

# La quête de l'or blanc

Jérôme Caviglia, Sylvaine Galinier, Alain Legendre, Maxime Petre et Hugues Thiebault

Images : V. Neirinck

L'INDUSTRIE DU SKI DANS SON ENSEMBLE CONNAÎT AUJOURD'HUI UN DÉVELOPPEMENT INQUIÉTANT. LES NOUVELLES LIAISONS "SKIS AUX PIEDS", L'AGRANDISSEMENT DES DOMAINES SKIABLES ET L'AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ D'ACCÈS AUX STATIONS SE FONT LE PLUS SOUVENT AU DÉTRIMENT DE L'ENVIRONNEMENT ALPIN. CETTE QUÊTE DE L'OR BLANC EST D'AUTANT PLUS DANGEREUSE QU'ELLE EST MENÉE CONJOINTEMENT PAR LES POUVOIRS PUBLICS ET LES AMÉNAGEURS PRIVÉS : CE SONT EN EFFET LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES QUI ONT LA CHARGE DE PORTER CES DOSSIERS D'AMÉNAGEMENT SOUVENT DÉCIDÉS PAR LE GESTIONNAIRE DU DOMAINE SKIABLE. OUTRE LA MISE EN PÉRIL DU MILIEU NATUREL, CES PRATIQUES ONT UN IMPACT CERTAIN SUR LA VIE DES VALLÉES CONCERNÉES ET LEURS HABITANTS.

DANS CE DOSSIER "LA QUÊTE DE L'OR BLANC", NULLE PRÉTENTION À L'EXHAUSTIVITÉ. CELA RELÈVERAIT D'AILLEURS DE LA GAGEURE TANT LE DOSSIER EST COMPLEXE, LES INTERVENANTS VARIÉS ET LES ENJEUX DIFFÉRENTS D'UN MASSIF À L'AUTRE, D'UNE STATION À L'AUTRE. NOUS AVONS VOULU CEPENDANT, EN COMPLÈMENT D'AUTRES ARTICLES PARUS DANS NOTRE REVUE (VOIR, PAR EXEMPLE, "DES CENTAINES DE MILLIONS D'EUROS À L'ASSAUT DES MONTAGNES" DANS LE DERNIER NUMÉRO, OU ENCORE "CANONS À NEIGE : EAU SECOURS" DANS LE N° 54), ET SACHANT QUE NOUS EN PUBLIERONS ENCORE DE NOMBREUX, INSISTER SUR QUELQUES POINTS : L'AMPLEUR DES TRAVAUX EN COURS, LES JUSTIFICATIONS ÉCONOMIQUES, L'EXEMPLE D'UN MASSIF, LE MASSIF CENTRAL, QU'ON POURRAIT CROIRE ÉPARGNÉ PAR LA COURSE AU GRAAL DE L'OR BLANC... NOUS VOULIONS DIRE AUSSI QU'IL EXISTE DES SOLUTIONS ALTERNATIVES ET RÉFLÉCHIES QUI SUBSTITUERAIENT LE DÉVELOPPEMENT DURABLE À LA COURSE EFFRÉNÉE AU PROFIT IMMÉDIAT, ET QUE LA RÉSISTANCE S'ORGANISE.

## L'ARGENT DU CONTRIBUABLE AU SERVICE DE L'INDUSTRIE DU SKI

Les exemples sont nombreux de collectivités territoriales investissant directement –parfois à perte !– dans l'aménagement ou la gestion des stations de ski. Les investissements "indirects" sont aussi légion. Ainsi, le 14 juin dernier, le conseil général de Savoie a voté un budget supplémentaire pour l'année 2004 dont le montant s'élève à 38,6 millions d'euros. Le principal poste, contribuant pour 29 % des dépenses, est constitué par les travaux routiers (11 millions d'euros). En examinant de plus près l'affectation de ces crédits, on s'aperçoit que ceux-ci sont exclusivement destinés à financer l'augmentation de la capacité d'accès aux stations. Les projets concernent l'ensemble du territoire savoyard. Un paravalanche sera construit à Montalever, sur la route de Val-Thorens. L'accès à Tignes et Val-d'Isère se voit doté d'un carrefour au niveau du barrage. Une nouvelle route est en cours de réalisation pour l'accès aux Menuires<sup>1</sup>. Enfin, le plus grand chantier du département est celui de la voirie conduisant aux stations de ski de l'Arvan. Il doit s'étaler sur quatre ans, avec, cette année, mise au gabarit, c'est-à-dire agrandissement du Petit Tunnel.

Et c'est tout ! Rien n'est prévu pour les autres routes de Savoie, elles conduisent à des lieux sans intérêt finan-

cier, et ne méritent donc aucune considération. On peut aussi mesurer l'effort consenti pour faire fonctionner les usines à ski en comparant le montant du budget affecté aux opérations précédentes avec celui consacré, par exemple, à l'environnement, qui s'élève à 644 000 euros, ou à l'ensemble culture et sports, qui se contente, selon la même source, de 400 000 euros.

## DÉVELOPPEMENT DES DOMAINES SKIABLES ET LIAISONS INTERSTATIONS

Ces chantiers routiers ne sont qu'une partie des aménagements en cours. Après quelques années de répit relatif, les grands travaux fleurissent à nouveau dans les Alpes. En 1990, le modernisme, avec l'arrivée sur le marché d'une nouvelle génération d'appareils performants débrayables, entraîna des investissements de restructuration des domaines skiabiles et d'amélioration de la qualité des pistes et du transport.

Les années 2000, tout en poursuivant ces changements, marquent un retour au gigantisme symbolisé par divers aménagements : remodelage des pistes, canons à neige et ouvrages hydrauliques, mais aussi plusieurs liaisons "skis aux pieds" qui viennent compléter (et noircir) le tableau. Les plus tristement célèbres, à différents titres, sont Paradiski, aux portes du Parc national de la Vanoise, l'Espace Diamant dans le val d'Arly, les .../...

1. Fin des travaux prévue pour 2006.

.../... Sybelles en Maurienne, et le projet de connexion Crevoux-Vars dans les Hautes-Alpes. Les plus ambitieuses de ces interconnexions donnent naissance à de véritables "mégalo-pôles" du ski, et ont comme objectif de concurrencer les plus grands domaines des Alpes françaises, italiennes, suisses et autrichiennes : les 3 Vallées ou l'Espace Killy, la Voie lactée ou la Sella Ronda en Italie, l'Arlberg en Autriche, les 4 Vallées en Suisse... Mais quels sont les fondements économiques de cette course sans fin ? Comment expliquer le fait que les pouvoirs publics autorisent généralement la destruction irréversible des espaces naturels concernés ?



#### LE SERVICE PUBLIC DES REMONTÉES MÉCANIQUES

Dans le but de mettre fin à une certaine anarchie, le législateur a donné en 1985 un cadre juridique précis à l'exploitation des remontées mécaniques. C'est la loi Montagne. La gestion des installations, qui sont assimilées à de banals transports en commun, incombe aux collectivités locales. Celles-ci peuvent déléguer à des opérateurs privés par le biais de contrats. Les mairies, collectivités locales et pouvoirs publics ont donc, dans le secteur des remontées mécaniques, notamment depuis la décentralisation, une double casquette : exploitation des domaines et régulation de l'activité (par l'octroi des permis de construire et des subventions). Soulignons aussi le droit d'imposer des servitudes foncières, inexistant chez nos voisins transalpins, qui complète la panoplie des pouvoirs. On comprend aisément qu'en l'absence de disposition législative spécifique protégeant l'environnement, la mobilisation citoyenne des associations pèse bien peu face à une machine administrative puissante, bien rodée et financièrement partie prenante.

#### UNE ÉVIDENCE TROP SOUVENT IGNORÉE : LE PRIX DU FORFAIT !

Objectivement, le service proposé en échange de l'achat du forfait est identique, quelle que soit la taille du domaine skiable : une vingtaine de remontées en moyenne dans la journée, que l'on soit à Tignes-Val d'Isère ou à Gresse-en-Vercors ! Mais ce service identique n'est pas facturé au même prix. Il vous en coûtera 39 euros pour une journée adulte dans l'Espace Killy, alors que Gresse-en-Vercors ne vous demandera que 13 euros pour le même produit, soit trois fois moins. Le prix payé par le skieur n'est donc pas fonction de l'utilisation qu'il fait des installations, mais reflète une sorte de "potentiel accessible" sans fondement économique. Ajoutée aux économies d'échelle, cette singularité donne aux grands domaines un avantage compétitif sans cesse croissant. Elle explique aussi la volonté d'établir toutes les liaisons possibles, car l'exploitant peut alors augmenter son chiffre d'affaires, par des prix de vente plus élevés, sans avoir à réaliser un investissement proportionnel.

#### LE FARDEAU DES PETITES STATIONS

Si l'on fait abstraction du Crédit Lyonnais, c'est dans les

remontées mécaniques que le principe "privatisation des profits et collectivisation des pertes" s'applique le mieux. Presque toutes les grandes stations, génératrices de profits, sont aux mains d'opérateurs privés. Ceux-ci sont désormais installés de façon presque définitive, grâce à des contrats habilement établis et à une concurrence souvent absente lors des renouvellements. Les petites stations, endettées, qui peinent à équilibrer leurs comptes, sont quant à elles à la charge des collectivités locales. Sans vision précise des différentes stratégies possibles, ni connaissance particulière du métier des remontées mécaniques, la puissance publique est bien souvent tentée de se décharger du fardeau que représentent pour elle les petites stations. Le mariage arrangé avec un voisin important, lorsque la géographie le permet, apparaît alors comme la solution miracle !

#### LE MARKETING ET LA COURSE AUX KILOMÈTRES

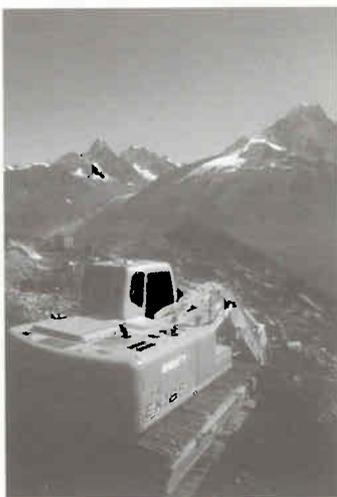
C'est la première chose affichée en haut du plan, à côté d'un nom choisi pour vous faire rêver : le kilométrage de piste. Sachez tout d'abord que celui-ci est le plus souvent fantaisiste : la coutume est de multiplier par deux (au minimum) la longueur effectivement disponible... Conscients des risques que présente ce type de publicité mensongère, les exploitants essaient (timidement) de faire marche arrière, mais la chose est difficile car les tours opérateurs étrangers, mais aussi la clientèle française, retiennent largement ce critère de comparaison. Là aussi, la liaison offre l'avantage, au point que l'on décide même d'installer un monstrueux téléphérique entre les Arcs et la Plagne, le "Vanoise Express", pour permettre au Paradiski d'afficher 425 kilomètres de pistes. Une démesure bien inutile, combien de skieurs utiliseront ne serait-ce que la moitié du potentiel proposé ?

#### LES TENDANCES ACTUELLES

Au nom des prétendus emplois induits, les pouvoirs publics délivrent toutes les autorisations, quels que soient les dégâts sur l'espace naturel et déversent d'importantes subventions, sans vraiment s'appuyer sur une réflexion globale. Dans ce consensus général, il nous faut toutefois souligner l'effort de l'Isère qui a lancé une intéressante opération de diversification de l'activité dans les petites stations (lire "Y aura-t-il de la neige à Noël ? Le Conseil général de l'Isère lance une réflexion innovante" dans le n° 55 de cette revue). Pourtant, le marché des vacances aux sports d'hiver est globalement en stagnation, malgré l'apport constitué récemment par la clientèle des pays "émergents". Les yeux rivés sur la concurrence, les exploitants investissent toujours plus, pour ne finalement générer qu'un chiffre d'affaires stable en euros constants. C'est pourquoi certaines stations optent pour l'interconnexion.

#### L'INTERCONNEXION, PHÉNOMÈNE DE MASSE

Les programmes d'interconnexion fleurissent un peu partout en Europe, avec la création d'immenses domaines skiables. Les projets d'expansion ne manquent pas, également appuyés, comme on l'a vu, par une compétitivité de plus en plus rude sur le



marché du ski. L'hiver 2003/2004 a marqué un tournant dans cette tendance au regroupement de l'offre et dans l'accumulation des kilomètres de pistes. Ainsi, et même si cette remontée à l'impact visuel important n'a pas entraîné la création de nouvelles pistes<sup>(2)</sup>, même si Paradiski ne dépasse pas en taille le domaine des 3 Vallées, le très médiatique téléphérique "Vanoise Express", déjà cité, est venu confirmer cette course à la performance et à la densification... Au cœur du massif Arvan-Villard en Maurienne, les pelles mécaniques ont fonctionné pour interconnecter six stations à travers le site protégé des cols du Glandon et de la Croix de Fer. Le domaine des Sybelles a ainsi accédé au gotha des grands domaines reliés retirant au randonneur les joies de la grimpe à la pointe de l'Ouilleon désormais mécanisée. Les maîtres d'œuvre de ce domaine skiable ne désespèrent pas non plus d'arriver un jour à transformer le glacier préservé de Saint-Sorlin en piste de ski en contestant aujourd'hui le classement du massif de l'Etendard. Dans les Pyrénées, côté andorran, Grand Valira, fusion des domaines de Pas de la Casa et Soldeu-El Tarter, devient le plus grand domaine skiable des Pyrénées, au grand dam des stations du col du Tourmalet qui s'en faisaient une gloire... Mais le projet ne s'arrête pas là, car le raccordement de la station française de Porte-Puymorens est en ligne de mire. Les Pyrénées françaises ne sont pas en reste : il se murmure abondamment que Caunterets et Luz Ardiden fusionneraient dans un proche avenir leur domaine skiable via un engin gros porteur.

Mais cette boulimie de "pylônage" ne s'arrête pas là ! Les stations du val d'Arly entre Savoie et Haute-Savoie, se préparent, doucement mais sûrement<sup>(3)</sup>, à la création du futur Espace Diamant qui doit étirer ses pistes sur plus de 20 kilomètres de Saint-Gervais aux Saisies. En complément de cette opération de grande envergure, la micro-station de la Giettaz sera reliée dès cet hiver à sa grande sœur de Megève, et les Saisies investissent déjà lourdement dans la liaison intermédiaire avec Notre-Dame-de-Bellecombe. Nos voisins suisses ne sont pas absents de cette course au gigantisme : le projet "Schneeparadies", au nom contradictoire, prévoit de construire pas moins de 19 remontées mécaniques dans un espace encore assez épargné entre Meiringen et Engelberg. L'Autriche, déjà lourdement pourvue en domaines skiables, possède aussi ses dynamiteurs, avec un énorme projet de liaison des vastes domaines de Saalbach, d'un côté, et Zell/Kaprun, de l'autre. Les

La tendance actuelle est, un peu comme dans l'industrie, propice à l'hyperconcentration, avec des impacts environnementaux lourds. Les terrassements, nivellements et autres reprofilages sont notamment le pendant caractéristique de cette course à l'"armement" et au déploiement. En détournant le titre du célèbre essai de Leslie Stephen, on pourrait parler des Alpes actuelles comme du terrain de jeu des aménageurs. Des aménageurs qui profitent sciemment des nouvelles dispositions juridiques en matière de développement territorial.

#### LES ZONES DE REVITALISATION RURALES AU SERVICE DES MÉGALOPOLES DU SKI

En 1995, la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire (loi Pasqua) instaure des zones de revitalisation rurale (ZRR) sur le modèle des zones de revitalisation urbaine. Le classement d'une commune en ZRR permet à celle-ci de bénéficier d'avantages, notamment fiscaux. En 1999-2000, le dispositif Demessine prévoit des mesures pour la construction de résidences de tourisme. Ces mesures sont ultérieurement étendues aux zones rurales concernées par l'Objectif 2 des fonds structurels européens, ayant pour objectif de limiter les disparités économiques régionales au sein de l'Union. Prévu pour s'arrêter en 2003, le dispositif est prolongé jusqu'en 2006 ; et tout récemment, le Sénat a voté son maintien jusqu'en 2009. Par ailleurs, la loi de finances 2004 a augmenté la portée des mesures fiscales en permettant de déduire 25 % du prix hors taxes et de récupérer la taxe à la valeur ajoutée (TVA) de 19,6 %, soit une défiscalisation de 40 % de l'investissement.

#### L'ENFER EST PAVÉ DE BONNES INTENTIONS

Initialement, l'objectif, fort louable, était de permettre un développement dans le domaine touristique, et, donc, de rétablir un équilibre entre communes riches et communes pauvres. Mais la loi du marché a rapidement entraîné un détournement de ce but. On constate, en effet, que si plus de 20 000 communes sont éligibles à ces dispositions, la moitié au moins (et peut-être jusqu'aux deux tiers !) des investissements, pour la période 2000-2002, se concentre sur six d'entre elles, toutes situées en Maurienne. On comprend, en effet, que, pour un investisseur, il est bien plus intéressant de construire dans des stations de sports d'hiver ayant déjà une certaine réputation, et desservies par une autoroute, qu'au fin fond de la Creuse.



Mise en place de l'interconnexion des Sybelles

2. Encore que, depuis, La Plagne ait demandé de pouvoir créer la piste du Dérochoir, pour diversifier son offre de ski. Une diversification que le « Vanoise Express » était pourtant censé apporter...

3. Enfin, peut-être pas aussi sûrement que cela.

Voir "Coup d'arrêt à l'Espace Diamant" en fin de ce dossier.



promoteurs "politiques" de ce projet ambitionnent de devenir l'une des plus importantes destinations de ski en Europe... pas moins.

Les stations concernées voient alors une densification importante de l'habitat touristique. A titre indicatif, à Valloire, déjà première station de Maurienne.../...

avec 12 000 lits, plus de 3 000 lits ont récemment été construits en résidences de tourisme et 8 000 autres sont prévus, portant la capacité de la commune à 23 000 lits. Les premières conséquences sont une évolution de villages, qui avaient encore gardé un certain caractère, vers l'aspect des usines à ski qui défigurent la Tarentaise, ainsi qu'une flambée des prix de l'immobilier. Ce qui va à l'encontre de l'objectif de développement des vallées concernées, puisque les habitants n'ont alors plus les moyens de construire, et donc de rester au pays. Ensuite, à plus long terme, ces constructions serviront, on s'en doute, d'argument à une extension des domaines skiables. Quelle sera alors la viabilité de tous ces investissements orientés vers la neige, lorsque celle-ci viendra à manquer, dans quelques années, comme le laisse présager le réchauffement climatique en cours ?

Face à tous ces aménagements désastreux qui témoignent d'une absence totale d'anticipation et de considération environnementale, s'esquissent des solutions durables, intégrées et soucieuses de maintenir un équilibre humain et écologique dans les vallées alpines.

#### LES ALTERNATIVES "DOUCES" AUX TRANSPORTS EN MONTAGNE

Dans certains départements, l'accès aux stations de ski est possible grâce à des services de transports collectifs qui permettent de concilier développement économique et respect de l'environnement.

C'est le cas du département de l'Isère, qui a initié depuis quelques années une véritable politique de développement des transports publics et qui incite les Isérois à changer leurs habitudes en matière de déplacement. En 2004, le Conseil général a consacré 137 millions d'euros à l'amélioration de son réseau de transports collectifs. Chaque hiver, les autocars VFD, qui assurent le transport des voyageurs sur le département, desservent 21 stations de ski. Les départs se font de la gare routière de Grenoble tous les jours de la semaine, et la formule "Skiligne" permet de proposer des tarifs attractifs combinant le transport et le forfait de ski.

A une autre échelle, en Franche-Comté, c'est en train que les Dijonnais rejoignent les pistes. Un partenariat

«Mont-d'Or». Les skieurs prennent ensuite une navette qui les mène jusqu'aux stations du haut Doubs. Le TER de la "Gentiane bleue" a connu un franc succès, avec un taux de remplissage de plus de 80 % durant l'hiver dernier.

Ainsi, l'accès aux stations de ski peut se développer de façon plus douce et le succès remporté par les services de transports collectifs laisse penser que l'avenir des déplacements de loisirs ne passera pas forcément par la voiture.

#### LES ALTERNATIVES AUX AMÉNAGEMENTS DE MASSE

Au-delà des transports, il convient aussi de s'interroger sur la frénésie actuelle de l'industrie du ski. De grandes questions méritent d'être posées aux aménageurs du territoire et aux investisseurs privés. L'espace naturel préservé n'est-il pas le principal argument que peuvent mettre en avant les stations de montagne l'été (et pourquoi pas l'hiver...)? Les classes moyennes se sont-elles définitivement détournées des sports d'hiver, ou bien peut-on leur offrir dans des stations plus petites des séjours mieux adaptés à leur budget? Est-il possible de développer un réseau qui, sur le modèle des Gîtes de France, fédérerait des petites structures en leur offrant une puissance commerciale capable de toucher une clientèle située dans les villes? Sans engager d'investissement lourd et destructeur, peut-on développer des synergies et des complémentarités avec les stations voisines (gestion commune de la maintenance ou de l'administration, liaisons en navette, forfaits communs...)?

Il serait temps aussi que, de son côté, le législateur adapte certaines dispositions de la Loi Montagne au contexte actuel. Une progressivité de la taxe sur le chiffre d'affaires des remontées mécaniques<sup>4</sup> permettrait notamment de diminuer l'effet du différentiel de productivité, inévitable entre les sites, tout en dégageant des moyens. Redonner un avantage compétitif aux petites stations qui alimentent un tourisme diffus (lui aussi porteur d'emplois!) et brider le développement dévastateur des monstrueuses usines à ski, tel est l'enjeu aujourd'hui dans ce secteur! Enfin, ne nous y trompons pas, la course en avant que nous constatons actuellement (l'extension préférentielle au renouvellement des installations existantes) vise surtout à acquérir une emprise aussi grande que possible tant que le grignotage des espaces vierges reste socialement et juridique-

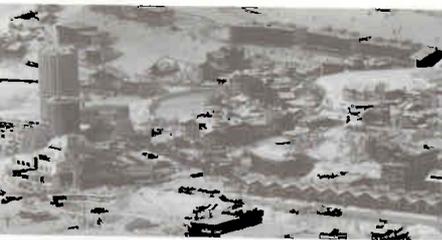


Une architecture souvent dépassée

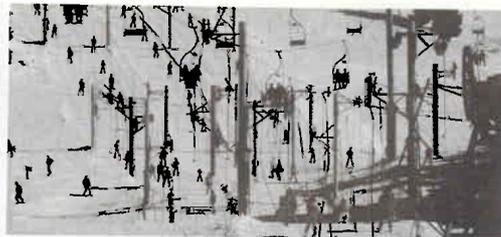
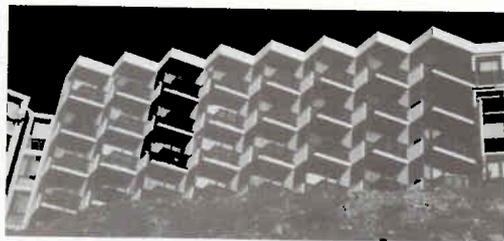


De nouveaux lits à Valloire

4. Le taux de cette taxe est le plus souvent de 5 %, calculés sur le chiffre d'affaires hors taxes générés par la vente des titres de transport, reversés à la commune et au département.



D. Leroy et J.C. Valé



entre la Société nationale des chemins de fer et la Région a permis de remettre en service, l'année dernière, la ligne de train reliant Dijon à Longeville-

ment possible. A nous de faire en sorte, par nos votes et nos actions, qu'il ne le soit plus. Cette résistance prend parfois forme et laisse entrevoir une lueur d'espoir dans

le contexte actuel assombri par ces domaines skiables aux frontières sans cesse plus élargies

#### LA RÉSISTANCE S'ORGANISE

Dans deux des communes de Maurienne classées en ZRR, Montricher-Albanne (station des Karellis) et Valloire, des associations locales, respectivement La Harde et Valloire Nature et Avenir (VNEA), se sont mobilisées pour empêcher ou, à tout le moins, limiter l'impact de ces mesures. Après avoir tenu des réunions publiques, auxquelles Mountain Wilderness (MW) était présente, elles ont entamé un travail de pression parlementaire. Lors du passage au Sénat de la loi de "Développement des territoires ruraux" (DTR), en première lecture le 28 avril, MW, La Harde, VNEA et la Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature (FRAPNA) ont contacté des sénateurs pour leur demander de présenter un amendement à l'article 3 ter, prévoyant un plafonnement à 2000 lits défiscalisables par commune, l'arrêt du dispositif en 2006 (on a vu que c'est le contraire qui a été adopté), et la possibilité pour les particuliers de bénéficier de mesures de défiscalisation pour la rénovation du bâti existant. Pour le moment, seul ce dernier point a été accepté.

Et nous ne restons pas inactifs. Nous avons entrepris d'écrire à plus de 120 parlementaires pour leur demander d'amender la loi en seconde lecture à l'Assemblée nationale.

Par ailleurs, d'autres actions, sur le terrain cette fois, se préparent pour arrêter les bétonneurs. Outre la sensibilisation des populations locales, les associations prévoient l'envoi de pétitions et de lettres à destination

des conseils municipaux. Elles envisagent également des actions au niveau juridique et, pourquoi pas, au niveau économique, pour acheter quelques terrains, si les niveaux de prix le permettent. MW est, bien entendu, partie prenante de toutes ces actions, et l'on espère que la pression locale sera assez forte pour faire reculer les aménageurs.

#### LE RÔLE DES ASSOCIATIONS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE TOUT UN CHACUN

Les actuels projets et chantiers d'extension des stations de ski ne sont pas seulement le fait de promoteurs privés. Ils sont, de plus, largement financés par des fonds publics, que ce soit par l'intermédiaire des défiscalisations des zones de revitalisation rurales, ou par le biais des dépenses des conseils généraux, c'est-à-dire, in fine, par l'argent du contribuable.

Les conséquences désastreuses de ces tendances ne sont plus à définir. Nous savons tous qu'elles mettent en péril la survie même de certaines espèces animales, qu'elles contribuent à la pollution du milieu et qu'elles nuisent aux populations locales. Le rôle de tous ceux qui se sentent concernés par l'avenir des montagnes françaises et de celles du monde entier est ainsi d'une importante première. De nombreuses actions sont possibles pour limiter, et à terme enrayer, ce dangereux engrenage. Sensibiliser, militer, appeler les politiques à réformer l'appareil judiciaire et économique, voilà des champs d'action et de réflexion qu'il nous faudra arpenter pour le futur de nos montagnes et des populations qui les habitent. Pour que le ski reste un plaisir "naturel" dans un milieu préservé...

## Unités Touristiques Nouvelles : des autorisations valables ad vitam eternam ?..

Vincent Neirinck

*"article 5 : la présente autorisation deviendra caduque si les équipements définis par l'article 1 n'ont pas été entrepris dans un délai de 4 ans à compter de la notification du présent arrêté au bénéficiaire."*

Toute autorisation UTN accordée comporte un article de cette nature : l'autorisation d'aménager la montagne est limitée dans le temps. Alors comment expliquer les constructions cet été de remontées mécaniques à Vallorcine et l'Alpe d'Huez, dont les autorisations UTN datent respectivement de 1994 et... 1984 ?

La loi montagne prévoit bien, effectivement, qu'une "autorisation [UTN] devient caduque si, dans un délai de quatre ans à compter de la notification au bénéficiaire, les équipements et les constructions autorisés

dans le projet n'ont pas été entrepris." En fait, cette loi ayant été codifiée, c'est l'article L. 145-11 du Code de l'urbanisme qui s'applique. Il reprend mot à mot les dispositions ci-dessus.

Donc, en gros, en donnant quelques coups de pioche par ci, par là, histoire de dire qu'on a bien commencé les travaux, on peut conserver très longtemps la possibilité d'équiper un pan entier de montagne (bon d'accord, j'exagère un peu!).

C'est ce qui s'est passé à Vallorcine : l'autorisation donnée en 1994 comportait plusieurs volets. L'un d'entre eux, le télésiège des Posettes, ayant été réalisé, la commune a pu différer 10 ans la réalisation de la liaison entre la gare SNCF et le domaine skiable du Tour. Cet été, les travaux ont eu lieu. Et une fois .../...



Tirs de mines pour la réalisation de pistes à l'Alpe d'Huez



Été 2004 - travaux en cours à Vallorcine. - V.Neinck

.../... de plus, il nous faut mettre à l'index les gestionnaires d'un Espace Mont-Blanc qui laisse ainsi parachever la couverture par les remontées mécaniques d'un territoire classé en zone test pour la conservation de l'agriculture de montagne...

A l'Alpe d'Huez, les travaux engagés sont gigantesques. C'est l'un des plus gros chantiers de l'année. Le funitel des "Marmottes 3" ouvrira un second accès à ce qui reste du glacier de Sarenne, à 3 060 mètres d'altitude. Et pour la mise en place de cet équipement de 7,5 millions d'euros, la grosse artillerie est sortie : les toupies de bétons montent par les pistes jusqu'à plus de 3 000 m d'altitude, une grue à été scellée à mi hauteur de la paroi, la crête a été remodelée pour recevoir la gare d'arrivée. Hélicoptères et tirs de mines sont également largement sollicités. Sans parler des aménagements de pistes qui vont avec (bien lisses, les pistes, pour pouvoir travailler au mieux la neige artificielle), et de l'extension du système d'enneigement artificiel (la station avait déjà 700 canons avant l'extension...).

C'est une décision du 9 octobre 1984 qui autorise le doublement de l'accès au domaine d'altitude de la station de l'Alpe d'Huez par une chaîne de 3 télécabines dénommées Marmottes 1, 2 et 3. Ce troisième tronçon des Marmottes n'est donc pas une nouvelle UTN, car s'achèvent ainsi les travaux commencés avec la construction des Marmottes 1 et 2. Sauf que le contexte a bien changé depuis 20 ans... En particulier, le glacier a bien fondu, la demande pour le ski n'est

plus de même nature, sans parler de la désaffection du public pour les vacances à la montagne, même l'hiver. Qui peut dire si cette autorisation serait donnée aujourd'hui ?

Mountain Wilderness vient d'être intégré dans le nouveau comité de massif des Alpes, et siège à la Commission permanente de cette instance, ainsi que dans sa commission des UTN. Lors de la première réunion, nous nous sommes inquiétés de cette situation. Nous avons demandé en particulier plus de transparence, afin de pouvoir suivre au mieux ces dossiers. Nous souhaiterions en effet la mise en place d'un réseau (pourquoi pas Internet) donnant l'état d'avancement des différents projets, et récapitulant les dates de mise à l'enquête, de prise d'arrêtés et d'autorisations de travaux. Afin que tout le monde puisse s'informer sur les projets d'aménagements, afin que tout le monde puisse donner son avis lors des enquêtes. Afin de ne pas avoir à découvrir ces dossiers suite au coup de téléphone d'un adhérent s'inquiétant de travaux déjà en cours, quand il est trop tard pour réagir...

Le projet de loi Développement des territoires ruraux devrait résoudre en partie le problème, puisqu'il prévoit la modification de l'article L. 145-11 du code de l'urbanisme, afin de définir plus strictement les conditions dans lesquelles la validité d'une autorisation peut être maintenue au-delà du délai de quatre ans. A l'occasion, la liste des UTN en souffrance devrait être purgée. Est-ce en prévention de cela que les travaux ont été réalisés cet été ?

## Ski en Auvergne Le climat évoluera-t-il plus vite que les idées ?

Guy Rosenberg

MEMBRE DE LA COMMISSION NATIONALE DE PROTECTION DE LA MONTAGNE DU CLUB ALPIN FRANÇAIS, GUY ROSENBERG VIENT D'ÊTRE APPELÉ À SIÉGER AU SEIN DU COMITÉ DE MASSIF DU MASSIF CENTRAL, AINSI QU'À LA COMMISSION UTN DE CE MASSIF. IL DRESSE ICI UN PORTRAIT DU SKI EN AUVERGNE. CETTE ACTIVITÉ EST TOUJOURS FORTEMENT SOUTENUE PAR LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES, MALGRÉ LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET UN ENNEIGEMENT DE PLUS EN PLUS ALÉATOIRE. LE CHANGEMENT D'EXÉCUTIF RÉGIONAL SERA-T-IL L'OCCASION D'UNE REMISE EN QUESTION DE CETTE POLITIQUE DE POURSUITE DES ÉQUIPEMENTS POUR LE SKI DE DESCENTE AU DÉTRIMENT DE LA PROTECTION DES SITES ET DE LEUR AVENIR TOURISTIQUE MÊME ?

Faire du ski en Auvergne : pourquoi pas ? Certes l'enneigement et la qualité de neige ne sont pas toujours au rendez-vous, mais des stations existent et

maintiennent une certaine activité dans des zones en déprime. Faut-il pour autant se voiler la face sur leur avenir à moyen terme et surtout continuer à construire et terrasser alors que les dégradations déjà existantes ne font que s'aggraver ?

Les stations de ski de descente en Auvergne se situent pour l'essentiel à l'intérieur du Parc naturel régional des Volcans d'Auvergne avec deux pôles principaux : le massif du Sancy et le Cantal.

Dans le premier, il existe deux stations importantes : le Mont-Dore, qui fonctionne depuis les années 30 et Super Besse, créée de toutes pièces dans les années 50, plus une petite station familiale, un peu plus récente, Chastreix. Une quatrième station, Chambon des Neiges, datant de la même période, a fermé ses portes depuis



Super Besse sur le net : www.super-besse.com

2 ans, après des années de déficit de fonctionnement, faute de neige. Les équipements sont malheureusement toujours en place : un projet de démontage d'installation obsolète pour MW ?

Dans le Cantal, une seule grosse station, le Lioran, occupe les deux versants du Plomb du Cantal.

Hors Parc des Volcans, il existe deux autres petites stations : Chalmazel (Loire) qui appartient au Conseil général et vivote dans les

monts du Forez, et Les Etables en Haute Loire, mieux enneigée mais plutôt dédiée au ski nordique.

Dans la période euphorique des années 50-60 de nombreuses petites remontées mécaniques ont été installées par des particuliers ou des communes sur les pentes qui semblaient propices, notamment dans les Monts Dore. Las, lorsque la neige a commencé à manquer et que les clients se sont lassés, ces installations ont été abandonnées. Certaines ont rouillé durant plus de 20 ans avant d'être démontées aux frais de la collectivité, d'autres sont toujours en place (au lac de Guery, par exemple).

L'opposition des associations et de certains services de l'Etat, plus quelques années sans neige, ont heureusement eu raison d'un énorme projet de station dans la vallée de la Fontaine Salée, un endroit magnifique mais très mal enneigé sur la face Sud du Sancy (depuis site classé).

Côté ski nordique d'assez nombreux sites, reliés ou non, fonctionnent tant bien que mal selon l'enneigement.

En effet, toutes les pistes de ski de descente se situent entre 1800 et 1300 mètres et sont donc très sensibles aux variations de température et aux chutes de pluie, assez fréquentes, même en période hivernale. La situation est encore pire pour les pistes de fond, situées entre 1000 et 1500 mètres en général. D'un jour au suivant, la couche de neige de quelques décimètres peut ainsi totalement disparaître.

Malgré les dimensions très réduites du secteur du Sancy, où se trouvent les trois stations des Monts Dore, la liaison n'est possible qu'entre deux d'entre-elles, le Mont-Dore et Super Besse, et encore de façon très aléatoire, en raison des mauvaises conditions climatiques fréquentes (vent, glace) au point de liaison du col du Ferrand.

Depuis des décennies, le cheval de bataille des gestionnaires (liés aux communes) était de créer une entité

en reliant les quatre stations (puis les trois depuis la fermeture de Chambon des Neiges) par des téléskis ou télésièges. Une absurdité économique autant qu'environnementale, qui a toujours été combattue par les associations.

Un projet UTN à "long terme" a été lancé en 1999. Il prévoyait nombre de nouveaux équipements et une masse de terrassements considérable (de l'ordre de 100 000 tonnes) sur ce terrain volcanique très sensible à l'érosion où le couvert végétal est particulièrement fragile.

Suite à plusieurs recours dont il continue à faire l'objet par les associations de défense de l'environnement (dont le CAF Clermont), le projet a dû être sérieusement "allégé" et seul un télésiège a été construit à ce jour.

Pour la première fois une commission de suivi à laquelle participaient les associations a permis de réaliser des réfections correctes de talus par écopage (dépose et repose de mottes de végétation) et limiter ainsi l'impact des terrassements.

Plus grave apparaît la construction ou l'extension prévue de deux téléskis qui risque de créer d'importants dégâts en zone actuellement vierge : terrassement pour pistes et chemins d'accès, bâtiments, et 800 mètres de barrières à neige.

Selon le rapport même du dossier UTN, seule la station de Super Besse paraît avoir une situation financière acceptable. Le Mont-Dore est très endetté et Chastreix ne pourra subsister qu'avec d'importantes aides publiques.

Le manque de neige chronique a amené récemment à l'installation de nombreux canons à neige (plus de 150 à Super Besse et une soixantaine au Mont-Dore) avec, bien sûr, de nouvelles tranchées sur les pistes.

Dans le Cantal, le financement des nouveaux équipements du Lioran est généralement assuré par le Conseil général tandis que la gestion de la station est totalement confiée à Transmontagne, une société privée...

Un gros télésiège a récemment été installé sur le versant sud, malgré l'opposition d'associations dont Mountain Wilderness. Tout le secteur du Plomb du Cantal est largement dégradé par les pistes et les nombreuses remontées, mais, le massif étant plus étendu que celui des Monts Dore, il reste (encore) pas mal d'espaces vierges... Pour combien de temps ?..

Dans les Monts Dore, une réponse semble trouvée. La création d'une grande réserve naturelle du Sancy permettrait, en effet, de protéger au mieux les zones encore vierges, à la fois pour préserver un riche patrimoine de faune et de flore et en permettre la découverte, mais aussi pour conserver un attrait touristique d'été à une région en situation difficile. L'enquête publique a conclu favorablement mais les oppositions locales persistent. Nous soutenons ce projet, puisse-t-il être mené à son terme.



L'Alpe d'Huez, recordman de l'enneigement artificiel.  
A quand des installations similaires en Auvergne ? V. Neinck