy, Vol 23 Num 10, pp 52-73
- Lorit J.F. ; Aymeric M.; Dalmas D. ; 1990 ; *Les Difficultés financières des communes stations de ski*, Ministère de l'intérieur, inspection générale de l'administration ; p 83
- Préau P. ; 1968. Essai d'une typologie des stations de sports d'hiver dans les Alpes du nord ; Revue de Géographie Alpine. ; tome 56 N°1 pp 127-140