

LA REVUE

urbanisme

PROJET Bangui, la ville comme grand village ? 16/

L'INVITÉ Dani Karavan 66/

CONTROVERSES « Gilets jaunes » et territoires 74/

www.urbanisme.fr

Décembre
2018

n° 411

20 €

3 66532 10288

villes / sociétés / cultures



DOSSIER

**Réinventer les stations
de montagne 20/**

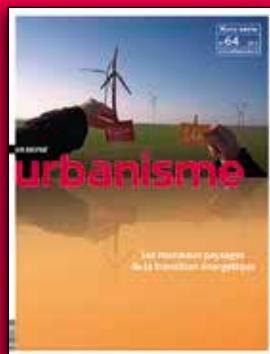


La ville n'a jamais eu autant besoin d'urbanisme

Abonnez-vous

8 numéros par an
www.urbanisme.fr

110€
55€ Pour les étudiants



LA REVUE

urbanisme

villes / sociétés / cultures

BULLETIN D'ABONNEMENT

À retourner sous pli affranchi avec votre règlement à :
Revue URBANISME - 176, rue du Temple - 75003 Paris - France
Contact service des abonnements : 01 45 45 40 00 - courriel : urbanisme.abos@orange.fr

JE CHOISIS MA FORMULE

TARIFS 1 AN 8 n° dont 4 hors-séries

France	110 €	<input type="checkbox"/>
Outre-mer	129 €	<input type="checkbox"/>
Étranger/Foreign country		
Europe, Algérie, Maroc, Tunisie	135 €	<input type="checkbox"/>
Autres pays	167 €	<input type="checkbox"/>
Étudiants, demandeurs d'emploi		
<i>Students, unemployed persons</i> (joindre justificatif)		
France	55 €	<input type="checkbox"/>
Outre-mer	65 €	<input type="checkbox"/>
Europe, Algérie, Maroc, Tunisie	68 €	<input type="checkbox"/>
Autres pays	84 €	<input type="checkbox"/>

TARIFS 2 ANS 16 n° dont 8 hors-séries

France	180 €	<input type="checkbox"/>
Outre-mer	211 €	<input type="checkbox"/>
Étranger/Foreign country		
Europe, Algérie, Maroc, Tunisie	221 €	<input type="checkbox"/>
Autres pays	274 €	<input type="checkbox"/>
Étudiants, demandeurs d'emploi		
<i>Students, unemployed persons</i> (joindre justificatif)		
France	99 €	<input type="checkbox"/>
Outre-mer	116 €	<input type="checkbox"/>
Europe, Algérie, Maroc, Tunisie	122 €	<input type="checkbox"/>
Autres pays	150 €	<input type="checkbox"/>

COORDONNÉES

M. Mme

Prénom/First Name.....

Nom/Last Name.....

Profession/Profession.....

Société/Company.....

Adresse/Address.....

.....

.....

Localité/City.....

code postal/post code

Pays/Country.....

Tél.....

E-mail.....@.....

JE CHOISIS MON MODE DE RÈGLEMENT

Par chèque à l'ordre d'urbanisme Je souhaite recevoir une facture acquittée (France et outre-mer uniquement)

À réception de la facture
Vous pouvez aussi vous abonner sur www.urbanisme.fr (paiement par carte bancaire)

Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978, vous pouvez exercer votre droit d'accès aux données vous concernant, les rectifier ou vous opposer à leur transmission éventuelle en écrivant au service Abonnements.

Date

signature

Droit au village ou droit à la ville ?

La dimension territoriale du mouvement des « gilets jaunes » a déjà donné lieu à de multiples analyses. Comme le regrette Martin Vanier dans son article, « Après la colère » (cf. p. 74), « l'explication périurbaine tient le haut du pavé ». Cette réflexion est d'une certaine manière prolongée dans nos pages « Controverses » par les contributions de Jean-Marc Stébé et Hervé Marchal sur « Le périurbain, terre de gentrification ? » et de Caroline Gallez sur la recherche un peu vaine de « L'équilibre habitat-emplois » – écrites pour la revue avant les récents événements. De son côté, dans son récent ouvrage *La Revanche des villages* (cf. p. 81), le chercheur Éric Charmes souligne la diversité de la France périurbaine qui s'est développée autour de noyaux villageois, produisant « une hybridation du rural et de l'urbain ». Dans ce contexte, il évoque un « droit au village » qui serait d'abord un « droit à l'innovation » et qui lui paraît plus pertinent qu'un hypothétique « droit à la ville ». Car « beaucoup des attentes des habitants des campagnes urbaines sont en décalage avec les idéaux portés par le droit à la ville ». L'hypothèse mérite d'être discutée.



© François Lo Presti/AFP

Le mouvement des « gilets jaunes », qui affirme un rejet des grandes villes, « exprime aussi un discours sur le droit à la ville, d'un nouveau genre », estime ainsi Michel Lussault¹. Encore faut-il en saisir le sens véritable. Rude défi politique !

Dans notre prochain numéro (412) daté du printemps 2019, nous reviendrons dans la rubrique « Controverses » sur la signification territoriale du mouvement des « gilets jaunes ». Dans le dossier autour du « droit à la ville »,

programmé depuis longtemps dans ce numéro, nous évoquerons l'actualité du livre d'Henri Lefebvre, cinquante et un ans après sa parution en mars 1968, sa réception en France et dans le monde, mais nous questionnerons aussi avec des chercheurs et des acteurs, la pertinence du « droit à la ville » dans les luttes urbaines contemporaines, en Amérique latine, en Turquie et en France. Un pays où, toujours selon Michel Lussault, « chaque rond-point investi constitua une petite république où chaque individu éprouvait la sensation de se réapproprier sa citoyenneté, et plus encore de se remettre d'aplomb, de redonner de la cohérence à son existence ». De riches débats en perspective. / **Antoine Loubière**

¹ Michel Lussault, « Des ronds-points et de la condition périurbaine », *AOC media*, 10 janvier 2019.

176, rue du Temple
75003 Paris
Tél. : (33) 01 45 45 45 00
www.urbanisme.fr
urbanisme@urbanisme.fr

Directrice de la publication
Sophie Vaissière

Rédacteur en chef
Antoine Loubière
urba.loubiere@orange.fr

Rédacteur en chef adjoint et responsable du développement
Jean-Michel Mestres
urba.mestres@orange.fr

Secrétaire de rédaction et responsable d'édition
Frédérique Chatain
urba.chatain@orange.fr

Les titres, intertitres et chapeaux relèvent de la seule responsabilité de la rédaction.

Crédits photos
Couverture : Olivier Metzger
Page 20 : Pablo Chignard/
Hanslucas
Page 66 : Studio Karavan

Gérante
Sophie Vaissière

Service abonnements et publicité
Emmanuelle Lebrun
Ligne directe : 01 45 45 40 00
urbanisme.abos@orange.fr

Abonnement
Tarif 1 an : 110 euros
www.urbanisme.fr

Conception graphique, réalisation
Etat d'Esprit-Stratis
35, boulevard de Strasbourg
75010 Paris
www.etat-desprit.fr

Président
Grégoire Milot

Chef de projet
Julie Teurnier

Création et direction artistique
Catherine Lavernhe

Mise en page
Hélène Doukhan

Diffusion en librairie
Dif'Pop-Pollen
81, rue Romain Rolland
93260 Les Lilas
Tél. : 01 43 62 08 07
Télécopie : 01 43 62 07 42

Impression
Imprimeries SNAG & Centrale
Avenue du Cantipou
Parc de l'Estuaire
76700 Harfleur

Ce numéro comporte un encart jeté : un bon d'abonnement.

urbanisme est éditée par la SARL Publications d'architecture et d'urbanisme au capital de 532 500 euros (groupe CDC) RCS Paris : 572 070 175 Commission paritaire n° 1020 T 87 217 ISSN : 1240-0874 Code TVA : FR-1357-2070175 Dépôt légal : février 2019



6 BRUITS DE VILLE

Petits et grands débats entre professionnels

par Antoine Loubière

8 CAEN

Dix ans d'une biennale

par Antoine Loubière

9 MADRID

Une révolution raisonnable ?

par Frédérique de Gravelaine

10 HOMMAGES

Marcel Roncayolo

Bartolomé Bennassar

par Antoine Loubière

Sophie Body-Gendrot

par Ariella Masbounji

Yannis Tsiomis

par Monique Eleb



© INTA

12 Le réseau africain des agences urbaines à Africités

par Brigitte Bariol-Mathais (FNAU)

13-14 La ville est-elle un produit financier comme un autre ?

par Lola Davidson (INTA)

et Éric Huybrechts (IAU-IdF)

15 Valoriser l'expertise urbaine française

par Hubert Julien-Laferrière (PFVT)

En couverture: La station de Flaine (Haute-Savoie) conçue par Marcel Breuer (1902-1981) dans les années 1960

© Olivier Metzger

www.urbanisme.fr
Pour vous abonner, rendez-vous en page 2.

16 PROJET

Bangui, la ville comme grand village ?

par Vincent Bourjaillat



© Vincent Bourjaillat

DOSSIER

20 Réinventer les stations de montagne

21 Édito

par Jean-Michel Mestres

L'Alpe d'Huez (Isère) © Pablo Chignard/Hanslucas





© Éric Dessert

22-26 Un territoire d'inventions architecturales et urbanistiques
par Jean-François Lyon-Caen

27-30 Une transition touristique, énergétique et écologique
par Vincent Vlès

31-33 Gouverner l'aménagement touristique dans les montagnes françaises
par Steve Hagimont



© S. Candé/STGM

34-37 De la gouvernance des stations à celle de leur diversification
par Emmanuelle George, Coralie Achin et Hugues François

38-41 Refaire la station sur la station
par Émeline Hatt

42-44 Planifier la croissance des résidences secondaires
par Jean Marieu

45-47 Dans les Pyrénées catalanes, des trajectoires divergentes
par Philippe Bachimon, Vincent Vlès et Pierre Dério



© Andy Parant

48-50 La « station sans voiture » existe-t-elle ?
par Jean Varlet et Kevin Sutton

51-52 De la station de ski à la station de montagne
Entretien avec Pascal Roux

53-55 Grand Oisans: extension du domaine skiable
par Dorothée Fournier

56-58 Crans-Montana: penser la ville à la montagne
par Philippe Vouillon

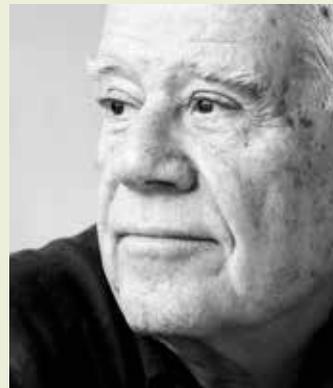


© Lionel Montico/Hemis.fr

59-62 L'agir créatif dans le tourisme de montagne
par Philippe Bourdeau

63-64 Le ski de randonnée brouille les pistes
par Dominique Kréziak

65 La station de ski idéale ?
par Olivier Thevenet



© Studio Karavan

66 L'INVITÉ
Dani Karavan

74 CONTROVERSE

Après la colère
par Martin Vanier

76 Le périurbain, terre de gentrification ?
par Jean-Marc Stébé et Hervé Marchal

79 L'équilibre habitat-emplois
par Caroline Gallez

81 LIBRAIRIE

87 AUTEURS

/ Petits et grands débats entre professionnels

Une succession d'anniversaires a mis en évidence la convergence des préoccupations en cette fin d'année agitée.

Pour le petit monde de l'urbanisme, la fin d'année est traditionnellement marquée par la remise du Grand Prix – décerné en 2018 à l'agence TER (Henri Bava, Michel Hössler, Olivier Philippe¹) – et, tous les deux ans, par le Palmarès des jeunes urbanistes (cf. encadré). La cérémonie organisée le 11 décembre dernier a consacré pour la première fois une équipe, qui plus est de paysagistes, pour laquelle l'urgence climatique impose entre autres « *le sol vivant comme concept fondateur de l'urbanisme* », selon la formule d'Ariella Masbounqi.

Mais cette fin d'année était aussi celle de divers anniversaires : les 40 ans de la coopérative Acadie, les 50 ans du Centre interdisciplinaire d'études urbaines (CIEU) de l'université Toulouse-Jean-Jaurès (ex-Le Mirail), les 10 ans d'une Fabrique de la ville, les 30 ans du concours European, la clôture du cycle consacré aux 40 ans de la politique de la ville par le CGET... Est-il possible d'en tirer quelques pistes de réflexion et d'action, alors que les « gilets jaunes » renvoient élus et professionnels à une forme d'impuissance dans la capacité à formuler la nature des problèmes à traiter ? C'est ce que nous allons essayer de faire tout au long de cet article.

DES CHERCHEURS EN QUÊTE DE VÉRITÉS

Peu de temps avant l'acte I dudit mouvement des « gilets jaunes » (17 novembre), la Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines (POPSU), pilotée par le Plan urbanisme construction architecture (PUCA), organisait le séminaire de lancement du programme « POPSU Territoires » sous l'intitulé « La recherche pour et avec les petites villes ». Et annonçait les lauréats d'une consultation de recherche-action portant sur des projets dans six petites villes². Une manière de montrer que la recherche urbaine ne s'intéresse pas qu'aux grandes villes, alors que le programme POPSU Métropoles prend une nouvelle ampleur en 2019 avec pas moins de quinze collectivités parties prenantes des consortiums de recherche³. Pour Hélène Peskine, la secrétaire permanente du PUCA, « *le programme POPSU cristallise le dialogue entre acteurs et chercheurs* », et révèle « *l'appétence des acteurs publics et privés pour les recherches en cours* ».

Quelques jours plus tard, le 29 novembre au soir, la coopérative Acadie, fondée en 1978, fêtait ses 40 ans à la halle Pajol, au fin fond du 18^e arrondissement. Un mince et long recto verso résumait « *40 ans (et plus) de*

géographie active » commencés sous la houlette de Daniel Béhar, directeur historique, rejoint ensuite par Philippe Estèbe, puis plus récemment par Martin Vanier. Alors que les « gilets jaunes » nourrissaient toutes les conversations, le débat n'eut pas lieu, malgré les incitations répétées de Martin Vanier. Comme si, dépassés par le discours devenu dominant de la fracture territoriale, les experts d'Acadie hésitaient sur la réponse à produire.

Le lendemain, 30 novembre, se terminait à Toulouse le colloque « La ville vue du CIEU », organisé pour les 50 ans de ce laboratoire interdisciplinaire d'études urbaines, un des premiers fondés en France par deux universitaires très différents, le géographe (rural) Bernard Kayser (1926-2001) et le sociologue (urbain) Raymond Ledrut (1919-1987). Il était émouvant d'entendre différents témoignages⁴ d'anciens membres du CIEU (dirigé par Emmanuel Eveno de 2015 à 2018), comme Marie-Christine Jaillot, actuelle responsable scientifique du programme POPSU Métropoles, et de partenaires. Alors que le débat de fin de journée, porté notamment par Alain Bourdin, Jacques Lévy, Jérôme Monnet, se hasardait dans la quête de la vérité scientifique, la tension entre institution et innovation ou les aléas de la prospective, André Bruston, ancien secrétariat permanent du Plan urbain (ancêtre du PUCA), rappelait que la tâche des chercheurs était de « *construire les limites de la vérité* », pas la vérité elle-même...

DES PRATICIENS EN QUÊTE DE SENS

Changement de décor, le 13 décembre, la chapelle des Récollets, à deux pas de la gare de l'Est à Paris, accueillait la soirée-débat consacrée aux 10 ans d'une Fabrique de la ville, la structure originale créée par Jean-Louis Subileau et Guillaume Hébert, « *des réalisateurs de territoires* », selon les mots de Claude Eveno, urbaniste et écrivain. Comme dans leur ouvrage *La Fabrique de la ville aujourd'hui* (cf. p. 85), c'est lui qui animait les échanges. Plusieurs des contributeurs étaient présents : Isabelle Baraud-Serfaty, Éric Bazard, Patrick Braouezec, Emmanuelle Cosse, Michel Desvigne, Jacques Lévy, Pierre Veltz... Roland Ries, le maire de Strasbourg, était excusé pour cause d'attentat terroriste. Le réel dans sa brutalité se rappelait à l'attention des participants. Mais Jean-Louis Subileau n'est pas du genre à oublier les réalités sociales et spatiales, soulignant en ouverture qu'« Une fabrique de la ville travaillait beaucoup avec des territoires difficiles (bassin minier,

Plaine Commune)... Avant d'ajouter, l'ouvrage reflète « *notre conception du métier* » : « *la ville comme projet culturel, au sens politique du terme* ».

En écho des débats du moment, Pierre Veltz rappelait que « *rien ne freine la progression des inégalités* », mais que les écarts principaux sont à l'intérieur des villes ! Quant à Isabelle Baraud-Serfaty, elle expliquait que « *les appels à manifestation d'intérêt (AMI) du type "Inventer la métropole du Grand Paris"* » relevaient d'une logique de « *sous-traitance de la ville* », débouchaient sur du « *copier-coller* » dans les propositions et « *cannibalisaient le débat urbain* ».

On retrouvait certains des intervenants les jours suivants lors du 30^e anniversaire d'European à la Cité de l'architecture et du patrimoine. L'après-midi du vendredi 14 décembre était l'occasion de s'interroger sur « *la mutation des modes de faire* », avec Isabelle Baraud-Serfaty mais aussi Émilie Bajolet, consultante (Algoé) qui a accompagné des AMI, Fabien Blasco (Montpellier Métropole Méditerranée), Dominique Schauss (Grand Besançon), Nicolas Binet (Marseille Rénovation urbaine), l'architecte urbaniste Tania Concko et Christian de Portzamparc, comme grand témoin. Avec des constats partagés sur « *le glissement des responsabilités et la montée en puissance des promoteurs* » et la nécessité d'une réaffirmation du rôle des collectivités publiques. Et peut-être aussi l'exploration de nouvelles pistes « *au risque de l'expérimentation et des communs* », thème d'une table ronde de fin de journée, avec l'intervention de Franck Riester, ministre de la Culture, annonçant un rapport sur « *la valeur de l'architecture* » confié à Marie-Christine Labourdette, présidente de la Cité de l'architecture.

Une Cité qui, samedi 15 décembre, acte V du mouvement des « *gilets jaunes* », était difficilement accessible : stations de métro fermées, lignes de bus coupées, barrages de police... L'écrivain Jean-Christophe Bailly, intervenant de

l'après-midi, montrait à qui voulait le voir des photos de l'incroyable dispositif policier. L'auteur d'*Un Arbre en mai*, témoignage sur son Mai 68, assurait n'avoir rien vu d'équivalent depuis. Dans cet étrange contexte – Isabelle Moulin, la secrétaire générale d'European, avait craint de devoir annuler la manifestation –, un débat au moins a résonné des échos des manifestations à l'extérieur, Pierre Barros, maire (apparenté PCF) de Fosses (Val-d'Oise), faisait remarquer que « *la banlieue n'avait pas bougé* »,

peut-être parce qu'elle était structurée par des projets et des forces qui les impulsaient. Quelques jours plus tard, toujours à la Cité de l'architecture et du patrimoine, le 19, à l'occasion d'une journée « *40 ans de politiques urbaines et demain ?* » organisée par

le CGET⁵, Patrick Braouezec, le président (PCF) de Plaine Commune, développait une argumentation semblable : « *Peu ou pas de "gilets jaunes" en Seine-Saint-Denis, car il existe des ressources, des gens engagés et des perspectives d'avenir.* » Une manière de défendre des villes et des quartiers ayant bénéficié de la « *politique de la ville* », qui sont aujourd'hui des « *territoires en dynamique* », à la différence de certains espaces périurbains ou ruraux. Une manière de lire le mouvement des « *gilets jaunes* » qui mérite discussion. / **Antoine Loubière**

① Cf. *L'urbanisme des milieux vivants*. Agence TER Grand Prix de l'urbanisme 2018. Nominés Patrick Bouchain, François Leclercq, Jacqueline Osty, Ariella Masboungi (dir.), Parenthèses, 2018, 176 pages, 16 euros.

② Marseillan, Château-Thierry, Vitry, Rive-de-Gier, L'Isle-sur-la-Sorgue, Briançon.

③ Le forum annuel POPSU Métropoles les réunissait à Strasbourg le 18 janvier 2019.

④ L'université Toulouse-Jean-Jaurès a édité un petit livre, *La vie de laboratoire. L'histoire chorale du CIEU*, qui restitue toute sa chair à cette aventure humaine.

⑤ Commissariat général à l'égalité des territoires, dans le cadre du cycle consacré aux 40 ans de la politique de la ville, cf. *Urbanisme*, hors-série n° 62, nov.-déc. 2017.

Peu ou pas de « gilets jaunes » en Seine-Saint-Denis

Ce numéro est celui de Isabelle Rican

LE PALMARÈS DES JEUNES URBANISTES 2018

La 7^e édition du Palmarès a récompensé cette année quatre équipes et un professionnel.

■ Caudex (Lyon) : Simon Lacourt et Clément Bollinger, paysagistes associés, visent à renouveler la manière de dessiner et d'entretenir des morceaux de paysage dans une démarche écosystémique. Depuis juillet 2017, Caudex met en œuvre un démonstrateur de paysage productif situé dans l'Ain.

<http://www.caudex.org>

■ Concorde (Marseille-Paris) : Nicolas Persyn, urbaniste, géographe, Adrien Zlatic, architecte, gérant, Jean Rodet, architecte, gérant et Simon Moisière, architecte, utilisent le foncier comme outil de lecture d'un territoire, de son histoire, de sa capacité à évoluer. À la suite du concours European 12 (2013), Concorde met en œuvre des espaces publics d'un grand ensemble au Plan d'Aou dans les quartiers nord de Marseille

(cf. « *European, une aventure à suivre* », *Urbanisme*, hors-série n° 60, juin 2017).

<http://www.concorde-a-u.com>

■ Gilles Huchette (Lens), urbaniste, développeur territorial et agriculteur (d'endives bio). Né à Lens, il œuvre pour sa ville au sein d'Euralens dont il devient le directeur début 2018.

C'est une structure de gouvernance associative de développement territorial qui couvre un ensemble urbain de près de 600 000 habitants.

www.euralens.org

■ Particules (Paris-Berlin) : Lou Bellegarde et Fabienne Boudon, architectes, cogérantes, résolument européennes, recherchent dans leurs projets une complémentarité entre vision politique et sensibilité géographique et environnementale. Elles ont à leur actif des plans de stratégies territoriales à l'échelle métropolitaine.

<http://www.particule-s.eu>

■ TICA (Nantes) : Jérémy Gouellou, urbaniste et architecte, Marie Périn, Charles Coiffier et Grégoire Barraud, architectes, utilisent sans modération l'arpentage – vecteur de projets – et la vidéo – outil d'investigation, de formalisation, de diffusion et d'échange. Basée à Nantes, l'agence a réalisé plusieurs projets de petite échelle liés aux loisirs.

<http://www.ticarchitecture.fr>



À LIRE

■ *À l'épreuve du terrain. Palmarès des jeunes urbanistes, 2018*, Isabel Diaz (dir.), Parenthèses, 2018, 128 pages, 16 euros.

CAEN/ Dix ans d'une biennale

La V^e Biennale d'architecture et d'urbanisme visait à « faire battre le cœur des villes », à commencer par celui de Caen.



Les biennales d'architecture, d'urbanisme et de paysage sont à la mode. La référence mondiale reste celle de Venise, mais plusieurs villes françaises se sont lancées dans l'aventure ces dernières années. En 2019, c'est la Région Ile-de-France qui prend le relais en organisant à Versailles, du 3 au 13 juillet, sa première Biennale d'architecture et de paysage autour du thème « L'Homme, la nature, la ville¹ ». Avec Agora,

lancée en 2004, Bordeaux s'affiche comme le modèle hexagonal avec sept éditions, dont la dernière s'est tenue à l'automne 2017. Mais la prochaine édition, initialement prévue en 2019, a été annulée sans qu'on sache si elle est reportée en 2020 ou s'il s'agit d'une complète remise en cause².

Dans ce concert, qui reste limité à quelques villes comme Orléans et Lyon, Caen peut revendiquer une réelle antériorité puisque sa première « Rencontre » date de 2009. Depuis, pas moins de cinq éditions – dont trois sous l'intitulé « Biennale d'architecture et d'urbanisme » – se sont

tenu entre 2009 et 2018. Frédéric Lenne, journaliste et essayiste, a assuré le commissariat des trois Biennales. Il tient à souligner qu'elles ont été soutenues activement par la Ville, mais portées par l'association In-Situ, présidée par Christian Duplessis, qui en assure l'organisation et le financement (mécénats privés : 80 %, subventions publiques ou parapubliques : 20 %). Un dispositif différent d'Agora, initiée directement (et largement financée) par la Métropole de Bordeaux.

Une fois le thème choisi, le commissaire s'attache à solliciter des intervenants de haut niveau, praticiens ou théoriciens, qui écriront d'abord une contribution, venant nourrir un ouvrage qui accompagnera l'exposition, les rencontres-débats, les initiatives culturelles...

L'édition 2018, qui portait le beau titre « Faire battre le cœur des villes », a été concentrée sur une dizaine de jours du 10 au 21 octobre, accueillant en outre les journées du club PRISME, réseau d'échanges des villes de la Reconstruction, lui aussi mobilisé sur le défi des centres-villes, à l'heure du programme gouvernemental « Action cœur de ville ».

Pour Catherine Joubel, cheville ouvrière de la Biennale à la direction de l'urbanisme de la communauté urbaine Caen-la-Mer, l'édition 2018 a été un succès avec une assistance nombreuse aux grandes conférences et une bonne fréquentation de l'exposition « Inventez la ville... dont vous êtes les héros ! » organisée dans le Pavillon, un lieu dédié à la culture urbaine et architecturale installée sur la presqu'île, le quartier en développement de

Caen. La nouvelle médiathèque Alexis de Tocqueville (OMA et Clément Blanchet, arch.) a contribué à attirer les participants à la conférence sur « La

culture, souffle vital des villes », avec les concepteurs Bernard Desmoulin, Luigi Failla et Clément Blanchet. L'intervention d'Alexandre Chemetoff autour de l'écologie urbaine a aussi marqué les esprits.

Pour le maire, Joël Bruneau, et l'adjointe en charge de l'urbanisme, Nathalie Bourhis³, la Biennale a d'abord la vocation de faire « partager réflexions et idées entre élus, professionnels et citoyens ». D'où l'enjeu d'élargir toujours le public, au-delà du milieu professionnel. Le thème retenu en 2018 devait y contribuer avec un programme diversifié : représentation théâtrale de la compagnie Légendes urbaines, soirées cinéma (consacrés à Patrick Bouchain et Bjarke Ingels), rencontre architecture et littérature (avec Belinda Cannone et Chris Younés), balade à vélo...

Les organisateurs sont en train d'en faire le bilan pour penser la prochaine édition en 2020 (ou 2021), avec un format encore plus interactif et participatif. / **Antoine Loubière**

① <http://bap-idf.com>

② Cf. *Sud-Ouest* du 20 décembre 2018.

③ Elle a succédé à Sonia de La Provôté, présidente de l'agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole devenue sénatrice.



À LIRE

■ *Faire battre le cœur des villes*, IN SITU 2018, Biennale d'architecture et d'urbanisme de Caen, Frédéric Lenne (dir.), Dominique Carré éditions, 152 pages, 28 euros.

MADRID / Une révolution raisonnable ?

L'Atelier projet urbain organisé en octobre 2018 dans la capitale espagnole a fait apparaître une démarche politique plus que des projets visibles.

Madrid est-elle la nouvelle destination incontournable de l'urbanisme européen ? Après l'Atelier projet urbain qu'Ariella Masboungi y a conçu et animé¹, difficile de répondre simplement. Certes, la capitale espagnole s'affirme comme un prototype des politiques urbaines dites « inclusives », qui cherchent à faire la ville « pour tous et avec tous ». La maire, Manuela Carmena a conclu l'Atelier en guest-star, vigoureusement applaudie : la politique n'en compte pas tant que ça, en Europe aujourd'hui, de ces personnalités charismatiques et fréquentables. Lorsqu'elle est élue en 2015 (surprise nationale surfant sur la vague du mouvement des Indignés, qui fera basculer politiquement plusieurs grandes cités espagnoles), cette magistrate proche de la retraite hérite d'une situation « terrible » : bulle immobilière, dette angoissante, gestion corrompue. Son programme porte sur une double priorité – réduire la dette autant que les inégalités – et sur une conviction : refus de la politique telle qu'elle est habituellement pratiquée et volonté de la renouveler selon des processus « consensuels ».

MODÈLES DÉPASSÉS

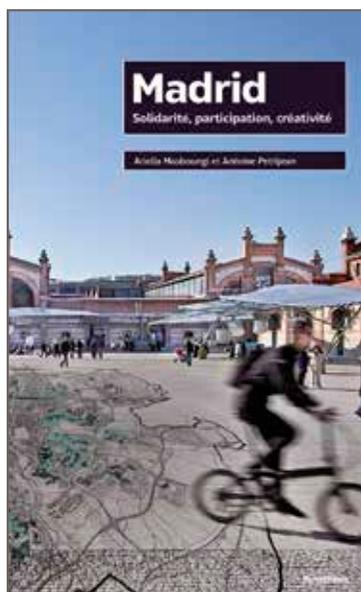
Pourtant, la visite ne soulève pas un puissant enthousiasme. D'abord, ainsi que le reconnaît Ariella Masboungi dans l'ouvrage publié à l'occasion de l'Atelier (cf. « Pour en savoir plus »), parce que cette politique urbaine reste peu visible. Peu de réalisations à son actif en si peu de temps, d'autant que la stratégie a consisté surtout à mettre en place des processus de projet et que la gestion municipale a été avant tout « raisonnable » : elle a réussi à réduire la dette de plus d'un milliard, aidée par la reprise économique et par la probité de ses comptes, mais en butte à de nombreux obstacles, en particulier l'absence de solidarité territoriale. Raisonnable, les citoyens le sont également. Par exemple, lorsqu'ils choisissent le projet le moins coûteux pour réhabiliter leur immeuble : une habitante du quartier Orcasitas explique qu'il fallait éviter les effets architecturaux, par crainte de devoir rénover à nouveau dans quelques années, et donc se contenter de supprimer l'amiante et d'isoler les bâtiments par l'extérieur. Le résultat évoque les

réhabilitations de grands ensembles réalisées en France au siècle dernier, mais les habitants apprécient d'autant mieux leur nouveau confort qu'il a coûté seulement 1800 euros par appartement, grâce aux aides de la Ville et aux subventions. Le programme de rénovation annonce avoir soutenu ainsi 4 900 familles en deux ans, et économisé 32 000 tonnes de CO₂.

La rénovation de la Gran Vía montre comment fonctionne la démarche madrilène : cette artère symbolique du Madrid moderne, tragiquement encombrée par les voitures et par le flot des piétons, a perdu son charme et son attractivité

commerciale. La Ville ferme deux voies sur six, élargit les trottoirs, crée une piste cyclable – après avoir testé ces dispositifs et consulté sur sa plateforme participative. Peu spectaculaire (un véritable projet sur les espaces publics du centre reste à élaborer), empirique et progressif, ce processus répond à la volonté d'échapper aux modèles technicistes précédents tout en respectant la sobriété budgétaire. Et il s'applique à l'ensemble des projets d'aménagement. Pas de doute, nous sommes bien dans ce moment du projet urbain européen où les modèles semblent dépassés, où s'impose la nécessité de réinventer en impliquant les citoyens. Madrid donne l'exemple d'une recomposition des champs politiques et de son incidence sur la question urbaine – rappelant combien ville et politique restent onto-

logiquement liées. Difficile d'en prédire les suites (l'équipe va affronter les urnes à nouveau en mai prochain) et la qualité. Optimiste, Manuela Carmena estime qu'il faut laisser une « culture de la participation » se construire, avec patience : « Demander des résultats immédiats, c'est se laisser guider par les idées reçues. » / **Frédérique de Gravelaine**



Ce numéro est celui de Isabelle Rican

¹ Organisé par la DGALN (Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature/ministères de la Transition écologique et solidaire et de la Cohésion des territoires) et Innovapresse, les 18 et 19 octobre 2018.

POUR EN SAVOIR PLUS

■ Ariella Masboungi et Antoine Petitjean, *Madrid. Solidarité, participation, créativité*, éditions Parenthèses, 2018.

/ Marcel Roncayolo (1926-2018)

Tardivement honoré par un hommage officiel lors du Grand Prix de l'urbanisme 2012¹ – à l'initiative de Francis Cuillier (1944-2013) –, Marcel Roncayolo, décédé le 13 octobre 2018, restera dans les mémoires comme le géographe de Marseille, sa ville d'origine, dont il ne cessera de suivre et d'analyser les évolutions : de son premier livre *Géographie électorale des Bouches du Rhône*, coécrit en 1961 avec Antoine Olivesi (Fondation nationale des sciences politiques), à son dernier ouvrage *Le Géographe dans sa ville* (avec Sophie Bertran de Balanda, Parenthèses 2016²).

Mais le ramener à une identité de géographe, marseillais de surcroît – alors qu'il a fait une grande partie de sa carrière à Paris dans les plus hautes institutions universitaires (ENS, EHESS) –, serait profondément réducteur tant cet enseignant-chercheur était ouvert à l'ensemble des sciences humaines et sociales. Il a ainsi contribué à l'introduction en France

de l'École de Chicago et sera un des principaux auteurs de *L'Histoire de la France urbaine* impulsée par Georges Duby, dirigeant même le tome V sur « la ville aujourd'hui ». C'était aussi un « homme d'influence », selon la formule de Thierry Paquot³, qui jouera entre autres un rôle essentiel dans la création de la filière d'enseignement des sciences sociales dans les lycées. Marcel Roncayolo était attentif aux jeunes chercheurs, comme en a témoigné Boris Grésillon, géographe, professeur des universités (Aix-Marseille Université), en faisant le récit de leur première rencontre. « *À ma grande surprise, il me connaissait déjà : mon livre Berlin métropole culturelle trônait dans sa bibliothèque. Quel honneur ! D'autant plus que Marcel, esprit toujours en alerte, m'avait réellement lu et entama sans plus attendre une conversation entre géographes culturels. [...] Mais j'étais si jeune et lui si expérimenté*⁴. »

Il nous avait également réservé le meilleur accueil lorsque nous avons

voulu publier un dossier sur les villes méditerranéennes (*Urbanisme*, n° 369, nov.-déc. 2009). Nous avons entrepris un véritable dialogue pendant plusieurs semaines pour mettre au point un entretien au final passionnant, « La Méditerranée, un bouillon de cultures », lors de déjeuners dans un restaurant corse du quartier de la République, où le plaisir de la bonne chère se mêlait à celui de la parole partagée. C'est ce souvenir que je garderai de Marcel Roncayolo. / **Antoine Loubière**

① Cf. l'ouvrage publié sous la direction d'Ariella Masboungi, *La ville sur mesure. François Grether, Grand Prix de l'urbanisme 2012. Hommage à Marcel Roncayolo*, Parenthèses, 2013.

② Dont Jean-Paul Blais avait rendu compte dans *Urbanisme*, n° 402, automne 2016.

③ Marcel Roncayolo avait accordé un long entretien à Thierry Paquot, paru dans *Urbanisme* (n° 298, janv.-fév. 1998), et avait dirigé avec lui un important recueil de textes, *Villes et civilisation urbaine, XVIII^e-XX^e siècle*, Larousse, 1992.

④ Lettre aux amis et proches de Marcel Roncayolo du 17 octobre 2018.

/ Bartolomé Bennassar (1929-2018)

Grand historien de l'Espagne, Bartolomé Bennassar était né à Nîmes mais passera la plus grande partie de sa vie à Toulouse, où il avait commencé à enseigner à la faculté des lettres dès 1956 ; il sera même président de l'université de Toulouse Le Mirail (devenue Jean-Jaurès) de 1978 à 1980. Comme il nous l'avait longuement raconté dans un entretien¹ accordé dans son petit appartement du centre de Nîmes, en janvier 2014, en compagnie de sa femme Lucile (avec laquelle il coécrivra plusieurs ouvrages) : « *C'est Fernand Braudel qui m'a poussé à faire ma thèse sur Valladolid et ses campagnes au Siècle d'or. Il m'a dit en substance : "Mon hypothèse, vous verrez ce qu'elle vaut, est que Valladolid a été au fond une anticipation de Madrid."* » Une thèse d'État commencée en 1955

et soutenue en 1967, qui entraînera de nombreux séjours en Espagne, à la Casa de Velázquez de Madrid en particulier.

Bien des années plus tard et après de nombreux ouvrages de référence, dont *L'Histoire des Espagnols* (Armand Colin, 1985), il publiera une *Histoire de Madrid* (Perrin, 2013) qui avait été le prétexte de notre entretien. Ce récit historique, ancré dans la vie quotidienne, s'appuyait sur des romanciers, en particulier Benito Pérez Galdós, « *le Balzac ou le Zola espagnol* », pour décrire la seconde partie du XIX^e siècle. Une période où les Français étaient relativement nombreux à Madrid (autour de 10 000) et « *certains d'entre eux, originaires précisément du Cantal, sont devenus les boulangers les plus réputés de la ville* ». L'historien

observait que « *Madrid est né de l'espace [...] et que l'offre continue d'espace est demeurée le meilleur atout de sa croissance* ». Il soulignait la constitution d'un marché et le rôle d'une bourgeoisie de propriétaires dès le XIX^e siècle. En conclusion, Bartolomé Bennassar se réjouissait que Madrid soit devenue, au fil des années 1980 et 1990, une grande métropole européenne.

Romancier à ses heures², pêcheur à la ligne convaincu et critique taurin reconnu, il était un homme d'une grande sensibilité, marqué à jamais par le suicide de son fils, le poète Jean Bennassar (1957-1979). / **A. L.**

① « L'invité », *Urbanisme*, n° 392, printemps 2014.

② Son dernier roman, *Toutes les Colombies*, situé dans les années 1960, mérite d'être relu à la lumière de la situation actuelle.

/ Sophie Body-Gendrot (1942-2018)

Sophie Body-Gendrot nous a quittés le 21 septembre dernier après une longue maladie qui ne l'a pas empêchée jusqu'au bout de diriger des thèses et de donner des conférences numériques. Docteur d'État, spécialiste du monde nord-américain, professeur émérite à l'université de la Sorbonne-Paris-IV et chercheuse au Centre de recherches sociologiques sur le droit et les institutions pénales (Cesdip/CNRS), elle a codirigé le Centre d'études urbaines dans le monde anglophone (Sorbonne-Paris-IV). Passionnée par la question des violences urbaines, elle a présidé la Société européenne de criminologie, avec un goût personnel pour la sécurité dans l'espace public. Sa passion pour l'urbanisme en a fait une figure de l'équipe Rogers lors de la consultation internationale du Grand Paris. Par ailleurs, elle a été experte associée du programme international Urban Age de la London School of Economics, aux côtés de sociologues urbains (Richard Sennett, Saskia Sassen), d'analystes de la gouvernance (T. Travers, G. Frug), d'un architecte (Rem Koolhaas)... Ces experts nomades faisaient un pari : les métropoles des pays développés peuvent apprendre de celles du Sud, dont les problèmes préfigurent les urgences du XXI^e siècle (climat, migrations, violences...).

Le programme Urban Age a produit l'ouvrage de référence *The Endless City*, auquel Sophie a contribué. De son côté, elle a publié et codirigé une vingtaine d'ouvrages et une centaine d'articles en France et à l'étranger dont : *Sortir des banlieues* (Autrement, 2007), *Violence in Europe* (Springer, 2008), et *La peur détruira-t-elle la ville ?* (Bourin, 2008). Nous avons toutes deux évoqué sereinement, lors des longs derniers mois qu'elle a su vivre avec intensité, son départ. Sophie restait incroyablement vive et à l'écoute des autres, et sa voix nous manquera tant elle y faisait passer son énergie et l'essence de son être. Son sourire rayonnait, rempli de l'attention qu'elle vous portait, de son immense intelligence, de son incroyable engagement professionnel qui était aussi personnel en faveur des valeurs de partage. Sa compréhension raisonnée de la violence l'a fait s'engager, à rebours des idées reçues et de la montée du rejet de l'autre, en faveur d'une ville apaisée, aimable, où une cohabitation sereine entre les différents groupes sociaux contribue à la lutte contre l'insécurité. Voilà pourquoi il faut lire et relire Sophie Body-Gendrot, qui démontre, à l'instar de François Ascher (1946-2009), que le but de la recherche urbaine est d'agir sur le réel et de nourrir l'action. / **Ariella Masbouni**

/ Yannis Tsiomis (1944-2018)

Yannis, fondamentalement grec, pétri de philosophie, mais aussi théoricien, praticien, enseignant « international ».

Athènes, où il est né, a été l'un des pôles de sa vie, et lui a permis de déployer ses talents que ce soit par une exposition, une thèse, un livre¹, des aménagements et des bâtiments d'exception, comme la Géode du Pirée. Avec lui, chez lui, les voyages prenaient une autre dimension, Épidaure sous la neige reste inoubliable, et il nous a enchantés, en Crète et ailleurs, avec ces maisons de rêve, suspendues au-dessus de l'eau, construites par lui ou par ses amis Souzàna et Dimítris Antonakákis. La Méditerranée était un lien fort entre nous, découvert en particulier à Thessalonique, berceau de sa famille.

Paris, l'autre pôle de sa vie, l'avait accueilli comme réfugié politique et il s'est plongé dans le monde de l'art en magnifiant des galeries conçues avec une élégance qui caractérisait tous ses gestes. Au début des années 1990, nous l'avions, avec Jean-Louis Cohen, choisi comme responsable du premier DEA en architecture. Trio très solidaire, amis intimes et collègues en même temps, nous échangeons nos rôles. Ce premier DEA et doctorat s'est révélé être une aventure contre tous, une lutte que nous avons menée ensemble pour garder notre autonomie et faire reconnaître notre identité de discipline, y compris face à ceux qui se présentaient comme nos alliés et

tentaient de nous contrôler, voire de nous surveiller, et que nous avons fini par quitter.

Yannis était un professeur passionnant, dans la catégorie « bête de scène », mais il était aussi très attentif à ses étudiants qu'il guidait vers la découverte d'eux-mêmes sans pressions inutiles, en maïeuticien aguerrri. Aujourd'hui, la centaine d'étudiants que nous avons formés ensemble sont présents dans la plupart des écoles d'architecture françaises. Nombre d'entre eux sont devenus des chercheurs reconnus pour leurs travaux innovants et certains dirigent des laboratoires de recherche.

Nous échangeons nos hypothèses quand nous faisons des cours communs, mais aussi au long de nos dîners qui mêlaient discussions politiques et réflexions sur le monde tel qu'il va, surtout quand Marie, son épouse, reine des jeux de mots hilarants, était présente. Je me souviens aussi de dîners ou de réunions avec Georges Candilis (1913-1995), qui était son ami, où les rires fusaient quand Yannis le poussait à évoquer les souvenirs drôles ou surprenants de l'atelier de Le Corbusier.

Il portait un regard ironique et tendre sur « l'humanité souffrante », ce qui nourrissait aussi notre complicité. Yannis, inoubliable... / **Monique Eleb**

^① Son dernier livre : *Athènes à soi-même étrangère. Naissance d'une capitale classique*, Parenthèses, 2017.

/ Le réseau africain des agences urbaines à Africités

Africités, organisé par Cités et gouvernements locaux unis Afrique (CGLU Afrique), réunit tous les trois ans les acteurs africains de la ville et des territoires.



Africités 2018, organisé à Marrakech, était le premier rendez-vous après l'adoption des Objectifs de développement durable (ODD) et de l'Agenda urbain mondial. Sous le titre « La transition vers des villes et des territoires durables, le rôle des collectivités territoriales en Afrique » et avec plus de 8000 participants, l'événement a été un succès. Les nombreuses propositions adoptées visent à réussir la transition démographique, économique, sociale et environnementale en Afrique, en s'appuyant davantage sur la décentralisation et les pouvoirs locaux et

en misant sur des solutions originales africaines. Trois journées thématiques ont permis d'aborder les enjeux des migrations, du changement climatique et de la planification urbaine.

LE RÔLE DES AGENCES

L'enjeu de la territorialisation des engagements climatiques des États a notamment été rappelé et les collectivités ont été invitées à préparer des plans climat et à élaborer des dossiers éligibles au Fonds vert. Le sommet Africités a aussi plébiscité la planification urbaine comme outil de base pour la transition vers des villes et des territoires durables et a rappelé le rôle clé des agences urbaines pour offrir un cadre de dialogue entre tous les acteurs afin de définir la réglementation de l'espace urbain et les politiques d'aménagement, de construction et de mobilité. La journée planification, organisée à l'initiative de Majal, le réseau des agences urbaines marocaines (homologue de la Fédération française des agences d'urbanisme, la Fnau), a permis la signature d'accords de partenariat entre quatorze villes africaines et marocaines sur la planification urbaine et la création d'agences d'urbanisme.

En parallèle, le réseau mondial des agences urbaines MTPA (Metropolitan and Territorial Planning Agencies Global Network) a organisé un événement pour le réseau africain des agences urbaines, qui avait été lancé en juillet 2018 dans le cadre du sommet Climate Chance à Abidjan. Le réseau MTPA, lancé en 2016 au sommet Habitat III à Quito¹ et dont la présidence et le secrétariat sont assurés par la Fnau, rassemble les réseaux français, marocain et mexicain des agences d'urbanisme, ainsi que des



agences de plusieurs pays. Des élus, notamment les maires de Bamako et Ouagadougou, des directeurs d'agences, les membres du MTPA ont signé une charte pour la création d'agences urbaines et ont constitué un groupe de pilotage qui rassemble des acteurs du Mali, du Maroc, du Burkina Faso, du Sénégal, de Côte d'Ivoire, du Niger, du Togo. Il va travailler en lien avec la Fnau à la structuration du réseau africain MTPA Afrique et aux coopérations avec ONU-Habitat, qui a rappelé tout son soutien à ce réseau. Le prochain sommet Climate Chance à Accra (Ghana), à l'automne 2019, et le prochain Forum urbain mondial, en février 2020, à Abou Dhabi, seront autant d'étapes pour le réseau. / **Brigitte Bariol-Mathais**

¹ Cf. « Quito, un beau moment à valoriser », Brigitte Bariol-Mathais, *Urbanisme*, n° 403, hiver 2016.

POUR EN SAVOIR PLUS

www.mtpa-network.org/fr
www.fnau.org/fr

/ La ville est-elle un produit financier comme un autre ?

Lors d'une session organisée par l'INTA et l'IAU Ile-de-France, Africités s'est penché sur les effets de l'application des méthodes financières à la ville et à l'immobilier.



© Kamdem Souop

Les banques d'affaires, avec leurs fonds et véhicules d'investissement immobilier, s'intéressent de plus en plus à la ville pour diversifier leurs portefeuilles et bénéficier des cycles courts de l'immobilier (Solidere à Beyrouth, China International Trust and Investment Corporation pour la ville nouvelle de Kimbala en Ouganda...). L'ampleur des fonds à placer est considérable : Wall Street atteint aujourd'hui un niveau deux fois supérieur à celui de 2007. Pour attirer les investisseurs, les villes de tous les continents conçoivent des projets adaptés à cette demande sur des pans de villes entiers, voire des villes nouvelles, véritables arguments de marketing territorial. Ainsi, la ville n'est plus conçue comme un patrimoine mais comme un produit

financier. La valeur d'usage disparaît sous la valeur monétaire.

La financiarisation de la ville est vue par les collectivités locales comme une possibilité de financer des infrastructures urbaines et l'immobilier. Dans ce sens, les États africains encouragent ces investissements en sécurisant les marchés foncier et immobilier, en ouvrant ces marchés aux investissements internationaux et en proposant des taux de fiscalité faibles avec des règles d'urbanisme souvent limitées.

Mais les conséquences sont contradictoires avec les effets attendus.

Des villes nouvelles en Égypte, au Sénégal ou en Angola restent en grande partie inoccupées, bien que vendues, malgré la crise du logement. Des services urbains sont privatisés

généralisant des surcoûts pour les usagers. Les centres-villes bien équipés de Kigali, Bamako et Ouagadougou se vident de leur population poussée vers des périphéries non équipées et sans emplois, pour faire place à des centres commerciaux et des bureaux avec un taux de vacance important. L'étalement urbain généré par ces dynamiques augmente la pression sur les infrastructures urbaines. Énergie, ressources naturelles et capitaux sont mobilisés pour répondre à une demande de placement financier spéculatif qui ne répond pas à la demande en emplois, logements et services urbains abordables. Cela va à l'encontre des Objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU et contredit les orientations du nouvel Agenda urbain d'ONU-Habitat.

Ce numéro est celui de Isabelle Rican

MIEUX RÉGULER LES MARCHÉS FONCIERS ET IMMOBILIERS

Une meilleure régulation des marchés fonciers et immobiliers suppose de forger des outils qui permettent de canaliser les investissements vers des ■■■

POUR EN SAVOIR PLUS

■ L'INTA est une association internationale de décideurs et de praticiens publics et privés qui partagent connaissances, expériences et savoir-faire pour un développement urbain intégré.

www.inta-aivn.org

■ L'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (IAU-IDF) est une fondation dont les missions sont celles d'une agence d'urbanisme pour la région Ile-de-France. L'institut est actif aussi bien en France qu'à l'étranger.

www.iau-idf.fr



© INTA

■ projets intégrés et inclusifs en faveur des populations.

Les États ont la responsabilité de renforcer le contrôle sur les circuits financiers, notamment sur l'origine des investissements. Ils doivent appuyer les collectivités locales en les dotant des capacités à gérer leurs territoires, aujourd'hui très vulnérables aux jeux des coalitions

d'acteurs. En effet, acteurs financiers, politiques, immobiliers et bureaux d'études d'ingénierie et d'architecture s'associent et profitent de ce contexte fragile.

En parallèle, une meilleure connaissance des besoins des habitants et de l'écosystème des marchés fonciers et immobiliers s'avère nécessaire pour plus de transparence et pour développer des outils adaptés aux contextes locaux.

Malgré une décentralisation qui tarde à se mettre en place, les collectivités locales commencent à réagir et renforcent leurs outils de planification urbaine pour les orienter autrement : densification de la ville produite, meilleure prise en compte

de la ville informelle, pour réduire les coûts d'infrastructures et la consommation des ressources naturelles. Des agences d'urbanisme sont mises en place pour aider la prise de décision et la mise en œuvre de la planification des villes. Des outils d'action foncière sont créés pour limiter la spéculation foncière et préparer les projets d'aménagement. La fiscalité foncière et immobilière doit être repensée pour décourager les investissements inutiles (logements et bureaux vides), limiter la rétention foncière et mieux

recupérer la plus-value foncière générée par l'investissement public. Enfin, un renforcement des capacités financières des collectivités locales de pair avec une exigence de qualité et d'efficacité de service doit permettre de réduire les coûts des services urbains. Les outils de financement, trop orientés en faveur des opérateurs financiers, sont à renouveler avec, par exemple, les obligations municipales, le financement participatif, la mobilisation des diasporas.

Il est nécessaire que les organismes multilatéraux comme ONU-Habitat, l'OCDE ou la Banque mondiale portent le débat international sur la financiarisation de la ville afin d'évaluer ses conséquences au

Les États doivent appuyer les collectivités locales

regard des engagements internationaux sur le développement durable¹. Cela devient urgent au regard de l'accélération des inégalités sociales et de la dégradation rapide des villes et des territoires dues aux effets de la financiarisation des économies. / **Lola Davidson (INTA) et Éric Huybrechts (IAU-IdF)**

¹ Session organisée par l'INTA et l'IAU-IdF (Objectifs de développement durable, Accord de Paris sur le climat, nouvel Agenda urbain).

L'AFRIQUE DES VILLES À LA RECHERCHE D'UN NOUVEAU SOUFFLE?

Impressions à l'issue d'un rapide passage au VIII^e sommet Africités.

Dans un paysage géopolitique continental où sont encore très présents les maux du mal-développement (guerres et terrorisme, misère, corruption des élites, mainmise des puissances étrangères sur les matières premières...), l'urbanisation est l'un des faits positifs majeurs. Et les villes africaines sont de plus en plus identifiées comme l'un des principaux moteurs de la croissance économique et – cela est lié – comme l'un des principaux leviers pour atteindre les Objectifs du millénaire pour le développement (OMD¹) de réduction de la pauvreté.

Alors comment expliquer qu'Africités 2018 ressemble tant, voire en moins bien, à Africités 2012 à Dakar, auquel j'avais également participé ? Installations indignes de pays organisateur, tout en grandes tentes provisoires et salles de conférences à

l'acoustique désastreuse, salle plénière surdimensionnée qui sonne vide, faible nombre d'exposants, essentiellement des stands marocains ou des associations de maires (Cameroun, Côte d'Ivoire, Mali, Sénégal... pour la majorité francophones), mais quasi-absence des entreprises et des grandes organisations Internationales, des ONG et des coopérations nationales. Problème d'organisation ou de localisation ? Tout comme il n'était pas aisé pour tous les pays d'aller à Johannesburg il y a trois ans, cette fois-ci il n'était pas simple de se rendre au Maroc depuis les pays de l'est et du sud du continent. Difficulté de CGLU, l'organisateur du salon, à renouveler le concept et mobiliser les acteurs des villes africaines autour du thème de la transition énergétique ? Ou tout simplement, du fait de la croissance urbaine

généralisée, ne s'agit-il pas du signe d'une réorganisation en cours des systèmes d'acteurs des villes et d'une forme d'affaiblissement des pouvoirs locaux et municipaux ? Ceux-ci ont en effet été mobilisés, ces dernières décennies, comme le principal point d'appui de mise en œuvre des programmes d'aide et de coopération internationale, car considérés comme plus fiables et moins corrompus que les gouvernements d'États. Avec l'émergence de nouveaux enjeux et acteurs urbains, notamment dans la sphère économique, leur rôle devient-il moins décisif et moins incontournable dans la poursuite du développement urbain du continent ? /

Vincent Bourjaillat

¹ Les Objectifs de développement durable (ODD), publiés en 2015, ont succédé aux Objectifs du millénaire pour le développement adoptés par l'ONU en 2000.

/ Valoriser l'expertise urbaine française

Créé en 2011, le Partenariat français pour la ville et les territoires (PFVT) est désormais une plateforme représentative de la diversité de l'expertise française sur les enjeux urbains. Par Hubert Julien-Laferrière, député du Rhône, coprésident du PFVT

Depuis le mois d'octobre 2018, j'ai le plaisir de présider le Partenariat français pour la ville et les territoires (PFVT¹) avec la Direction générale de la mondialisation (ministère de l'Europe et des Affaires étrangères) et la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN, ministères de la Cohésion des territoires et de la Transition écologique et solidaire). Une gouvernance originale qui permet de mettre en dialogue une grande diversité d'acteurs et d'offrir un large spectre de diffusion au savoir-faire français.

Ce renouvellement de la gouvernance s'accompagne d'un renouvellement du secrétariat technique du PFVT, c'est désormais la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) qui assure ce rôle. Ces évolutions relancent les travaux du PFVT, avec une feuille de route tracée en vue de deux échéances importantes. Le Forum urbain mondial, qui se déroulera en février 2020 à Abou Dhabi, sera l'occasion pour le PFVT de porter la représentation française et de diffuser l'expertise et les savoir-faire français autour de l'urbain. Le sommet Afrique-France sera le second jalon de l'année 2020 pour le PFVT, et fera de la ville durable une thématique transversale des échanges.

Pour répondre à ces enjeux, deux événements ont été organisés à la fin de l'année 2018. Le 13 novembre, une conférence de rentrée du PFVT a fait dialoguer des acteurs majeurs des instances internationales qui traitent de la ville. Ainsi, Maimunah Mohd Sharif, directrice exécutive d'ONU-Habitat,

est venue nous exposer sa vision de la ville durable et des objectifs pour la prochaine décennie. Cette conférence était aussi l'occasion de présenter la nouvelle gouvernance aux membres du PFVT.

À la suite de cet événement de relance, un séminaire de travail a mobilisé les membres du PFVT, le



Hubert Julien-Laferrière
© D.R.

14 décembre. Organisé sous forme d'ateliers thématiques, il était pensé pour faire participer tous les membres présents à l'élaboration du programme de travail du PFVT jusqu'aux deux échéances de 2020. Ce *barcamp* a permis de construire une base solide de réflexion et de préparation pour le

Forum urbain mondial et le sommet Afrique-France, dans le cadre des Objectifs de développement durable et du nouvel Agenda urbain, définis par l'ONU.

Cette mobilisation des membres du PFVT, qui sont des acteurs étatiques, des collectivités territoriales, des professionnels, des entreprises, des

chercheurs et des acteurs de la société civile, est nécessaire pour faire vivre le Partenariat car ce sont eux qui font les échanges et qui portent l'expertise française. Le PFVT existe pour leur donner un espace de rencontre et de coordination pour diffuser leur savoir-faire. / Hubert Julien-Laferrière

¹ Le PFVT est coprésidé par Emmanuel Puisais-Jauvin, directeur général adjoint de la mondialisation, de la culture, de l'enseignement et du développement international (DGM/MEAE), et Paul Delduc, directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN/MCT et MTES).

POUR EN SAVOIR PLUS

■ « France Ville Durable – Sustainable City by France » est le portail des ressources et projets exemplaires de la ville durable, porté par l'Institut de la ville durable (IVD) et Vivapolis, le réseau français des acteurs publics et privés de la ville durable. Il a pour objectif la promotion du savoir-faire des acteurs français et la diffusion des meilleures pratiques et expériences. C'est une plateforme collaborative alimentée par ses contributeurs et les parties prenantes qui peuvent ainsi diffuser leurs savoir-faire.

<https://villedurable.fr>

FÉDÉRER LES ACTEURS

Le PFVT s'organise autour de collègues d'acteurs : l'État et les administrations publiques, les collectivités territoriales, les entreprises, les chercheurs et universitaires, les professionnels de l'urbain et les ONG. Aussi, il est un lieu permettant à tous les acteurs de se retrouver autour de ses trois objectifs :

- Fédérer les acteurs français de l'urbain.
- Représenter l'expertise française dans les grands événements internationaux sur l'urbain, notamment en organisant les délégations pour avoir la meilleure diversité des acteurs et pour valoriser le savoir-faire français.
- Coordonner l'action de plaidoyer français sur le développement urbain et sur l'alliance des territoires, en coproduisant des messages politiques sur les valeurs de la ville, sur les rôles de chacun dans la construction du territoire. Il s'agit aussi d'illustrer ce plaidoyer par des pratiques inspirantes menées par les acteurs français.

www.pfvt.fr/fr

/ Bangui, la ville comme grand village ?

Théâtre en 2013 et 2014 de violents affrontements intercommunautaires qui ont conduit à la destruction de nombreux quartiers, puis à l'intervention militaire de la France et de l'ONU, Bangui, la capitale de la République centrafricaine, aspire à se projeter à nouveau dans une logique de développement, comme en a témoigné une session des Ateliers de Cergy, l'été 2018.

Par Vincent Bourjaillat, aménageur et urbaniste (Ateliers de Cergy)

La République centrafricaine occupe depuis de nombreuses années les dernières places des classements internationaux. Et de son histoire contemporaine, on retient essentiellement une succession de régimes autoritaires, voire de dictatures plus ou moins éclairées, dont celle du tristement célèbre Jean-Bedel Bokassa (1921-1996), président (1966-1976) puis empereur (1976-1979). Il est vrai que ce pays, bien plus que d'autres en Afrique, est une construction coloniale artificielle, consistant à regrouper les bassins-versants de deux fleuves de l'Oubangui et du Chari¹ en vue d'assurer une hypothétique continuité géographique de l'empire colonial français entre l'Afrique de l'Ouest (Cameroun, Congo) et la région du Nil (Soudan, Égypte). Aujourd'hui, les cinq

millions de Centrafricains semblent bien peu nombreux pour tenir les 623 000 km² de superficie de leur pays !

BANGUI, UNE FIGURE URBAINE DU XX^e SIÈCLE MISE À MAL PAR LES TENSIONS COMMUNAUTAIRES

À l'instar de la construction du pays, la capitale Bangui apparaît également comme une ville « mal née ». Le colon français s'y est en effet établi alors que le site, certes magnifique avec la présence de collines en bord du fleuve, présente toutes les caractéristiques d'un territoire régulièrement inondé.

L'autre caractéristique de la fondation de la ville, qui va l'organiser et la définir tout du long du XX^e siècle, est

Ce numéro est celui de Isabelle Rican

Vue sur l'Oubangui (photos de Vincent Bourjaillat)



la décision des colons d'instaurer une zone tampon de sécurité de 5 km entre le poste colonial et les villages indigènes. Le plan de 1930 établit ainsi un « point 0 », en bord de fleuve, à partir duquel partent des grands axes vers le nord et l'ouest, lesquels croisent, à 5 km, les villages qui font commerce avec l'intérieur du pays. Ensuite, la planification urbaine a doté Bangui de grandes avenues et d'un centre administratif regroupant la majorité des institutions, ainsi que d'une série de quartiers lotis et assainis pour y loger les classes moyennes et les expatriés, comme les quartiers Lakouanga, Sica ou Cité Christophe. À 5 km de là, les quartiers « indigènes » et les marchés se sont développés, notamment le secteur dit du PK5 (ou kilomètre 5) qui va devenir progressivement le principal pôle commercial de la ville, installant une forme de bipolarité avec le centre historique.

Après l'indépendance, l'instabilité politique a réduit la planification urbaine à quelques brefs épisodes peu structurants. La croissance de la ville, soutenue par l'exode rural et la démographie, s'est donc déroulée essentiellement dans de nouveaux quartiers mal lotis. Puis, à partir des années 1990, elle a débordé à l'extérieur des limites administratives et a contourné le verrou physique de l'aéroport de Mpoko, faisant ainsi « éclater » la figure urbaine particulière issue de la période coloniale².

La période contemporaine est marquée par plusieurs épisodes de tensions communautaires. Les premières tensions entre chrétiens et musulmans sont ainsi apparues à la fin des années 1990, sous la présidence de Ange-Félix Patassé. En 2013-2014, la situation a totalement dégénéré, une grande partie de la ville passant sous le contrôle des différentes milices armées³, avec comme épice centre des combats et des destructions de maisons le secteur du kilomètre 5, à majorité musulmane. Avec les interventions militaires de la France puis de l'ONU, la ville est entrée

dans une longue période de crise humanitaire, avec ses différentes étapes : urgence et rétablissement de l'ordre, puis transition politique et intervention des ONG dont l'action principale sera la reconstruction de maisons⁴ visant à permettre le retour des déplacés dans leurs quartiers d'origine. Et depuis mars 2016 et l'élection du président Faustin-Archange Touadéra, les autorités cherchent les chemins de sortie de crise.

APRÈS LA CRISE HUMANITAIRE, REPENSER LE GRAND BANGUI SUR LE MODÈLE D'UN « GRAND VILLAGE »

Se projeter de nouveau en situation post-crise humanitaire, recommencer à penser le développement de la ville, s'interroger sur les manières de refonder un nouveau contrat urbain et social ont permis de mettre en lumière des évolutions majeures de l'urbanisation que la crise n'avait pas permis de voir et de comprendre.

Une approche privilégiant la reconstruction des quartiers détruits, en prolongement de l'action humanitaire aurait pu être tentante. Elle est cependant vite apparue comme inopérante car trop centrée sur les droits et besoins des individus⁵, mais surtout

parce que les principaux enjeux urbains en ce début de XXI^e siècle sont ailleurs que dans les quartiers détruits. Ces enjeux majeurs sont, d'abord, d'organiser l'étalement urbain au-delà des limites administratives, puis de conforter les polarités qui ont émergé en marge du centre historique, enfin, en forçant un peu le trait, d'accepter une forme de « déclasserment » du centre historique. L'étalement de Bangui n'a, en soi, rien d'étonnant ni de particulier, tant c'est la règle actuelle de la majorité des grandes villes africaines. Il y a cependant, ici, une différence notable : cet étalement n'est pas uniquement le fait de l'exode rural et de l'impossibilité des populations pauvres à accéder aux quartiers centraux. Il est en grande

Refonder un nouveau contrat urbain et social

Ce numéro est celui de Isabelle Rican





Combattant sur la route de l'aéroport, de Boy-Rabé sur la route du nord ont érigé une sorte d'arc de polarités péricentrales. Et, de fait, Bangui est bel et bien aujourd'hui une agglomération polycentrique, avec les quartiers périphériques du début du XX^e siècle qui sont devenus les principaux centres de vie de la population, de jour comme de nuit. Un fonctionnement qu'il est donc devenu nécessaire de reconnaître

partie le fait des classes moyennes et aisées, de culture urbaine depuis plusieurs générations, qui cherchent ainsi à garder ou à retrouver un ancrage avec la terre, y compris en y maintenant une activité agricole, en direct ou en fermage. Ce qui fait dire à certains responsables locaux que l'étalement urbain à Bangui n'est pas un problème en soi, puisque l'espace reste contrôlé et que la création de nouveaux quartiers plus ou moins bien lotis s'inscrit dans une forme de respect et d'entretien des espaces naturels et agricoles existants. L'émergence des polarités aux franges du centre-ville, correspondant à la distance de 5 km de sécurité imposés par le colonisateur, points de contact et d'échanges commerciaux entre la ville et l'intérieur du pays, ne s'est pas limitée au secteur du Kilomètre 5. D'ouest en est, les secteurs de Pétevo, du Kilomètre 5, de

et de mieux organiser.

Le déclassement du centre colonial est le troisième fait marquant. Là où dans beaucoup d'autres pays africains les élites de la période postindépendance se sont réapproprié le centre colonial et ont considéré qu'il s'agissait d'une forme d'équipement ou d'infrastructure utile au développement de la ville africaine moderne, à Bangui, le centre colonial se désespère de redevenir un véritable territoire de vie, et non plus le seul espace des administrations, des ministères, des ambassades et des logements accessibles

uniquement aux humanitaires et aux « expatriés » et, la nuit, de quelques rares restaurants un peu « huppés ». Le centre est une sorte de vide et, surtout, les élites locales n'expriment pas clairement ni le besoin, ni l'envie de le reconquérir.

Au final, il apparaît que la bonne manière d'organiser le Grand Bangui du XXI^e siècle passe probablement par l'acceptation d'une forme de ville typiquement africaine. Une ville qui rompt avec le modèle de ville européenne organisée entre un centre et ses périphéries qui a été sa « figure » au cours du XX^e siècle, pour devenir une ville fondée sur la polycentralité et l'imbrication des fonctions urbaine et rurale au sein d'un même espace.

Une ville où les aspirations des élites ne sont pas de reproduire les attributs et les emblèmes des villes occidentales contemporaines, mais plutôt de conserver, au sein de la ville, l'enracinement avec la terre et la nature. Une ville « grand village » en quelque sorte. / **Vincent Bourjaillat**

L'acceptation d'une forme de ville typiquement africaine

LES ATELIERS DE CERGY À BANGUI

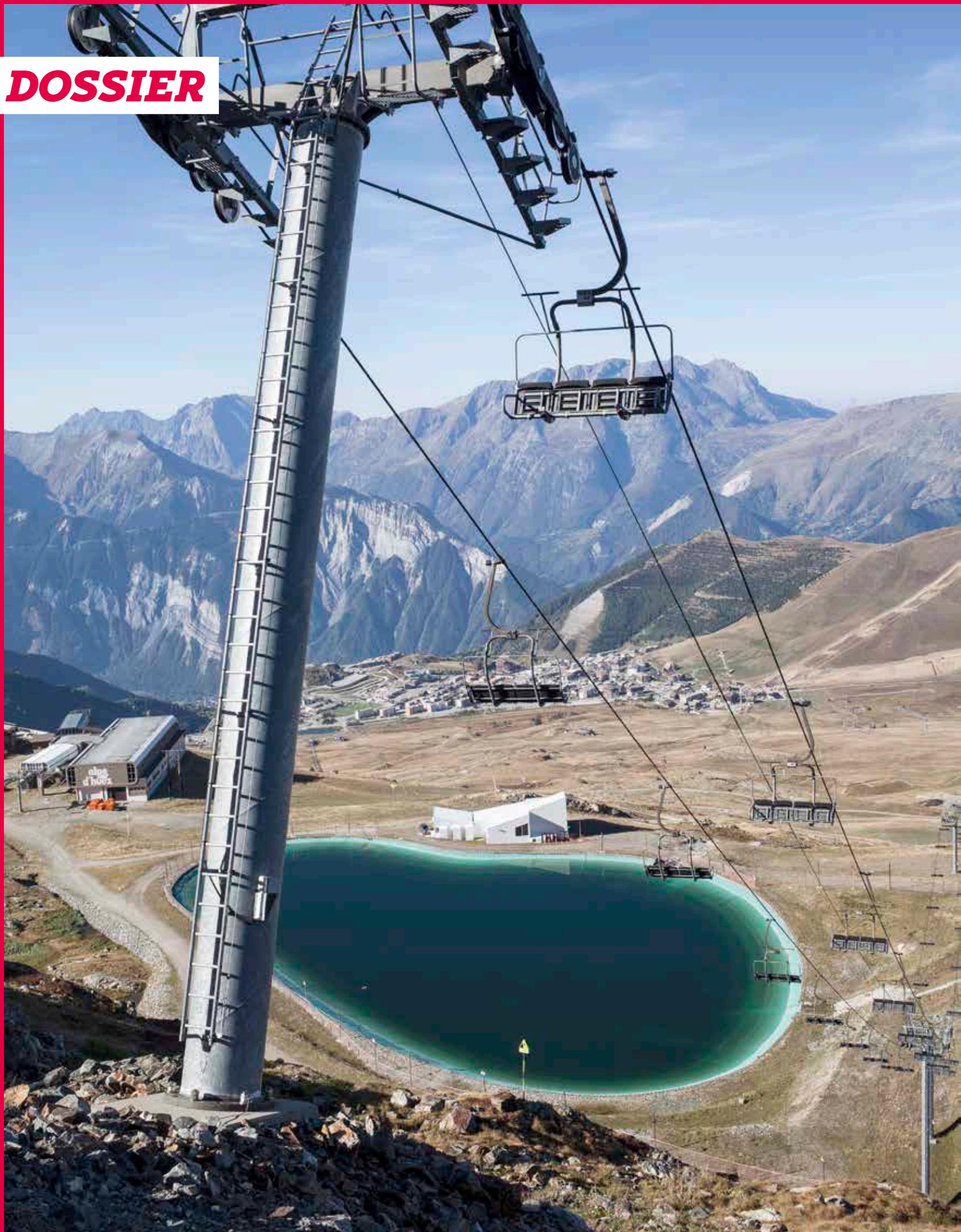
La session des Ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy, organisée à Bangui du 30 juin au 10 juillet 2018, avait pour sujet : « De l'urbanité des Kodoros (quartiers) au grand territoire ». Elle était sollicitée conjointement par la municipalité de Bangui et le ministère de l'Urbanisme, de la Ville et de l'Habitat de la République centrafricaine (RCA), soutenue par l'ambassade de France et financée majoritairement par l'Agence française de développement (AFD). Elle a été copilotée par Vincent Bourjaillat, Christophe Bayle, architecte urbaniste, ancien chef de projet à la Semapa, et Lamine Cassé, géographe sénégalais, enseignant à l'université de Dakar.



www.ateliers.org/fr/

- ① Jean-Pierre Tuquoi, *Oubangui-Chari, le pays qui n'existait pas*, La Découverte, 2017.
- ② Pour une approche historique complète de la ville au XX^e siècle, Yves Boulvert, *Bangui, 1889-1989*, Sèpia, 1994.
- ③ Au risque de la simplification, deux grands groupes se sont affrontés : la coalition des Seleka, de confession musulmane, et les anti-balaka, de confession chrétienne.
- ④ Il s'agit de sommaires abris de 16 à 18 m², taille suffisante pour redonner un toit, mais largement insuffisante pour reconstruire sa vie et sa famille.
- ⑤ Rappelons que l'action humanitaire d'urgence se fonde principalement sur l'individu, éventuellement des groupes d'individus subissant un même préjudice, mais pas sur la construction de biens communs et d'espaces collectifs.

DOSSIER

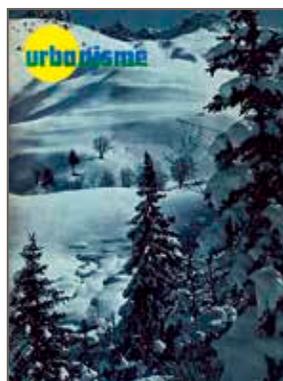


Réinventer les stations de montagne

« **M**ais où sont les neiges d'antan ? », se désolait François Villon à la fin du XV^e siècle, pour évoquer le temps qui passe. « *Nous les avons fait fondre* », répondront les hommes du XXI^e siècle, en parlant du manteau qui recouvre la montagne et son patrimoine humain et naturel. L'installation d'usines à ski sur les plus hautes altitudes a transformé le paysage, et l'activité humaine – à une échelle bien plus large que le seul écosystème montagnard – achève de le défigurer. Et pourtant, l'aspiration à la montagne ne se dément pas.

La revue *Urbanisme* s'empare à nouveau du sujet dans une continuité historique assumée. Dès 1970, la revue *Urbanisme* consacrait 75 pages de son n° 116 à la montagne. Domine alors la vision de la montagne comme un « espace poétique » – titre de l'article de Samivel, célèbre écrivain, artiste et alpiniste – qu'il fallait préserver à tout prix en même temps qu'équiper, afin de permettre au plus grand nombre de profiter de ce milieu naturel exceptionnel. Le dossier faisait se répondre des exigences qui n'apparaissaient pas contradictoires : « Respecter la montagne », « Vivre en montagne », « Urbaniser la montagne ». Plusieurs articles proposaient des méthodologies détaillées de réalisation des stations de sports d'hiver.

Les contributeurs ont alors pour nom Laurent Chappis (architecte et urbaniste, qui fut l'urbaniste en chef de Courchevel 1850), Vincent Cambau (X-Ponts, président de la commission technique des téléphériques), Georges Cumin (l'un des inventeurs des Menuires), Philippe Traynard (président du Club alpin de Grenoble et du conseil scientifique du parc de la Vanoise), Michel Bezançon (architecte et urbaniste de La Plagne), Éric Boissonnas (créateur de Flaine)... La liste exhaustive serait longue. Des pionniers, des acteurs, des visionnaires, des passionnés... des massifs alpins et de leurs stations. Dans son éditorial, le président du comité éditorial de l'époque, Charles Delfante (architecte et urbaniste, responsable du Plan d'aménagement et d'organisation de la région lyonnaise, puis directeur de l'atelier municipal d'urbanisme), s'interroge :



« *La volonté de rentabilité immédiate, qui s'est substituée à une politique d'ensemble à long terme, risque demain de nous procurer de graves ennuis. Il n'est peut-être pas trop tard pour s'interroger sur les fins (l'aménagement de la montagne pour qui, pour quoi... ?); aussi doit-on le faire car il sera ensuite moins difficile d'étudier comment.* »

Cinquante ans plus tard, *Urbanisme* revient donc sur le sujet. À l'heure du changement climatique, de la fonte des neiges et des glaciers, ainsi que des nécessités de la transition écologique, les stations de montagne ont des virages à prendre. Elles ont été dans le passé des laboratoires d'innovations urbanistiques et architecturales et elles ont encore bien des champs à explorer. Il n'est qu'à voir le développement en cours des téléphériques

urbains, en France ou en Amérique latine. Leurs problématiques interrogent non seulement la préservation de la montagne, mais son avenir à moyen terme, non seulement le bien-être des skieurs, mais celui d'une population bien plus large, à commencer par ceux qui y vivent à l'année, et les formes des urbanités singulières qu'elles représentent. Lieux dédiés aux loisirs, elles doivent, selon la formule consacrée, « se réinventer ». Mais il ne suffit pas d'installer quelques panneaux solaires sur les toits pour devenir vertueux.

Pour nous éclairer sur ces questions, ce ne sont pas des acteurs qui ont été conviés cette fois à décrypter le devenir des stations de montagne, mais des chercheurs, pour la plupart géographes, architectes, urbanistes, économistes, sociologues. Ils reviennent sur l'histoire et la création de plusieurs modèles de stations « à la française » et analysent les leviers de leur réinvention.

Un fil relie les contributeurs de ce dossier à leurs prédécesseurs. Ce sont, les uns et les autres, des passionnés de la montagne. Pour eux, la montagne n'est pas un sujet d'étude comme les autres. Lisons-les. Notre relation à la montagne et à ces petites villes singulières et saisonnières qui ont poussé en altitude a beaucoup à nous dire de ce que nous sommes et de ce que nous voulons devenir. / **Jean-Michel Mestres**

Ce numéro est celui de Isabelle Rican

Dossier coordonné par Jean-Michel Mestres
avec les contributions de Coralie Achin / Philippe Bachimon / Philippe Bourdeau / Pierre Dérioz / Dorothée Fournier / Hugues François / Emmanuelle George / Steve Hagimont / Émeline Hatt / Dominique Kréziak / Jean-François Lyon-Caen / Jean Marieu / Kevin Sutton / Olivier Thevenet / Jean Varlet / Vincent Vlès / Philippe Vouillon

/ Un territoire d'inventions architecturales et urbanistiques

Espaces de vie et de loisirs, les stations de montagne sont confrontées à de nouveaux enjeux urbains. Par Jean-François Lyon-Caen, architecte, maître de conférences, équipe de recherche architecture-paysage-montagne, École nationale supérieure d'architecture de Grenoble

Au commencement du XX^e siècle, l'invention du ski alpin s'est nourrie du plaisir de glisser sur la neige. Le succès est tel qu'il occulte les inquiétudes et les souffrances encourues autrefois par des générations de montagnards confrontés plus de six mois par an à la disparition du sol, enfoui sous un épais manteau blanc. Situation paradoxale où, grâce à la neige, l'hiver apporte au citadin les bienfaits du ressourcement, du plein air, du plaisir de la descente et de la vitesse. Le rêve de parcourir les immensités enneigées devient alors réalité.

Dans les années 1930, l'engouement pour le ski trouve un nouvel essor avec l'invention de la remontée mécanique qui permet aux skieurs de dévaler sans cesse les pentes enneigées. Il incite au développement de stations de sports d'hiver conçues d'abord au contact de villages existants.

Mais c'est après la Seconde Guerre mondiale que des ensembles bâtis sont créés *ex nihilo*. Il s'agissait de répondre à l'ambition d'une « montagne pour tous », rêve d'un accueil touristique hivernal, complémentaire à une économie agricole d'été. Comment édifier des lieux adaptés à une vie hivernale sans précédent sur le moins d'espaces possible ? Hommes de l'art et skieurs inventent la station « skis aux pieds », édiflée à la hauteur des alpages, au pied de vastes domaines skiabiles équipés de remontées mécaniques, réalisant le rêve de zones de loisirs intégrales imaginées par le mouvement moderne. Pour composer ces espaces à des altitudes où l'homme n'avait jusque-là jamais habité, urbanistes et architectes déploient imagination et créativité. Construites durant les Trente Glorieuses, ces villes nouvelles en altitude ont été conçues pour accueillir des skieurs toujours plus nombreux. Elles ont engendré une industrie spécifique avec la fabrication d'appareils de transport par câble et d'engins de déneigement et de damage de la neige, la confection de matériels sportifs et de vêtements protecteurs du froid. Au tournant des années 1980-1990, profitant de la réussite économique de l'industrie des loisirs de montagne, les investissements se sont multipliés par la réalisation de programmes plus ou moins haut de gamme, dispersés sur le territoire montagnard, en haut comme en bas, par extension et densification de lieux déjà équipés en recourant à des architectures standardisées. Depuis le début des années

2000, afin de faire face aux aléas climatiques, l'artificialisation de la neige se généralise en vue, pense-t-on, de maintenir l'exploitation des domaines skiabiles, quelles que soient les conditions d'enneigement.

UNE MONTAGNE D'INVENTIONS

Au cours du XX^e siècle, le tourisme et les sports d'hiver en montagne ont engendré de profondes modifications des Alpes. Là-haut, tout était à inventer. Des villages sont devenus des stations, des alpages ont été transformés en domaines skiabiles, des stations de ski ont été édifiées à des altitudes où l'homme

Val d'Isère



jusqu'alors n'habitait pas l'hiver, générant en altitude un nouvel « art de vivre ». En quelques dizaines d'années, la montagne voit la création de centaines de milliers de lits. C'est le fruit d'un travail intense entre promoteurs, aménageurs, urbanistes, architectes, ingénieurs et montagnards, réunis pour concevoir les « cités des neiges ». Ils inventent un urbanisme de montagne en rassemblant de multiples composantes : équipements, habitations, maisons, chalets, transports, accès, réseaux. Les réalisations, nombreuses et contrastées, soulignent le plus souvent la modernité du projet de station de ski. Issus d'une synthèse entre les exigences de la montagne, les besoins de l'accueil touristique, la gestion du grand nombre, les techniques constructives et les matériaux disponibles, les projets conduisent à la création en altitude d'ensembles urbains contemporains dont plusieurs sont considérés d'emblée comme des références, autant par leur inventivité dans les domaines de l'équipement que dans ceux de l'urbanisme, du paysage et de l'architecture. Quatre types de stations témoignent des étapes de leur développement.

Les villages de montagne. Dès les années 1930, des villages de montagne s'équipent par l'installation de remontées mécaniques et l'aménagement de pistes de ski, tout en favorisant la construction d'une offre conséquente d'hébergements (hôtels, pensions, chalets) au-delà des limites des bourgs, empruntant à des genres architecturaux très étendus : Megève, Morzine, Chamonix, Saint-Gervais, Val d'Isère, Montgenèvre, Auron.

La station « skis aux pieds ». L'édification *ex nihilo* d'ensembles situés au pied d'un domaine skiable et à la convergence des pistes de ski, au-dessus de 1 600 m d'altitude, a contribué à inventer la station « skis aux pieds », avec dans l'immédiat après-guerre, les stations de Courchevel 1850, puis Tignes-le-Lac, Méribel-les-Allues, Roche-Béranger, Merlette, Le Sauze, Vars-les-Claux. La

Ils inventent un urbanisme de montagne

station résulte d'un projet global fondé sur une large maîtrise foncière et un réseau viaire vis-à-vis duquel sont implantés lotissements, habitations collectives, chalets et équipements. Des règles d'urbanisme et d'architecture précisent l'implantation et les gabarits des constructions en référence au domaine skiable tout en évitant les masques solaires entre bâtiments. En préconisant de bâtir en fonction du meilleur ensoleillement et de conserver la neige sur les toitures, les cahiers des charges encouragent des expressions architecturales contemporaines, comme la « double toiture » traitée à très faible pente, les baies vitrées de très grandes dimensions, la surélévation des bâtiments par rapport au sol, plaçant les accès à l'abri de la neige. Dès 1946, Laurent Chappis (1915-2013), architecte urbaniste, met ces principes au cœur des réflexions pour l'étude de Courchevel 1850, effectuée à la demande du conseil général de Savoie.

Les stations intégrées. Édifiées au pied d'un très vaste domaine skiable, elles sont conçues pour accueillir le plus grand nombre de citadins attirés par un séjour au cœur d'un massif montagneux enneigé.

Elles sont qualifiées d'emblée de villes nouvelles, en particulier par l'architecte urbaniste Denys Pradelle (1913-1999), en raison de leur singularité – une implantation à l'altitude des alpages associée à la création d'un domaine skiable et à la construction de dizaines de milliers de lits touristiques – qui faisait de ces projets inédits en France des lieux d'innovation. Ces projets sont étudiés par des équipes pluridisciplinaires, réunies autour d'une vision commune du projet à édifier dans des paysages d'exception. La maîtrise d'ouvrage est assurée le plus souvent par un seul acteur – le promoteur – qui s'engage à édifier et exploiter la station. Plusieurs de ces stations intégrées témoignent d'approches novatrices en matière de logements, de construction ■■■

Courchevel 1850



■ et de composition urbaine. Toutes reposent sur la séparation radicale entre automobiles, piétons et skieurs, inventant ainsi la station sans voiture. Elles sont le fait d'architectes et d'urbanistes préoccupés d'inscrire ces réalisations dans leur site, tels les travaux de Jacques Labro à Avoriaz et La Tania, Charlotte Perriand (1903-1999) et l'Atelier d'architecture en montagne aux Arcs, Michel Bezançon à La Plagne et Aime 2000, Marcel Breuer (1902-1981) à Flaine, Jean-Marc Legrand aux Orres, Laurent Chappis à Bachat-Bouloud, l'Atelier d'architecture en montagne aux Karellis, Michel Ludmer à Puy-Saint-Vincent, Georges Dufayard à Praloup.

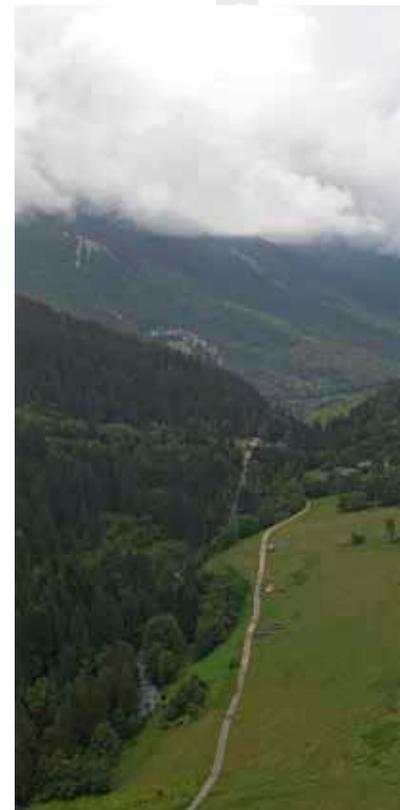
Les villages de montagne deviennent des stations. Dans les années 1970-1980, sous l'effet conjugué des remises en cause issues de la fin des années 1960 et du premier choc pétrolier (1974), les marchés de la neige connaissent leurs premières difficultés financières. Les collectivités locales aspirent au maintien et à la diversification des activités, à la maîtrise de l'accueil touristique et à un rééquilibrage entre développement et protection du milieu montagnard. Tout en conservant le modèle fondé sur l'exploitation de grands domaines skiables, une politique correctrice se met en place à partir d'une complémentarité entre la vallée et la station. Une législation particulière est adoptée¹ qui renforce notamment le contrôle administratif des projets touristiques. L'équipement de nouveaux sites est suspendu et les nouvelles installations en altitude sont limitées. Des restrictions sont apportées à la dispersion des nouvelles constructions, avec la mise en place de la règle dite de « l'urbanisation en continuité des bourgs, villages et hameaux existants ».

D'une échelle plus réduite, les projets cherchent à greffer équipements et nouveau quartier sur les urbanisations des villages, en s'appuyant sur leurs caractéristiques architecturales :

un urbanisme et une architecture mimétique avec des lieux « déjà-là » font leur apparition. Les concepteurs sont incités à rechercher une intégration au site en puisant dans l'architecture existante – l'architecture vernaculaire – des principes d'implantation, de volumétrie et de matériaux. C'est dans ce contexte que des villages et des bourgs, reliés à un domaine skiable, deviennent ainsi des stations de ski. En 1970, le village de Champagny-en-Vanoise (1 250 m d'altitude) se transforme en station grâce à une liaison directe avec le domaine de La Plagne, situé 700 m plus haut, et la construction d'un nouveau quartier associé au départ du téléporté. Les nouveaux hébergements sont édifiés en prolongement des villages et en conservant leurs échelles (Jean-Pierre Hardy et Herbert Marshall, architectes urbanistes). Ces « greffes » sont plébiscitées autant par les maîtres d'ouvrage que par la clientèle. L'ambiance « village » proposée par ces espaces et cette architecture doit garantir la relance commerciale de la station d'altitude, y compris pour des ensembles construits *ex nihilo*. La station nouvelle est assimilée à un village ancien, mais bâtie de toutes pièces en recourant aux techniques et matériaux contemporains et en systématisant une interprétation du vocabulaire et du décor de l'architecture traditionnelle. En 1972, un ensemble de 4 000 lits est greffé sur le village de Montchavin (1 200 m d'altitude), devenant l'une des dix stations de La Plagne. En 1976, le district d'Aigueblanche, avec un groupe de promoteurs néerlandais, engage la création de la station *ex nihilo* de Valmorel (1 400 m d'altitude). En concevant ces stations comme de « faux vieux villages », l'architecte urbaniste Michel Bezançon propose une architecture néorégionaliste qui fera école et donnera lieu à un débat sur l'architecture de montagne. Devenue modèle de référence, cette architecture est codifiée dans les règlements des documents d'urbanisme, contribuant à produire un urbanisme

numéro est celui de Isabelle Rigan

La grenouillère centrale d'Avoriaz



morcelé et une banalisation des réalisations architecturales, aussi bien pour les stations nouvelles que pour les multiples opérations disséminées dans les stations existantes, au gré des autorisations accordées.

DE LA MONTAGNE ÉQUIPÉE À LA MONTAGNE À ENNEIGER

Au tournant des années 1980-1990, marquées par la crise économique et l'émergence du libéralisme, la montagne doit affronter de nouveaux défis. La neige moins abondante se dépose de manière plus capricieuse, révélant les fragilités de la ressource naturelle – la matière première – sur laquelle les stations ont été bâties (cf. la succession d'hivers très peu enneigés en 1987-1991). Pour maintenir son niveau d'activité, voire l'accroître, la montagne équipée choisit l'exploitation industrielle de la neige. L'évolution climatique, marquée par des températures moyennes plus élevées et associée au développement mondialisé des activités de loisirs, place l'offre touristique « montagne » en concurrence avec d'autres destinations.

L'usine à ski en crise. Placée au cœur d'une concurrence internationale, l'activité touristique est aussi traversée par la persistance de la crise de l'énergie et la crise financière mondiale, imposant de revoir les prospectives liées aux pratiques hivernales en montagne. Par ailleurs, le ski alpin n'est plus le seul motif du séjour en station. Sa pratique est concurrencée par l'engouement pour des activités de pleine nature. La station intégrée est remise en cause face à la gestion centralisée qui ne garantit plus ni la cohérence sociale, ni l'équilibre économique. La concurrence s'aiguise entre les acteurs économiques. L'exploitation des remontées mécaniques doit répondre aux impératifs de rentabilité d'une entreprise de transport par l'optimisation des passages sur

Champagny-en-Vanoise (1 250 m), relié au domaine de La Plagne



chacun des appareils. La décentralisation, engagée à partir de 1981 au bénéfice des communes, s'accompagne d'un retrait des structures publiques en charge de la politique montagne avec la disparition progressive d'une culture planificatrice du territoire (cf. SEATM, DDE...), plaçant ainsi les « communes-stations » en situation de devoir arbitrer entre les multiples entrepreneurs et industriels.

L'artificialisation de la station. Pour répondre à ces défis, les stations s'orientent vers la perpétuation du ski alpin et le confortement des structures d'accueil. Elles engagent des stratégies d'entretien, de renouvellement et d'extension urbaine. Face aux aléas de l'enneigement naturel, les exploitants du domaine skiable s'équipent d'enneigeurs qui nécessitent d'importantes retenues collinaires alimentées par l'eau des torrents. L'aspersion des pistes avec de la neige cultivée conduit à une pratique du ski hors sol et à de nouveaux bouleversements des écosystèmes. Les investissements dans les remontées mécaniques se poursuivent : augmentation des débits, amélioration du confort, lifting des pistes par nivellement des pentes. En cherchant ainsi à accroître le nombre de clients et la rentabilité commerciale de la station, les sociétés de transport contribuent à la création de nouveaux programmes immobiliers par densification ou extension². Ceux-ci sont désormais déconnectés des ratios établis à la période pionnière des stations, argumentant d'une clientèle diversifiée composée d'adeptes des activités de pleine nature, de bien-être et de repos, et non plus exclusivement de skieurs. Confrontés au renchérissement du foncier, les investissements immobiliers s'orientent vers des opérations à destination de clientèles plus aisées et conçues comme des placements financiers. Le développement de ces opérations se traduit aussi par l'apparition de « zones franches » sur des territoires déclarés sinistrés vis-à-vis de l'accueil touristique, ouvrant l'acquisition de biens immobiliers touristiques à des dégrèvements fiscaux³.

Dans le même temps, se développe la réhabilitation afin de rendre les ensembles immobiliers plus conformes aux « standards » commerciaux des stations⁴, la démolition de résidences devenues inadaptées pour recevoir du public⁵, la création de quartiers satellites⁶, ou encore la construction de résidences de tourisme de grande capacité (500 à 600 lits) adjointes à la station⁷ illustrent cette volonté de maintenir et d'accroître les capacités d'hébergement en montagne.

Des réalisations uniformes. Les approches urbanistiques se modifient. La disposition des immeubles chalets de part et d'autre de places et de rues est préférée aux compositions fondées sur l'ouverture vers le grand paysage. L'architecture emprunte un vocabulaire plus restreint destiné à habiller les constructions nouvelles et existantes, relookées selon une mode néomontagnarde faite de parements en pierres et en bois, de toitures à double versant, de balcons et de menuiseries en bois faussement ouvragé. Ainsi émerge une architecture décorative « syncrétique de style austro-californien », suivant l'expression du géographe Pierre Préau, déclinée dans les stations du monde entier. Ce mouvement concerne toutes les Alpes. Il uniformise l'espace et l'architecture des stations.

LA STATION, UNE AVENTURE NOUVELLE POUR LA MONTAGNE ?

Les stations de sports d'hiver sont désormais confrontées à la transformation de lieux conçus pour la pratique quasi exclusive du ski alpin en lieux d'accueil plus polyvalents et plus permanents. ■■■

■ L'ouverture à des pratiques sociales diversifiées, aussi bien résidentielles que de loisirs, comme l'ambition d'un accueil toutes saisons portent les germes d'une mutation non seulement de la station, mais aussi de l'ensemble du territoire montagnard⁸. Est-ce là que se trouvent les nouvelles graines qui contribueront à une vision renouvelée des projets de développement et d'aménagement en montagne ?

Habiter tous les étages de la montagne. Face à la confirmation de l'évolution climatique, ne doit-on pas anticiper sur les modes d'habitat, de culture et de vie possibles suivant l'étagement de la montagne ? Si cet objectif peut sembler anachronique pour des montagnes habitées depuis toujours par l'homme, une approche prospective – en direction des usages, mais aussi des ressources, des modes d'habitat, de travail, de loisirs – ne s'impose-t-elle pas, quelle que soit l'altitude ? Déjà, dans les vallées devenues des conurbations, les citadins vont chercher en altitude un air plus sain pour échapper aux chaleurs estivales ou aux pollutions hivernales des vallées. Ainsi, peut-on imaginer une nouvelle approche du territoire de montagne selon l'altitude : de 500 à 1000 m, des cultures biologiques sur des terrasses étagées ; de 1000 à 1500 m, altitude privilégiée pour l'habitat permanent, permettant la culture et la reconquête de terres, délaissées au boisement, par une agriculture maraîchère ; de 1500 à 2500 m, altitude pour un habitat saisonnier à caractère touristique, à partir des stations de sports d'hiver pouvant devenir des stations estivales ; de 2500 à 3000 m, les versants forestiers ; de 3000 à 4000 m, les alpages. « Habiter tous les étages », tel est le projet prémonitoire que Laurent Chappis élabora au début de ce siècle pour imaginer la montagne du futur⁹, tout en soulignant que « *c'est la fragilité qu'on connaît en situation de danger, qui aide à créer* ». N'est-ce pas là une perspective nouvelle pour la montagne ?

Faciliter la mobilité. Relier directement vallées et stations, tout en desservant les versants aujourd'hui habités, permet d'envisager des liaisons dédiées à différents publics – non seulement les sportifs et les skieurs, mais aussi les habitants permanents, les saisonniers – et au transport de marchandises (approvisionnement, bagages, colis, déchets...). En Suisse comme en Autriche, ces réalisations ont depuis longtemps prouvé leur viabilité. En France, ce type de liaisons est resté jusqu'à présent exceptionnel, malgré les « contrats de plan montagne » (années 1980) qui associaient le développement des petites et moyennes stations à celui des vallées¹⁰. À la différence du déplacement automobile, le transport par câble contribue à réenchanter l'accès à la montagne grâce au franchissement direct de la dénivelée, agrémentant le parcours d'un survol exceptionnel du sol. Des ascenseurs « valléens » sont aujourd'hui à l'étude. Ils nécessitent de repenser l'organisation de l'espace, à la fois celui du bas et celui du haut, en apportant les corrections aux approches strictement routières développées jusqu'à présent dans les Alpes françaises pour accéder en altitude.

Les gares, pôles d'échange multimodal et lieux possibles de nouvelles centralités à condition de répondre aux enjeux de la mutation, peuvent constituer de nouveaux repères urbains et architecturaux¹¹. Le transport par câble peut également fonder des dispositions urbanistiques nouvelles non seulement sur les espaces d'extrémité de ligne, mais sur ceux des étages intermédiaires, pour privilégier l'habitat sur une même courbe de niveaux par exemple, contrairement à l'automobile qui a jusqu'à

présent contribué à étaler l'urbanisation sur les versants irrigués par des routes en lacets.

Préserver, entretenir et réinventer le patrimoine architectural et urbain. Les chantiers engagés pour les XVI^{es} Jeux olympiques à Albertville et dans les stations de la vallée de la Tarentaise (Savoie) ont suscité dès 1992 un intérêt pour les premières réalisations des stations alpines de sports d'hiver, conduisant l'État, après un travail d'inventaire et d'information des publics, à protéger les édifices les plus significatifs sur le plan architectural, urbain, paysager et historique¹². Ces protections sont fondées sur la reconnaissance du « fil rouge » de la création des stations, et déclinées aux différentes échelles. Celles-ci – portant sur le bâtiment, le détail architectural, le mobilier, la composition d'ensemble, le site – peuvent-elles contribuer aux projets de mutation et de renouvellement urbain, et de mise en œuvre de la transition énergétique ? Dans une perspective de renouveau du développement économique de la montagne et des stations, y compris les plus anciennes, comment agir pour garantir

la prise en compte de leurs caractéristiques urbanistiques et architecturales – celles qui présidaient à la création des stations ? Comment pourront-elles contribuer à l'élaboration des nouveaux projets, qu'ils relèvent de la réhabilitation, de la requalification, de nouveaux programmes ou de la modernisation des services et des équipements ? / **Jean-François Lyon-Caen**

① Directive d'aménagement national relative à la montagne, novembre 1977, puis loi Montagne, janvier 1985.

② Densification de Courchevel 1850 à partir de 1983, de Val d'Isère à partir de 1989.

③ Zones de revitalisation rurale établies par la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT).

④ Opérations de rénovation de l'immobilier de loisirs (ORIL) instituées en 1999 et expérimentées à Aime 2000, Merlette.

⑤ Les Menuires, La Foux d'Allos.

⑥ Le Hameau à Flaine, Pré-Bois aux Orres, Chérine à Risoul, Le Fournet à Vars, Puy-Saint-Vincent 1800, Chalets de SuperD à Super-Dévoluy, Arc 1950.

⑦ Villeneuve Serre-Chevalier, Amara et Crozats à Avoriaz, Les Saix à Samoëns, Les Arcs, etc.

⑧ Instruction du 12 octobre 2018 relative aux dispositions particulières à la montagne du code de l'urbanisme, prise pour l'application de la loi du 28 décembre 2016 « portant modernisation, développement et protection des territoires de montagne », dite loi Montagne 2.

⑨ Laurent Chappis, *Ma montagne... de la réalité au rêve, vers la montagne humaniste ?*, Fondation pour l'action culturelle en montagne (FACIM), 10 tomes.

⑩ Télécabines du Prorel reliant Briançon au domaine skiable de Serre-Chevalier ; de l'Olympe liant Brides-les-Bains à Méribel-les-Allues ; de Venosc donnant directement accès aux Deux-Alpes depuis la vallée du Vénéon ; le funiculaire Les Arcs'express entre Bourg-Saint-Maurice et Arc 1600, etc.

⑪ Projets dans les Alpes françaises : Allemont-Oz-en-Oisans ; Magland-Flaine ; Morzine-Les Prodains-Avoriaz ; Aime-La Roche-Plagne Aime 2000 ; Seez-La Rosière-Montvalezan ; Bozel-Courchevel 1850 ; Grenoble-Chamrousse-Le Recoïn, etc.

⑫ Classement et inscription monument historique, label XX^e siècle devenu label « Architecture contemporaine remarquable ».

Photos : Éric Dessert, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP, 2018.



Station de moyenne montagne dans les Alpes du Sud, décembre 2016
© Éric Franceschi/Divergence

/ Une transition touristique, énergétique et écologique

Les stations de ski sont confrontées à un triple défi. Certaines y trouveront l'opportunité de se réinventer, en optimisant le foncier, en optant pour un développement économe de l'espace, en encourageant des formes urbaines plus compactes et s'inscrivant dans un principe d'économie circulaire. Toutes n'y parviendront pas. Par Vincent Vlès, professeur d'aménagement et d'urbanisme à l'université Toulouse-Jean-Jaurès

La transition touristique¹ a débuté depuis quelques années, particulièrement dans les stations de ski, plus exposées aux aléas et aux risques naturels et où 85 % du bilan carbone sont induits par les transports des personnes et les usages énergétiques des bâtiments (respectivement 57 % et 27 % des gaz à effet de serre émis). Les menaces induites par le changement climatique et le vieillissement des installations y sont plus perceptibles que pour l'ensemble du tourisme international². Les facteurs qui structurent leur mutation sont aujourd'hui bien

circonscrits autour des questions de protection des milieux naturels, de l'arrêt de leur consommation des sols naturels par artificialisation, de la maîtrise du foncier, de l'articulation des échelles de gestion des territoires, des évolutions des pratiques et des investissements touristiques.

L'économie de la montagne devra se renouveler pour affronter les +3 °C attendus d'ici la fin du siècle

En montagne, le réchauffement est plus fort qu'en plaine: ■■■

■ L'évolution des températures dans les Alpes françaises depuis un siècle est le double de la hausse moyenne mondiale (+ 1,97 °C contre + 1,1 °C). Remontée de l'isotherme zéro, de la limite pluie-neige, sécheresses récurrentes... : les cumuls de neige fraîche, du pied de station jusqu'à mi-hauteur du domaine skiable diminuent considérablement (une douzaine de stations de très haute altitude, à plus de 2 000 m – sur un total de 300 sites skiables environ –, ne seront pas impactées fortement³). Cette tendance pour le XXI^e siècle concerne l'ensemble des scénarios et des modèles mis en œuvre en 2018 par la recherche météorologique. La variabilité interannuelle des précipitations totales augmente selon les lieux, le ratio entre neige et précipitations totales (pluie + neige) est en nette diminution, surtout pour les scénarios d'émission élevée de gaz à effet de serre. En conséquence, la saison d'enneigement naturel se raccourcit et ne correspond plus toujours aux périodes de vacances. Ce phénomène est encore amplifié par les changements des comportements et des

élevées qui, de plus, la feront fondre plus vite. En outre, plus on produit de neige, plus il faut d'eau. Cette problématique touche particulièrement les secteurs d'enneigement artificiel sous les 2 100 m, c'est-à-dire presque toutes les stations dites « de moyenne montagne », soit plus de 80 % des stations de ski françaises. La réduction des créneaux de froid favorables à la production de neige peut atteindre très vite un seuil de non-rentabilité et rendre non viables 40 % des stations de l'arc alpin pour un réchauffement de + 2 °, prévient l'OCDE en 2007. Les scénarios de la recherche météorologique montrent que ce seuil sera très vite atteint, puisque le réchauffement est plus rapide en montagne. Les investissements dans la neige artificielle ne permettront plus à moyen terme de compenser l'évolution climatique. Leur amortissement est calculé sur le long terme par les organismes emprunteurs, engageant les générations futures locales dans des remboursements dont on ignore si elles en auront encore les moyens. Car, s'il est

possible de produire de la neige à des prix élevés, encore faut-il que les touristes aient les moyens d'acheter ces séjours et que les impacts de cette production soient maîtrisés. L'enneigement de culture consomme en moyenne 4 000 m³/jour d'eau à l'hectare, soit la consommation annuelle d'une ville de plus de 200 000 habitants. En outre, la neige artificielle requiert une consommation énergétique de l'ordre de 25 000 kWh chaque année par hectare de piste, soit une dépense de 16 millions d'euros pour l'ensemble du domaine skiable français. Dit autrement, la consommation électrique pour produire de la neige de culture en France équivaldrait à celle de 50 000 foyers, l'équivalent d'une ville de 110 000 habitants. Le coût de cette énergie va considérablement augmenter dans la décennie à venir, renchérissant le produit ski de descente, le réservant à une clientèle aisée.

La démocratisation des sports d'hiver n'aura duré qu'un demi-siècle, bien des « petites » stations, fonctionnant souvent avec une clientèle de proximité, ne pourront plus ni boucler leurs comptes d'explo-

itation ni, peut-être, rembourser leurs dettes, déjà considérables (Cour des comptes 2015). Construites dans les années 1940 à 1990, à des altitudes plus faibles que les « grandes » stations (essentiellement concentrées en Tarentaise), toutes les stations ne seront pas touchées de la même manière, selon l'orientation géographique de leurs pistes, la vétusté de leur équipement, leur mode de gestion, la proximité et la fidélité de leur clientèle.

L'avenir des stations dépend étroitement de la qualité du parc d'hébergement et de sa capacité à correspondre aux standards actuels

La seconde difficulté des stations de ski réside dans l'érosion de leur parc d'hébergement et sa transformation en « lits froids », qui impacte directement leur niveau de fréquentation. Cette érosion (2 % environ sortent du parc locatif par an) débouche sur de fortes demandes d'autorisation à bâtir des hébergements nouveaux pour assurer la rentabilité d'équipements toujours plus importants, adapter les services à la demande, augmenter



L'enneigement de culture consomme en moyenne 4 000 m³/jour d'eau à l'hectare © Raymond Roig/AFP

pratiques des touristes : forte percée des randonnées en raquette, du ski de randonnée, du VTT qui poussent à la diversification des activités dans les stations. Leur attractivité pour l'offre traditionnelle liée au seul ski alpin diminue, des conflits d'usage pour l'accès à des espaces enneigés de plus en plus restreints apparaissent avec les territoires protégés voisins, l'économie des stations de ski est fragilisée.

Dans ce contexte, le recours à la neige de culture a été longtemps présenté pour réduire la vulnérabilité des stations aux périodes les plus stratégiques. Il y a deux ou trois décennies, on s'en servait pour préparer les pistes à recevoir, puis à compléter l'enneigement naturel. Ce procédé d'artificialisation est devenu progressivement un palliatif, on le présente comme nécessaire à l'adaptation au changement climatique. C'est une réponse provisoire, qui ne modifie en rien l'inéluctabilité de l'aléa climatique, toujours plus prégnant (Météo-France⁴) : pour produire de la neige, il faut d'abord qu'il fasse suffisamment froid, et la neige artificielle coûte plus cher si elle est produite à des températures plus

l'attractivité. En station de ski, la croissance immobilière est corrélée au moment de puissance des remontées mécaniques, un indicateur conventionnel de la capacité d'une remontée, son débit théorique (en nombre de skieurs/heure) multiplié par les dénivelés. Pour amortir financièrement le coût de construction et de fonctionnement d'une remontée en montagne, les stations doivent pouvoir en tirer une marge issue d'un compte d'exploitation positif, maximiser le nombre de forfaits vendus. Fixer les séjours est nécessaire pour fidéliser les clientèles : partout le visiteur cherche des hébergements attractifs, modernes, de plus en plus sous forme locative. La production de nouveaux hébergements pour y répondre est donc permanente et s'effectue la plupart du temps en périphérie des noyaux bâtis. La mesure de l'extension spatiale de la « tâche urbaine » montre que les stations représentent aujourd'hui 50 % des surfaces urbanisées en Haute-Savoie, l'artificialisation des sols en fond de vallée se caractérisant par un étalement important. Ce processus de renouvellement par extension plutôt que par rénovation de l'ancien produit une fuite en avant immobilière, un « système en spirale » (dépréciation des standards locatifs, baisse d'attractivité, difficulté à réinvestir dans les équipements, etc.). Mais le recours à la construction neuve pousse aussi vers la sortie du marché locatif les hébergements aux standards de confort

La friche touristique gagne, parfois en cœur de station

plus anciens, plus difficiles à louer, qui se disqualifient rapidement : le territoire rentre dans une logique « d'exténuation » de l'offre d'hébergement et de loisirs, la friche touristique gagne, parfois en cœur de station, notamment dans celles édifiées dans les années 1940-1980, notamment en moyenne montagne. L'érosion des marges d'exploitation liées aux pertes d'activité, les difficultés à rembourser la dette poussent à l'abandon des activités de ski alpin pour sauvegarder l'équilibre des comptes publics (Cour des comptes 2015), contribuant ainsi à la forte baisse du nombre de sites alpins équipés et ouverts à la clientèle, de près de moins 30 % en vingt ans. On peut imaginer que si la diversification des activités échoue faute de clientèle ou de rentabilité, plus des deux tiers des 666 stations de pratique du ski de l'arc alpin européen ne seront plus rentables avec la hausse de température prévue par la fourchette médiane ou haute de la COP21, dont on sait qu'elle sera atteinte, peut-être dépassée en montagne (OCDE 2007, 2011).

L'importance croissante des éléments immatériels chez les touristes et la priorité à la protection de la nature transforment le système productif du ski alpin

Enfin, on relève aujourd'hui le changement des pratiques, marquées par l'importance croissante des éléments immatériels dans ■■■

Isabelle Rican

Les « lits froids » sont occupés moins de quatre semaines par an © Philippe Desmazes/AFP



■ les loisirs en montagne. Les clientèles sont à la quête d'univers de séjours plus esthétiques et plus respectueux des sociétés et de la nature, on observe l'émergence forte d'un tourisme de proximité qui touche dorénavant l'espace du quotidien, d'un tourisme « expérientiel » (à la recherche de sens, d'émotion, de participation) et d'un tourisme qui s'affiche plus « responsable » (demande forte pour l'écotourisme, le « slow-tourisme »). Les perceptions que se font habitants et visiteurs de l'extension des équipements prédateurs de nature transforment l'attractivité du modèle des stations de ski des Trente Glorieuses. Si l'esprit de l'offre (des stations) change peu, celui de la demande (des skieurs) est, par contre, très différent de ce qui prévalait il y a vingt ans encore. Une place nouvelle est progressivement occupée par les visiteurs et les citoyens dans les prises de décision ; la gestion des stations et des lieux de séjours y est établie de manière un peu plus partagée, car, pour la majorité des acteurs, ces lieux sont désormais perçus comme des espaces fragiles, soumis à des transformations radicales, préjudiciables et définitives, plus du tout hors des atteintes du temps et des hommes comme ils l'étaient jadis. Cette fragilité en accroît l'importance aux yeux des acteurs, des visiteurs, des habitants. Des pratiques alternatives au ski de descente se développent et introduisent de nouveaux codes, allant parfois à l'encontre des précédents, notamment dans les espaces naturels protégés ou à proximité. L'idée que le visiteur se fait de la station a changé en même temps que sa représentation de ses rapports à la nature : c'est cette dernière (et non plus la station, comme jadis) qui est perçue comme véhiculant des idées positives (beauté, durabilité, patrimoine...); l'urbanisation nouvelle autour des pistes de ski paraît moins importante désormais que la réhabilitation et la préservation de son écrin. Depuis les années 1950, le regard des touristes sur ce monde des lieux de séjours a changé, lentement mais sûrement.

Les évolutions des pratiques apparaissent dans les processus de territorialisation (l'insertion des communes-stations dans un ensemble territorial d'investissement et de gestion plus vaste,

communautaire) et dans le traitement de la question de l'adaptation au changement dont le tourisme s'est saisi ces dernières années. Pour survivre, certaines stations changent lentement de modèle de développement [Drouzin-le-Mont (74), Valdrôme (26), Le Mas de la Barque (48)...]; d'autres, qui ne le peuvent, sont obligées de désarmer [Le Puigmal, Puyvalador (66) et bien d'autres⁵...]. Pour que ces nombreuses stations

de « moyenne montagne » survivent, il leur faut modifier leur stratégie en intégrant le changement climatique comme facteur structurant nouveau du tourisme : la ressource en eau, l'énergie, la biodiversité, les mobilités, les liens systémiques avec l'agriculture et les services sont des questions, peu abordées jadis, dont se saisissent les territoires touristiques et les parcs (régionaux, nationaux) qui enserrent désormais les sites équipés en ski alpin. Optimiser le foncier déjà urbanisé, opter pour un développement économe en espace, limiter les constructions nouvelles par la réhabilitation du parc immobilier, encourager des formes urbaines plus compactes (petit immeuble collectif, habitat intermédiaire, groupement de maisons autour d'un cœur d'îlot jardiné), s'inscrire dans un principe d'économie circulaire pour un modèle plus sobre

en carbone, en énergie et en ressources naturelles demandent de la volonté, des moyens financiers et du temps ; toutes n'en sont pas pareillement dotées. / Vincent Vlès



© Alban Pernet/RÉA

BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE

- Philippe Bourdeau (dir.), *Les sports d'hiver en mutation : crise ou révolution géoculturelle ?* Hermès-Lavoisier, Paris, 2007.
- Gabriel Fablet, *Entre performance de l'outil de production et pérennité de l'outil d'aménagement : le dilemme immobilier dans les stations nouvelles d'altitude*, thèse de doctorat d'urbanisme, université de Grenoble, 2015.

① Le concept de transition touristique peut être entendu comme la transformation lente de la sphère sociale de la production et de la consommation touristique mondiale sous l'effet des mesures prises pour assurer la transition énergétique, la mobilité propre, la sauvegarde de la biodiversité.

② Le tourisme est un des secteurs économiques les plus sensibles aux effets du climat. Il produit 8% des gaz à effet de serre (GES) totaux, alors que sa part dans le PIB mondial est de 7%. L'Organisation mondiale du tourisme, le Programme des Nations unies pour l'environnement et l'université d'Oxford ont publié en 2008 un scénario au fil de l'eau qui prévoit une augmentation de 154% de la consommation d'énergie, de 131% des émissions de GES, de 152% de consommation d'eau et de 251% de déchets solides d'ici 2050 si rien n'est entrepris.

③ Les scénarios climatiques alimentent des modèles d'impact en matière de manteau neigeux naturel et géré, de risque d'avalanche

et de viabilité hivernale. Dans le cadre d'un programme de recherche AdaMont (Piazza-Morel *et al.*, 2018), le Centre national de recherche météorologique (CEN Grenoble et Toulouse) et Irstea ont réalisé un travail de traitement de plusieurs dizaines de scénarios CMIP5/EUROCORDEX, en utilisant une approche de descente d'échelle et d'ajustement de type quantile-quantile tenant compte des types de temps, et fondée sur la réanalyse SAFRAN-Nivo (1960-2010) utilisée comme base d'observations de surface au pas horaire. Cette recherche représente explicitement la dépendance altitudinale des champs météorologiques nécessaires pour alimenter des modèles d'impact en conditions de climat changé, tout en respectant la dynamique intrinsèque des simulations climatiques.

④ Météo France a coordonné un programme de recherches intitulé « Scénarios climatiques adaptés aux zones de montagne : phénomènes extrêmes, enneigement et incertitudes » (SCAMPEI). Sur la base de trois modèles numériques régionalisés et de plusieurs scénarios de réchauffement climatique futur (4^e rapport du GIEC), les scientifiques ont montré une baisse de la durée de l'enneigement comme de la hauteur de neige dès les prochaines décennies. À l'horizon 2080 et avec le scénario le plus pessimiste, les simulations prédisent une baisse de la durée de l'enneigement sur les Alpes de 60% à 85% selon les massifs (les massifs du nord des Alpes étant les moins affectés) à basse altitude et de 40% à 75% à moyenne altitude.

⑤ En aménagement, la terminologie appliquée aux stations de tourisme est celle de l'armement nautique : on « désarme une station » comme on « désarme un navire », on met en réserve ses équipements ; le site <https://stationsfantomes.wordpress.com/liste/> en dresse une liste indicative.

/ Gouverner l'aménagement touristique dans les montagnes françaises

Retour sur deux siècles d'histoire.

Par Steve Hagimont, docteur en histoire

Le tourisme naît dans le courant du XVIII^e siècle de l'appropriation économique des désirs de voyages, de nature et de rencontres exotiques. En montagne, les flux touristiques se dirigent d'abord vers les eaux thermales, anciennement fréquentées, depuis lesquelles on découvre et se passionne désormais pour les paysages alentour. Chamonix (définitivement rattachée à la France en 1860) est alors une des rares stations à émerger en montagne sans base thermale grâce au Mont-Blanc. Ailleurs, en France du moins, les sites de montagne non thermaux reçoivent longtemps un nombre limité de visiteurs qui ne modifie guère les cadres urbains, au

contraire des lieux thermaux. La fin du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle voient, en revanche, se développer des centres de montagne estivaux sans eaux thermales, tandis que les sports d'hiver (surtout à partir de l'avènement du ski alpin dans les années 1930) renouvellent totalement le paysage touristique montagnard, au grand profit des Alpes.

La participation locale aux processus d'aménagement ne débute pas avec la loi du 9 janvier 1985, dite « loi Montagne », pas davantage qu'un certain nombre de problèmes liés à la gouvernance des stations et à l'échelle d'action. Le temps long de l'histoire du tourisme donne plus de profondeur au souci actuel ■■■

Le chalet du Recoin du Club alpin français, Uriage-les-Bains (Isère), vers 1935 © Neurdein/Roger-Viollet



■ de mettre le tourisme au service d'un développement territorial respectueux des écosystèmes, maîtrisé et accepté localement.

L'INTÉRÊT DES ACTEURS LOCAUX

Dès la fin du XVIII^e siècle, les perspectives économiques offertes par le tourisme en montagne suscitent l'intérêt des acteurs locaux et des administrateurs provinciaux. Ils voient les eaux thermales, d'abord, puis les paysages environnants, comme des ressources à mettre en valeur pour dynamiser des économies dont on peine dès cette époque à imaginer l'avenir. Répondant aux désirs de désenclavement et d'aide technique et financière exprimés localement, les autorités provinciales font démarrer un certain nombre de stations. Ils impulsent des thermes et planifient, déjà, l'urbanisation, par des plans visant à faciliter l'accès aux sources et à ménager de belles perspectives sur les paysages, en évitant un développement bâti désordonné. On le retrouve dans les Vosges (Plombières), dans le Massif central (Mont-Dore, Vichy) ou dans les Pyrénées (Bagnères-de-Bigorre, Barèges, Cauterets, Luchon).

Après la période révolutionnaire, les préfetures (créées en 1800) prennent le relais. Dans ce qui s'apparente à une co-construction, entre les ambitions politiques et économiques des acteurs locaux et des préfetures, et les besoins exprimés par les touristes, un certain nombre de vallées montagnardes sont aménagées. L'intervention publique est absolument décisive car, dans des montagnes où les capitaux privés ne s'investissent qu'avec une grande prudence, ce sont les collectivités qui financent les équipements structurants, des thermes (qui deviennent monumentaux, comme à Bagnères en 1825 ou Luchon en 1848) aux casinos (à partir des années 1860 à Vichy ou Aix-les-Bains), en passant par les avenues, les parcs, les refuges (au lac d'Oô dès 1829) et les promenades. Sans disposer d'outils juridiques spécifiques, s'expérimentent des modes de gouvernance (élus, administrations, médecins, hôteliers, associations touristiques échangeant, se disputent les compétences, se réunissent dans des commissions *ad hoc*), de financement, de construction, de gestion et d'exploitation des ressources touristiques (avec des formes plus ou moins abouties de partenariats publics-privés).

DES INVESTISSEURS PRIVÉS

Lorsqu'à partir des années 1860, les investisseurs privés commencent massivement à s'intéresser au thermalisme et au tourisme en montagne, les collectivités agissent diversement. Certaines s'en remettent à eux et leur confient l'entièreté de l'aménagement touristique (Châtel-Guyon, Évian ou Vittel). D'autres refusent de perdre la maîtrise territoriale, en particulier dans les stations où l'investissement public a été ancien, et tentent de mettre les investisseurs privés au service des ambitions locales de développement par des contrats de concession très contraignants. Quoi qu'il en soit, les collectivités et administrations préparent le terrain aux acteurs privés (plans d'urbanisme, viabilisation, assainissement, promotion, planification, voire édification des infrastructures ensuite concédées comme les thermes, les refuges et les casinos) et sont régulièrement amenées à les suppléer lorsqu'ils quittent les stations mais que l'intérêt public local exige de sauver l'activité, aussi peu rentable soit-elle. L'avènement des sports d'hiver au XX^e siècle ne déroge pas à ces principes. Dans les Vosges, le Massif central ou le Jura,

Les collectivités et administrations préparent le terrain aux acteurs privés

ce sont des maires, comme celui des Roussets, qui tentent de lancer une nouvelle saison touristique exploitant la neige et les pentes. Même lorsque ce sont des sociétés privées qui lancent l'aménagement (comme à Font-Romeu et Superbagnères en 1912 ou à Megève en 1919), les « VRD » (voiries et réseaux divers) sont assurées par les communes.

Bien des communes, contrôlées par les médecins, les propriétaires et les hôteliers, s'efforcent par ailleurs de réguler les sollicitations commerciales et les services aux touristes (baigneurs, guides, porteurs, etc.), de policer les mœurs paysannes. L'aménagement revêt des dimensions aussi bien matérielles que politiques et sociales.

Si la coordination touristique est assurée à l'échelle des stations par les municipalités et les préfetures – avec des fortunes et selon des temporalités diverses –, elle est plus délicate à l'échelle régionale avant la création des commissariats de massif en 1974. Des tentatives ont bien vu le jour plus tôt, par exemple avec le Club alpin français (1874) et le Touring Club de France (1890). À l'entre-deux-guerres, les initiatives pour coordonner la promotion et améliorer l'offre redoublent, autour des syndicats d'initiative regroupés par régions, ou de groupes industriels intéressés au tourisme (Michelin ou les compagnies de chemins de fer du PLM et du Midi). Le projet le plus abouti semble celui des stations thermales d'Auvergne qui décident de se spécialiser d'un point de vue thérapeutique afin de limiter la concurrence entre elles. Après 1945, les préfets des régions économiques tentent de coordonner l'offre et la promotion touristique. Dans les Pyrénées, le préfet Pelletier, futur ministre de l'Intérieur en 1958, tente ainsi de planifier l'équipement et la promotion du massif en France et à l'étranger; les rivalités locales ont raison de son ambition.

LE TEMPS DE L'ÉTAT

Au-delà des départements et avant que n'émergent de réelles compétences régionales décentralisées, il ne pouvait y avoir que l'État pour coordonner et arbitrer les initiatives à l'échelle de massifs. En matière de tourisme, l'État n'a longtemps joué qu'un rôle réglementaire, assez timide – même si, sur le terrain, ses administrations déconcentrées s'activent dans les projets d'aménagement. Il subventionne néanmoins nombre de travaux thermaux et routiers et gère parfois certains thermes, comme ceux d'Aix-les-Bains ou de Plombières. Il fait appliquer les lois en matière d'hygiène publique (1902) et d'urbanisme (1919, 1924 et 1943), prévues pour les grandes villes, aux principales stations. Il crée la taxe de séjour et des chambres d'industrie touristique (loi de 1910 réformée en 1919) pour coordonner les acteurs du tourisme et offrir les moyens d'améliorer les équipements collectifs – à une échelle simplement communale toutefois.

Une étape est franchie dans l'action touristique de l'État pendant les Trente Glorieuses, reprenant une volonté de rationalisation de l'aménagement touristique national manifestée sous le Front populaire et ébauchée sous Vichy. Dépasant les contractualisations permises par les lois sur les assurances maladies de 1928 et 1929, les ordonnances du 15 janvier et du 21 mars 1947 intègrent les cures thermales parmi les actes pris en charge par la Sécurité sociale. Au gré des extensions des régimes d'assurance maladie, ce remboursement des cures assure une croissance spectaculaire de la fréquentation thermique et encourage à poursuivre la médicalisation des stations, au détriment des fonctions touristiques. La gouvernance

locale est alors dominée par les médecins et les hôteliers, pour qui les cures de 18 à 21 jours assurent une clientèle nombreuse et captive. Le thermalisme se trouve tout à la fois reconnu publiquement mais mis sous l'entière dépendance de l'État et des controverses quant à l'efficacité médicale du thermalisme (le déremboursement des cures est envisagé dès 1958). Les stations thermales ayant polarisé le premier tourisme montagnard français, elle conduit à une rupture majeure avec le passé dans les Pyrénées, le Massif central et quelques sites alpins.

Dès le « plan Monnet » de 1947, l'intervention touristique de l'État se fait aussi plus directement technique et financière. En montagne, son action, de plus en plus forte, vise à maximiser l'exploitation des meilleurs domaines skiables pour y attirer les skieurs étrangers et leurs devises. Sans toujours tenir compte des aspirations locales, il prépare le terrain aux grands investisseurs. En 1964, pour coordonner ses services et parfaire cet aménagement hivernal, l'État crée la Commission interministérielle pour l'aménagement touristique de la montagne, dont le Service d'étude (SEATM) est la force agissante. Une circulaire de 1965 renforce le contrôle *a priori* de l'État : tout projet d'équipement touristique collectif (dont les remontées mécaniques), d'urbanisation de plus de 500 lits et, plus généralement, tout projet engageant juridiquement et financièrement les communes doivent être examinés par les ministères de l'Intérieur et de la Construction et le secrétariat d'État au Tourisme.

LA PLACE CENTRALE DES COLLECTIVITÉS

Cette phase de centralisation étatique de l'aménagement touristique marque les esprits car elle est d'une ampleur inégale et bouleverse les Alpes, mais elle n'est qu'une parenthèse dans l'histoire longue de l'aménagement touristique. Les collectivités y conservent, en réalité, une place centrale ; elles sont au minimum associées aux programmes de financement des viabilisations et aux conventionnements pour les domaines skiables. Elles sont, en fait, en dehors des Alpes, porteuses de la majorité des stations de sports d'hiver qui émergent dans les années 1950 et 1960 : en 1977 par exemple, 21 des 32 stations de ski pyrénéennes sont des régies municipales, intercommunales ou départementales, deux sont des Sociétés d'économie mixte. Le premier objectif des collectivités est de concentrer les retombées hivernales sur les bourgs de vallée, ce qui les conduit à limiter les urbanisations d'altitude en sites vierges, à rebours de la doctrine « skis aux pieds » qui se formalise du côté de l'État. Les équipements se multiplient plus généralement car, en bien des endroits, « l'or blanc » apparaît comme la seule solution pour enrayer la désertification – au risque, bien souvent, d'équiper des sites trop modestes ou de gâcher des domaines skiables potentiels par des conventionnements déséquilibrés. L'État peine à assurer la coordination, chacun voulant sa station, et ne dispose en fait d'aucun modèle de développement alternatif.

Face à cette dispersion des équipements et à leurs conséquences économiques autant qu'écologiques, la centralisation des aménagements en montagne culmine en 1979 avec la procédure des Unités touristiques nouvelles (UTN). Beaucoup plus exigeante qu'auparavant, elle impose à tout projet d'aménagement un passage en commission UTN à Paris. La loi Montagne de 1985 prend en compte les protestations locales suscitées par la procédure de la décentralisant au niveau des massifs. Si la gouvernance de l'aménagement s'améliore à cette échelle, elle se complexifie à

celle des stations. Les opérations les plus rentables reposent sur les ventes d'appartements. Elles émettent donc la propriété, contribuent à refroidir les lits (car les taux d'occupation en résidences secondaires sont bien plus bas qu'en hôtels) et mettent en péril l'ensemble des fonctions commerciales de la station, poussant donc à une fuite en avant dans la construction.

Sans négliger l'importance des initiatives privées, ni l'apport de l'État, les collectivités locales apparaissent comme des acteurs clés de l'aménagement touristique en montagne, ayant imaginé et financé nombre d'équipements et de plans d'urbanisme afin

de parfaire la mise en tourisme de leur environnement. Leurs rivalités ont cependant pu poser problème en dispersant l'argent public, pour des secteurs – du thermalisme au ski – dont la rentabilité n'a pas toujours été au rendez-vous. Leur coordination régionale, dès le XIX^e siècle, a souvent buté sur ces intérêts

locaux – l'État lui-même n'ayant qu'imparfaitement réussi dans ses ambitions de rationalisation. L'histoire de cette gouvernance des stations montre une grande richesse d'expérimentations, émaillées d'échecs, dont résultent en partie les instruments présents de gestion ; elle rend compte de multiples expériences qui sont capables d'éclairer les choix à faire pour inventer le futur souhaitable – plus que prévisible, car l'imprédictibilité radicale est un autre enseignement de cette histoire. La seule certitude est que ces choix doivent intégrer les problématiques écologiques, qui s'imposeront sinon à court terme aux acteurs du tourisme (du réchauffement climatique jusqu'au nécessaire tarissement des flux de visiteurs extra-régionaux). / Steve Hagimont

Cette phase de centralisation étatique de l'aménagement touristique est d'une ampleur inégalée

Megève (Haute-Savoie), 1954 © Janine Niepce/Roger-Viollet



/ De la gouvernance des stations à celle de leur diversification

L'évolution des besoins interroge la place des délégataires de service public du domaine skiable dans la gouvernance¹.

Par Emmanuelle George, chercheure, Coralie Achin et Hugues François, ingénieurs de recherche, université Grenoble-Alpes, Irstea-LESSEM (Laboratoire écosystèmes et sociétés en montagne)

Ce numéro est celui de Isabelle Rican

Les stations de sports d'hiver constituent en France, et particulièrement dans certains massifs à l'image des Alpes, un véritable poumon économique pour des territoires longtemps considérés comme périphériques dans l'économie nationale. Après les premières décennies consacrées à la création progressive de stations dans la première partie du XX^e siècle, les années 1960-1970 ont été marquées en France par un aménagement intensif de stations fonctionnelles et rationnelles, dans des sites vierges et avec un objectif de répondre à la demande touristique forte². Face à un parc de stations françaises se distinguant par une diversité des espaces, des acteurs parties prenantes, la variété des objectifs d'aménagement, le législateur a encadré au milieu des années 1980 la gestion de ces stations de sports d'hiver. Ainsi, avec la loi Montagne de 1985³, les communes supports de station(s) deviennent responsables de la mise en œuvre des opérations d'aménagement touristique, ainsi que de la gestion des remontées mécaniques constituant le domaine skiable. En pratique, les remontées mécaniques ont été définies comme étant un service public, laissant dès lors à la collectivité locale la

La loi Montagne a instauré une réelle spécificité dans la gestion des stations, en plaçant le maire au cœur du système

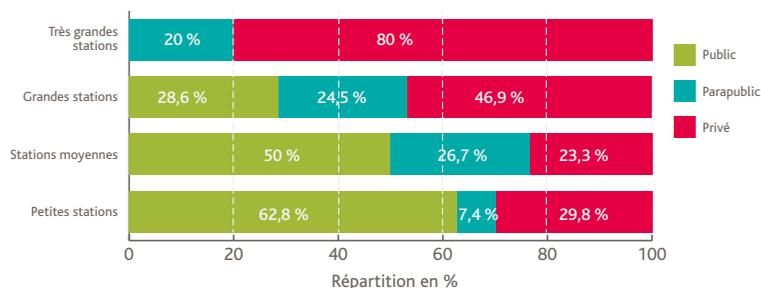
possibilité de gérer en direct son parc de remontées mécaniques (régie), ou d'en déléguer la gestion via une délégation de service public à un opérateur privé ou à une société d'économie mixte. La loi Montagne a ainsi instauré une réelle spécificité dans la gestion des stations en France, en plaçant un pilote, le maire, au cœur du système. Cette situation se démarque de celles de nos concurrents européens ou nord-américains, où la collectivité n'est souvent qu'un acteur parmi d'autres. De plus, les dernières décennies marquées par la force d'enjeux climatiques, économiques ou d'évolution de la clientèle ont mis en avant la nécessité d'une diversification de l'offre touristique, voire de l'économie, des options qui bousculent les équilibres établis, point que nous analyserons plus spécifiquement sur le cas du massif des Alpes.

DES MODES DE GESTION DIVERS

Quelque trois cents sites répartis dans les différents massifs connaissent des modes de gestion divers, laissant apparaître une répartition quasi équilibrée entre les deux modes de gestion principaux : la gestion directe en régies (48,6 % des stations) et la gestion déléguée (à un acteur privé ou une société d'économie mixte, 51,4 %). En revanche, des spécificités s'affirment lorsque l'on considère le type de station (cf. figure 1).

Les grandes et très grandes stations, caractérisées par une offre de ski importante⁴, sont très majoritairement gérées en délégation de service public, que celle-ci soit réalisée au bénéfice d'un acteur privé (80 % des très grandes stations) ou d'une structure parapublique. Parmi ces gestionnaires, la Compagnie des Alpes, gérant des stations d'altitude françaises mais aussi étrangères, constitue un exemple bien connu⁵. À l'opposé, les petites et moyennes stations s'organisent plutôt autour d'une gestion publique. Ainsi, si l'on pondère la répartition des modes de gestion par la taille des stations, la gestion directe ne représente plus que 21,3 % contre 78,7 % pour la gestion déléguée. De fait, les délégations de service public sont réservées à la gestion des stations générant les volumes d'affaire les plus importants, alors

1 - Modes de gestion des stations à l'échelle France entière en fonction de leur taille



(Source : Irstea – BD Stations 2017 ; réalisation : H. François, 2018)



La Société des téléphériques de la Grande Motte (Tignes) est une filiale de la Compagnie des Alpes
© S. Candé/STGM

que les sites de taille modérée, *a priori* moins intéressants, sont pris en charge par l'acteur public. Le manque d'attractivité de ces stations pour des gestionnaires privés les oblige donc à se tourner vers la gestion directe, essentiellement justifiée par leur rôle en termes d'aménagement du territoire et de développement touristique local⁶.

Au-delà de la taille des stations, les contextes territoriaux d'implantation des stations apparaissent comme autant de tonalités dans la répartition des modes de gestion des stations. Si nous nous focalisons sur le massif des Alpes (cf. figure 2), les départements de la Savoie et de la Haute-Savoie affichent une prédominance des délégations de service public, confirmant ainsi la rentabilité et l'attractivité du modèle économique de leurs stations pour les opérateurs gestionnaires. À l'opposé, les Alpes provençales⁷ se différencient par le poids de la gestion publique, dans des départements où l'acteur public, local ou départemental (*via* des syndicats mixtes par exemple), s'est souvent investi dans la gestion des sites, généralement de moindre importance, dès leur création et/ou en réponse à des difficultés financières.

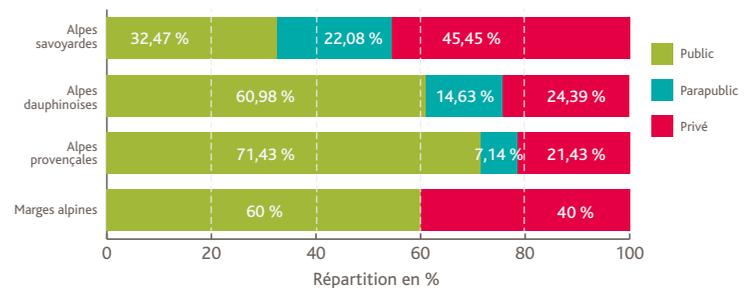
DES RELATIONS ENTRE PARTIES PRENANTES

Les stations de sports d'hiver lient donc, dans le cas d'une gestion privée ou parapublique, un acteur public (délégant) et un acteur public ou privé (délégataire). Ce lien contractuel suppose donc une relation privilégiée entre autorités délégantes et opérateur de remontées mécaniques de sa station. La situation d'une station présente sur une commune est rare en France et en pratique, les autorités délégantes sont soit des communes, soit des groupements de communes, voire des départements. Par nature, la gestion partagée entre une autorité publique et, potentiellement, un partenaire privé, place les stations françaises dans une perspective de modèle impliquant une diversité d'acteurs avec un leadership plus ou moins marqué du gestionnaire de

remontées mécaniques. Cependant, la relation autorité délé-gante-délégataire ne doit pas occulter l'ensemble des relations, formelles comme informelles, pouvant être nouées entre les différents acteurs parties prenantes à l'activité touristique⁸. Ainsi, tout autant les hébergeurs, les restaurateurs, les loueurs de matériel, les écoles de ski ou encore les différents presta-taires sont, dans les faits, des acteurs incontournables de la destination. Le bon fonctionnement de la station dépend en conséquence de la qualité des relations nouées entre ces ■■■

Ce numéro est celui de l'Isère

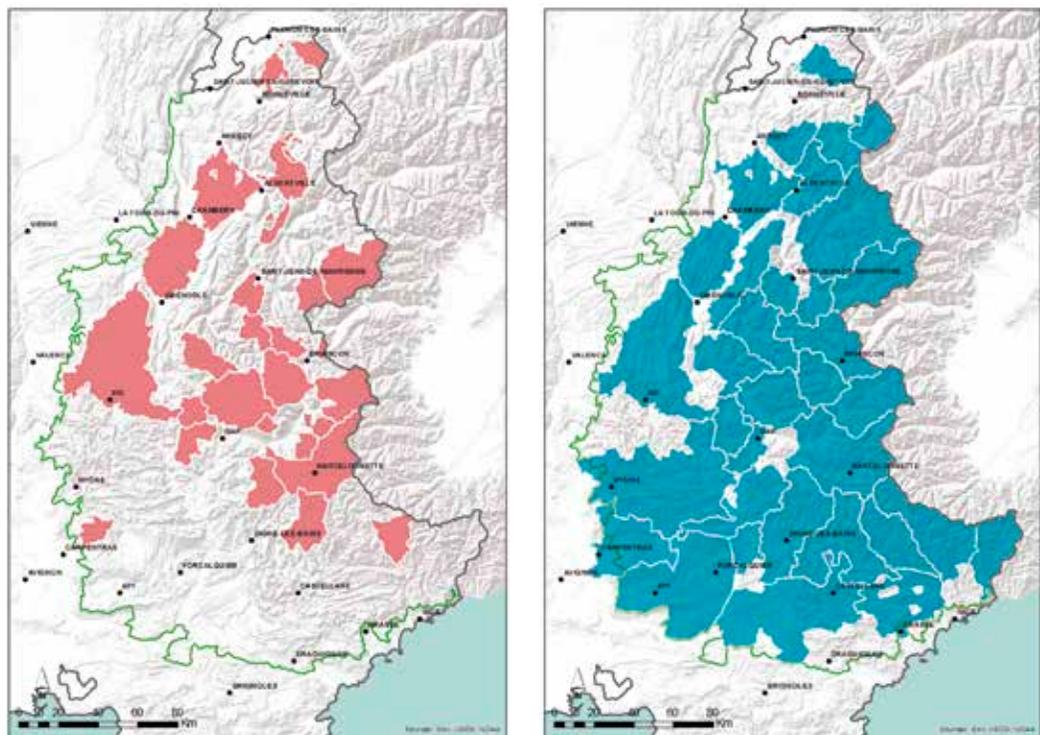
2 - Modes de gestion des stations alpines en fonction de leur contexte territorial



(Source : Irstea – BD Stations 2017 ; réalisation : H. François, 2018)

Les Alpes savoyardes comprennent les stations localisées dans les départements de Savoie et Haute-Savoie ; les Alpes dauphinoises, les départements de l'Isère et des Hautes-Alpes ; les Alpes provençales, les départements des Alpes maritimes et Alpes de Haute-Provence ; et les marges alpines, les départements de la Drôme et du Vaucluse

FIGURE 3: ESPACES VALLÉENS DU MASSIF DES ALPES



Espaces valléens (2007-2013)

Espaces valléens (2014-2020)

(Source: Irstea – BD Espaces valléens, 2018; réalisation : C. Achin, 2018)

■ différents acteurs, de statuts variés et aux logiques diverses, et qui, au-delà de leur variété, peuvent partager une vision commune du devenir de la destination. Pour autant, une « bonne gouvernance » unique et transposable n'existe pas ; l'enjeu est plutôt de caractériser le système d'acteurs, les relations entre les parties prenantes ainsi que le leadership existant et, au final, qui assure le rôle du « chef d'orchestre ». Ce dernier peut être le maire lui-même, comme la loi Montagne lui en donne toute légitimité dans le cadre du conventionnement préalable à toute opération d'aménagement touristique (art. 42), ou bien des organes intermédiaires, tel l'office du tourisme, une agence de développement local ou toute autre structure à l'interface des acteurs économiques et de la collectivité locale. La spécificité du tourisme réside dans l'interdépendance forte entre ses acteurs et son statut hybride, à la fois activité économique et outil d'aménagement du territoire, notamment en station de montagne. Dans un contexte local fortement structuré par l'exploitation des remontées mécaniques, que celles-ci soient un poids lourd de l'économie locale, ou qu'elles soient gérées directement par la collectivité, c'est bien la définition de l'intérêt général qui est en jeu.

ENJEU DE RENOUVELLEMENT DE LA GOUVERNANCE

Les dernières décennies ont été synonymes de fortes incertitudes pour le monde des stations. Évolution des attentes de la clientèle, premiers effets du changement climatique ou encore réforme territoriale questionnent désormais, d'une part, le devenir des stations – et notamment le maintien de ce « poumon économique » dans les territoires – et, d'autre part, les formes de la gouvernance des stations.

La diversification de l'offre touristique, réponse clé de l'adaptation

Au-delà de la sécurisation des conditions d'enneigement conduisant au développement des réseaux de neige de culture, des retenues d'altitude, la diversification de l'offre touristique est en effet devenue une réponse clé d'adaptation, visant pour les stations à moins dépendre de la seule ressource neige et du produit ski. Soutenue depuis le début des années 2000, la diversification a été l'objet principal de politiques publiques à différentes échelles⁹.

L'ancienne Région Rhône-Alpes a été pionnière en engageant voilà plus de quinze ans des politiques d'accompagnement des stations. La montée en puissance de la thématique de la diversification de l'offre touristique émerge dès les Contrats de stations moyennes (ex-Région Rhône-Alpes, 2000-2006) et se renforce à l'échelle interrégionale du massif des Alpes, au travers de l'accompagnement d'espaces valléens (périodes 2007-2013 et 2014-2020). Les « Espaces valléens » sont des territoires de projet labellisés dans le cadre du dispositif éponyme et co-porté par le CGET (Commissariat de massif des Alpes) et les deux régions, PACA et Auvergne-Rhône-Alpes. Pour cela, les territoires ont été invités à élaborer une stratégie touristique et un plan d'action associé pluriannuel à une échelle intercommunale. Cette dernière s'est par ailleurs élargie entre les deux générations de dispositif afin de prendre en compte les recompositions entraînées par la loi NOTRe (*cartes ci-dessus*). À ce jour, le massif compte trente-cinq espaces valléens ciblés sur la diversification, contre vingt-huit sur la génération précédente. Cette croissance du nombre d'espaces valléens s'accompagne également d'un élargissement des périmètres des territoires touristiques (« Nouveaux espaces valléens », *figure 3, carte de droite*), qui est loin d'être neutre pour la gouvernance touristique en place dans les territoires. Cela découle de deux facteurs principaux¹⁰. Tout d'abord, la diversification a conduit

Ce numéro est celui de Isabelle Rican

à l'augmentation du nombre de parties prenantes : aux côtés des acteurs « traditionnels » des sports d'hiver interviennent désormais des prestataires d'activités relevant du sport, de la culture ou encore de la gestion de l'environnement. Cela impose en conséquence de parvenir à de nouveaux accords, à de nouveaux arrangements formels ou informels, afin que l'ensemble des acteurs de cette nouvelle destination parvienne à un fonctionnement harmonisé de la destination. En pratique, il convient d'aboutir à un fonctionnement cohérent de la destination, non plus à la seule échelle de la station, mais bien à une échelle communautaire. Il s'agira ainsi de mettre en place (et de faire perdurer) une collaboration entre des acteurs ayant parfois des visions radicalement opposées de ce que peut et doit être le développement touristique, notamment de la place respective de l'économie hivernale et du tourisme quatre-saisons.

IDENTIFICATION D'UN LEADER

L'extension des périmètres de référence a conduit à renouveler le regard porté sur la diversification, voire l'activité touristique elle-même. Ces périmètres s'appuient donc sur les contours des intercommunalités issues de la mise en œuvre de la loi NOTRe, avec plusieurs questions. Ces contours récemment dotés de la compétence « promotion touristique » correspondent-ils aux périmètres auxquels les destinations touristiques existantes se structurent effectivement, ou cela revient-il à amener les acteurs des territoires à renouveler (à nouveau) leur organisation traditionnelle ? Dans ce cas, à quel « prix » cela sera-t-il « possible » ? De même, l'émergence d'intercommunalités vastes, à l'image de la Métropole niçoise, désormais en charge de la promotion touristique à cette échelle, peut interroger quant à la place du tourisme, notamment de montagne dans la planification de tels espaces marqués par la métropolisation. *In fine*, tout comme la gouvernance de l'activité hivernale des stations, dont le pilotage harmonisé repose sur la présence et l'action effective d'un leader, la diversification appelle également à l'identification d'un leadership reconnu et partagé, qu'il soit ou non le même que celui dédié à l'organisation hivernale des stations. Ce leader a pour mission complexe de rassembler l'ensemble des acteurs du territoire concernés autour d'un projet touristique pluri-saisonnier.

Spécificités françaises, les délégations de services publics sont aujourd'hui critiquées, ou pour le moins questionnées. Les débats portent essentiellement sur l'équilibre, difficile à trouver, entre opérateurs de remontées mécaniques et collectivités locales. Il existe ici une véritable tension entre deux types d'acteurs poursuivant des objectifs différents. Les uns souhaitent garantir la bonne santé économique de leur entreprise et dénoncent les contraintes imposées par le système de la délégation de service public. Les autres souhaitent conserver une maîtrise du développement des stations et de leur contribution à l'aménagement du territoire, mais dont l'expertise est souvent limitée face à des acteurs économiques puissants ou les marges de manœuvre réduites dans les stations moins rentables. Ce débat pose ainsi la question de la place et du rôle des opérateurs de remontées mécaniques, on l'a vu sur le versant hivernal de leur activité, mais également dans le contexte actuel de diversification de l'offre touristique. Ainsi, si certains opérateurs de remontées mécaniques gèrent *via* une délégation de service public des équipements touristiques de type piscine, par exemple, d'autres en revanche restent ciblés sur l'objet domaine skiable. De fait, la question se pose : l'implication et la participation de ces acteurs au fonctionnement de la destination doivent-elles résulter de



Les Carroz (Haute-Savoie) © Laurent Cousin/HAYTHAM-RÉA

« seuls » accords locaux ou être encadrées par le législateur ? La question est sensible, en témoignent les critiques actuelles du système, mais doit être posée tant la gouvernance constitue un pilier du fonctionnement des destinations touristiques de montagne. / **Emmanuelle George, Coralie Achin et Hugues François**

① Cette contribution s'appuie sur deux programmes de recherche concernant les stations du massif des Alpes : l'un concernant l'élaboration d'un atlas en ligne des stations du massif, <https://observatoire-stations.fr>, et l'autre concernant le processus de diversification dans les espaces valléens du massif, deux programmes financés dans le cadre du Comité de massif des Alpes.

② Laurent Chappis, « 1860-1985 », *Urbanisme*, n° 116, 2/1970, p. 66-67.

③ Loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne.

④ La taille des stations est appréhendée par le moment de puissance de leurs remontées mécaniques. Cet indicateur permet de distinguer les stations selon leur taille : petite, moyenne, grande et très grande. Il est le produit du débit (personne/heure) par le dénivelé parcouru (en km) et est une manière d'approcher l'offre de ski permise par les stations et donc de les comparer.

⑤ Emmanuelle George-Marcelpoil et Hugues François, « De la construction à la gestion des stations : l'émergence de logiques de groupes dans la vallée de la Tarentaise », *Revue de géographie alpine/Journal of Alpine Research*, 100 (3), 2012. DOI:10.4000/rga.1897.

⑥ Jean-François Lorit, *Les difficultés financières des stations de sports d'hiver*, rapport pour le ministère de l'Intérieur et l'Inspection générale de l'administration, 1991.

⑦ À noter que cette situation spécifique se retrouve également dans le département des Hautes-Alpes (catégorie des Alpes dauphinoises).

⑧ Françoise Gerbaux et Emmanuelle Marcelpoil, « Gouvernance des stations de montagne en France : les spécificités du partenariat public-privé », *Revue de géographie alpine*, 94 (1), p. 9-19, 2006.

⑨ Hugues François, « De la station ressource pour le territoire au territoire ressource pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble », thèse de doctorat, université Joseph-Fourier, UMR Pacte-Territoires, IGA, Irstea Grenoble, UR LESSEM, 2007 ; Coralie Achin et Emmanuelle George-Marcelpoil, « Sorties de piste pour la performance touristique des stations de sports d'hiver », *Tourisme & Territoires/Territories & Tourism*, 3 (1), 2013.

⑩ Coralie Achin et Emmanuelle George, "Tourism diversification in the development of French ski resorts", in U. Pröbstl-Haider, H. Richins & S. Türk (Eds.), *Winter Tourism – Trends and Challenges*, (à paraître).

/ Refaire la station sur la station

Instauré dans la loi SRU de 2000, afin de soutenir les opérations de renouvellement urbain, et renouvelé en 2016, le dispositif des opérations de réhabilitation de l'immobilier de loisirs (ORIL) sera-t-il suffisant ?

Par Émeline Hatt, maître de conférences en aménagement et urbanisme à Aix-Marseille Université

Depuis les années 1980-1990, le secteur touristique est entré dans une phase de changement global qui interroge les modèles de développement des stations de sports d'hiver. Concurrence accrue entre destinations, obsolescence d'infrastructures cinquantennaires, déficits chroniques d'exploitation, injonction au développement durable et nécessité d'intégrer les problématiques de gestion des risques, mobilité et volatilité plus grandes des clientèles, réduction du temps de séjour et vieillissement de la population touristique, importance des demandes non directement sportives liées à la présence de non-skieurs ou encore exigences croissantes de qualité esthétique et environnementale sont autant de facteurs qui redéfinissent les perspectives et trajectoires d'évolution des stations de montagne¹. Dans le même temps, la perception du dérèglement climatique, mieux outillée, fait planer des menaces sur le niveau, la durée et la répartition des périodes d'enneigement en montagne, qui questionnent les projets des stations de sports d'hiver.

Ces mutations marquent l'émergence de nouveaux enjeux qui se révèlent et se cristallisent autour des problématiques urbaines². L'attention portée à la qualité du cadre de vie et/ou de séjour prend une importance accrue. Elle participe de l'image des destinations, concourt à leur attractivité et les conduit aujourd'hui à repenser leur conception urbaine et paysagère. La problématique se pose plus particulièrement aux « archipels d'altitude », ces stations créées *ex nihilo* dans les années 1960-1970, affectées aujourd'hui par le vieillissement de leurs structures et infrastructures, reflets de l'érosion plus globale du modèle qui leur a donné corps. Construites au temps de la démocratisation des vacances, de la diffusion de l'automobile et de la pratique intensive du ski, elles peinent à s'adapter. Le tourisme est largement entré dans une ère très concurrentielle et les clientèles ne se satisfont plus de l'étroitesse des studios, des problèmes de mobilité ou encore de l'absence d'animation. Les collectivités territoriales s'interrogent sur le devenir de ces « vieilles dames cinquantennaires » et sur les modalités de leur renouvellement.

Il ne s'agit plus seulement de créer des espaces urbains nouveaux pour répondre à l'afflux de la demande, mais de penser la recomposition des lieux existants, de « refaire la station sur la

station ». La rareté du foncier et les faibles possibilités d'extension liées aux fortes contraintes environnementales engagent à une gestion plus économe de l'espace. Le réaménagement de la station est par ailleurs l'occasion de contribuer à la dynamique nationale en termes de lutte contre l'étalement urbain (loi SRU en 2000³), d'utilisation des énergies renouvelables (loi ENE de 2010⁴), de densification (loi ALUR en 2014⁵) ou encore d'adaptation au changement climatique (loi TECV en 2015⁶). Le défi est de taille. Selon une étude d'Atout France datant de 2013, avec leurs 6 726 181 lits touristiques (dont 1 587 973 lits marchands), les massifs de montagnes en France métropolitaine représentent un tiers de l'offre d'hébergement touristique nationale. Les départements liés à la montagne concentrent 54 % des investissements liés à l'hébergement, celui-ci étant le plus gros poste d'investissement (90 % du total, soit 4 251 000,00 euros).

Eu égard à la hauteur des enjeux sur ces territoires, le législateur a instauré dans la loi SRU de 2000 le dispositif des opérations de réhabilitation de l'immobilier de loisirs (ORIL), afin de soutenir les opérations de renouvellement urbain⁷. Le problème persistant toujours quinze ans plus tard, une adaptation du dispositif, très attendue par les élus de la montagne, a été intégrée dans la loi du 28 décembre 2016 considérée comme l'acte II pour la loi Montagne⁸.

DES FREINS À LA RÉHABILITATION DE L'IMMOBILIER DE LOISIRS

Constitué principalement de résidences secondaires (entre 50 % et 75 % des lits touristiques), le parc immobilier de loisirs des stations de montagne est vieillissant (75 % des lits en résidences secondaires ont été construits avant 1990) et souffre d'obsolescence par manque de réinvestissement et du fait de l'éclatement de ses modes de gestion. Un phénomène de sortie des biens du système professionnel de gestion (secteur marchand) s'est installé. En Tarentaise, sur la période 1997/2012, près de 6 000 lits quittent le mode de gestion professionnel chaque année (soit un taux d'érosion moyen de 3,4 % par an).

Des établissements en cessation d'activité, hôtels ou villages de vacances ne pouvant se mettre aux normes, ferment ou sont revendus « à la découpe », les chambres devenant des résidences

75 % des lits en résidences secondaires ont été construits avant 1990



La station de Gourette (Pyrénées-Atlantiques) a fait l'objet en 2010 d'un vaste projet de requalification urbaine © Philippe Roy/Aurimages/AFP Forum

secondaires. Les résidences de tourisme, créées pour accroître le nombre de lits touristiques par la création neuve, adaptée aux nouveaux standards architecturaux (réglementations à énergie positive, normes accessibilité...) et touristiques (taille des logements, qualité des prestations...), retournent quant à elles dans le marché secondaire au terme du bail commercial liant les propriétaires à l'exploitant. Le SCOT Tarentaise constate, par exemple, qu'entre 2006 et 2012, plus de 19 000 lits mis en service dans des résidences de tourisme neuves sont sortis de gestion alors que 20 000 lits étaient parallèlement construits. Pour maintenir le niveau de fréquentation, les gestionnaires des stations cherchent donc à développer de nouveaux lits professionnels. Deux possibilités s'offrent à eux : d'une part, la construction de nouveaux hébergements, récents et adaptés aux nouvelles attentes de la clientèle, qui ont toutefois l'inconvénient de consommer toujours plus d'espace ; d'autre part, contribuer à l'organisation de la remise en marché des lits diffus par la rénovation du parc existant. Selon les données d'Atout France, en 2013, 1/5 des destinations de pratique de sports d'hiver considèrent comme urgent les problèmes de réhabilitation de l'immobilier de loisirs. Les résidences secondaires représentent un enjeu indéniable. 65 % des propriétaires de résidences secondaires ne louent jamais et 11 % pourraient être intéressés, soit un potentiel de remise en marché locatif de plus de 500 000 lits parmi les 5 138 208 lits en résidence secondaire que compte la zone « massifs de montagne » en France métropolitaine.

65 % des propriétaires de résidences secondaires ne louent jamais

Si le potentiel de renouvellement existe, il reste faiblement mobilisé face aux freins structurels qu'il rencontre, qu'il s'agisse du désintérêt des propriétaires (faibles bénéfices visibles, attachement à leur bien et à la libre disposition de celui-ci, dispersion des copropriétaires), des difficultés budgétaires des collectivités pour soutenir de telles opérations ou de la complexité à concevoir ces opérations moins rentables que la construction neuve soutenue par des dispositifs fiscaux incitatifs (comme le dispositif Censi-Bouvard en 2012). En Tarentaise, comme l'indique le SCOT, le bilan des opérations de soutien à la remise en marché des lits *via* les différents dispositifs est plutôt décevant, malgré des expérimentations remarquées comme la création en 1995 de la SEM Tignes Développement afin d'assurer l'accompagnement des propriétaires dans leurs travaux de rénovation et de réaliser le portage financier de certains projets. De 1993 à 2010, dans la vallée, seulement 5 250 lits ont été réhabilités par le biais des ORIL (soit une moyenne de 55 logements par an). Bien que répondant à des enjeux spécifiques aux stations de montagne, le dispositif des ORIL a connu un succès limité. La loi du 28 décembre 2016 est ainsi venue adapter le dispositif dans deux directions. L'assouplissement proposé concerne, d'une part, la liste des bénéficiaires des aides que les collectivités sont libres d'établir : ouverture du dispositif aux SCI, aux professionnels de l'immobilier et aux propriétaires de résidence secondaire, ainsi que possibilité de travailler sur les lots contigus pour constituer des appartements plus grands⁹. D'autre part, cette évolution ■■■



Station Les Karellis créée en 1975, à Montricher-Albanne (Savoie)

© Eric Dessert/Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP, 2018.

Ce numéro est celui de Isabelle Rican

■ législative modifie en profondeur les obligations pesant sur les propriétaires : révision des modalités d'obligation de mise en location et libre définition des obligations complémentaires par délibération communale, suppression de l'obligation à recourir à un professionnel ou un organisme agréé (ce qui permet la mise en location *via* des plateformes numériques ou des échanges entre particuliers).

Si la réhabilitation du cadre bâti est essentielle, « refaire la station sur la station » passe par la requalification des espaces publics, enjeu intégré par le dispositif des ORIL institué en 2000 dont l'article L. 318-5 du Code de l'urbanisme donne pour second objet « l'amélioration des espaces publics, du stationnement, des équipements d'infrastructures et du traitement de l'environnement ».

LES ENJEUX D'UNE REQUALIFICATION GLOBALE

Les espaces publics constituent en effet des leviers essentiels des politiques urbaines. Ils sont passés, en un demi-siècle, du statut d'espaces résiduels, « en creux », entre les formes bâties, au statut d'espaces centraux, espaces de sens aux caractéristiques spécifiques, dépassant les visées exclusivement fonctionnelles et fonctionnalistes. L'aménagement et la gestion des espaces

publics en station participent tant au fonctionnement de la destination touristique (l'accueil en pointe de fréquentation et l'accueil toute l'année), qu'à la construction du paysage du séjour touristique (image identitaire et attrait spectaculaire des sites emblématiques). L'ouverture et l'adaptation des espaces publics aux nouvelles pratiques des touristes sont fondamentales pour contrer l'obsolescence des stations et répondent dans le même temps à des injonctions globales en termes de durabilité, de santé, d'accessibilité ou encore de territoires intelligents. Certaines stations commencent ainsi à développer des projets de requalification urbaine.

Quelques exemples illustrent cette tendance. Dans le Valais suisse, la station de Crans Montana a été retenue comme l'un des trois territoires pilotes en 2001 par l'Office fédéral de la santé publique dans le cadre du plan d'action Environnement et Santé sur le thème de la mobilité et du bien-être. Le projet vise prioritairement l'amélioration de la mobilité piétonne et le développement des transports en commun pour répondre aux difficultés que rencontre cette station qui se transforme en haute saison touristique en véritable ville dense avec 80 habitants/ha et des pointes atteignant 120 habitants/ha, soit entre 30 000 et 45 000 habitants, tandis que Sion, capitale du

canton du Valais, ne compte que 25 000 habitants (*lire p. 56*). Dans le massif du Jura, la station de moyenne montagne de Hauteville-Lompnes cherche à développer des activités multisaisons accessibles à tous. Dans la continuité de son inscription dans des démarches départementales ou régionales de financement de son adaptation (Territoires remarquables de montagne, Stations durables de moyenne montagne, Plan départemental multisaison), la Communauté de communes du plateau d'Hauteville s'est dotée en 2011 d'un contrat régional de territoire de tourisme et de loisirs adaptés. Le développement d'un projet de territoire ancré sur l'accessibilité fait ici écho à la tradition de soins présente sur le plateau depuis le début du XX^e siècle (du traitement de la tuberculose à la rééducation fonctionnelle).

UNE RÉFLEXION CENTRÉE SUR LA DEMANDE

Autre exemple, la station pyrénéenne de Gourette, l'une des treize stations pilotes pour la mise en place des ORIL en 2000, a fait l'objet en 2010 d'un vaste projet de requalification urbaine dans la continuité de la modernisation du domaine skiable et de la construction d'une télécabine de liaison en aval de la station. Les espaces piétons et motorisés sont désormais clairement délimités par un choix de revêtement différencié et un mobilier urbain positionné en limite. Ce mobilier urbain a été enrichi en termes fonctionnels (les bancs publics comme lieux d'attente et de repos ont été introduits) et symboliques (des lampadaires au vocabulaire moderne ornent le territoire). Le simple flâneur, contemplatif, retrouve une place dans une station initialement conçue comme un lieu de la pratique intensive du ski.

Dans les Alpes, la station de Chamrousse s'inscrit également dans cette tendance avec son projet « Chamrousse Mountain Park 2030 ». L'équipe Aktis architecture et urbanisme durables propose la « métamorphose » du Recoin afin de faire de Chamrousse Village 1650 « la première smart station connectée des Alpes ». Le projet s'inscrit là encore dans la perspective de l'arrivée potentielle d'un nouveau téléphérique Grenoble-Chamrousse qui participerait à repenser les déplacements pour favoriser des mobilités apaisées, tout comme il constitue l'opportunité pour l'aménageur de créer 2 000 nouveaux lits en quinze ans. Cette tendance est soutenue à l'échelle régionale. La Région Sud PACA, par exemple, a lancé sur la période 2016-2020 un contrat « Stations de demain » afin de contribuer à la mutation des 68 stations de ski du territoire. Près de 100 millions d'euros seront mobilisés pour soutenir cette transition et, dans cette perspective, une opération d'intérêt régional, « Smart Mountain » a été créée. Ce contrat permet à la Région d'intervenir sur cinq axes prioritaires dont l'aménagement de cœurs de station, la rénovation du parc de logements touristiques et les projets structurants qui misent sur le numérique. De même, la Région Rhône-Alpes prépare un nouveau plan montagne en cinq axes, couvrant « des thématiques qui vont de l'enneigement artificiel des stations de ski, à la mise à niveau de l'hébergement touristique et la rénovation des lits froids ».

La requalification urbaine des stations de montagne est devenue une question d'actualité¹⁰. La réforme de la loi Montagne en 2016 a permis d'ajouter aux diagnostics des rapports de présentation des SCOT et PLU la prise en compte « des besoins en matière de réhabilitation de l'immobilier de loisirs¹¹ ». Le dispositif d'ORIL rénové suscite de nombreux espoirs pour concilier développement économique et préservation de l'environnement en montagne. Toutefois, si les évolutions sont nombreuses, la réforme des ORIL

n'apporte pas davantage de soutien financier, ce qui rend le succès du dispositif encore incertain. Il semble alors important de développer la sensibilisation des principaux acteurs concernés, particuliers et collectivités, afin de les alerter sur les enjeux et de les encourager à mettre en œuvre des politiques de réhabilitation. Des recherches ont été conduites¹² afin de dégager dans les programmes urbains des stations les potentiels identitaires complexes, en dépassant le prisme de l'offre au profit d'une réflexion centrée sur la demande et les touristes-usagers, dans la mesure où ils restent encore trop souvent les grands oubliés des conceptions urbaines des stations qu'ils contribuent pourtant à faire vivre. En repérant et en analysant leurs pratiques, leurs attentes, leurs représentations du territoire-station, il paraît possible d'intégrer ces usagers atypiques dans la réflexion sur l'aménagement et la conception des stations. La confrontation des différents imaginaires (acteurs économiques et politiques, habitants et touristes) pourrait alors se révéler riche d'enseignements en vue de constituer un référentiel commun, préalable indispensable à tout projet d'aménagement. / **Émeline Hatt**

- ① À lire, entre autres, Philippe Bourdeau (dir.), *Les sports d'hiver en mutation: crise ou révolution géoculturelle ?* Hermès-Lavoisier, Paris, 2007, 250 p.
- ② Émeline Hatt et Vincent Vlès, « Mutations socio-environnementales et perspectives d'adaptation des stations de montagne pyrénéennes », *Sud-Ouest Européen*, n° 37, 2014, p. 15-28; <http://journals.openedition.org/soe/1041> (21 juillet 2015); DOI: 10.4000/soe.1041.
- ③ Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.
- ④ Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.
- ⑤ Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové.
- ⑥ Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.
- ⑦ Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, *La réhabilitation de l'immobilier de loisirs en France*, rapport sénatorial, 2010, 53 p. www.ladocumentationfrançaise.fr/var/storage/rapports-publics/104000312.pdf
- ⑧ Loi n° 2016-1888 du 28 décembre 2016 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne.
- ⑨ L'article 80 de la loi Montagne 2 nomme un nouveau bénéficiaire: l'acquéreur de lots contigus.
- ⑩ *La réhabilitation de l'immobilier de loisir dans les stations de montagne*, éditions Atout France, Paris, 2015, 95 p. [www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/GUIDE_rehabilitation\(1\).pdf](http://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/GUIDE_rehabilitation(1).pdf)
- ⑪ Code de l'urbanisme, art. L. 141-3 (SCOT) et L. 151-4 (PLU). Au niveau du SCOT, il s'agit ainsi de dresser un état des lieux « de la localisation des structures et équipements touristiques existants, les besoins globaux en matière d'immobilier de loisir, la maîtrise des flux de personnes, les objectifs de consommation économe de l'espace et de préservation de l'environnement, des paysages et du patrimoine architectural » (Code de l'urbanisme, art. L. 141-3 § 2)
- ⑫ Émeline Hatt et Vincent Vlès (dir.), *Tourisme durable et attractivité: comment relancer le projet urbain des stations touristiques ? Le cas des stations de montagne en Pyrénées-Atlantiques*, rapport de recherche, UMR 5603 CNRS/UPPA, Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, Pau, 2009, 127 p.

/ Planifier la croissance des résidences secondaires

La lecture de six SCOT (schéma de cohérence territoriale) pyrénéens sur la place des résidences secondaires est riche d'enseignements. Par Jean Marieu, urbaniste

Cette contribution vise à expliciter les méthodes utilisées pour dresser les perspectives de production des résidences secondaires à moyen et long termes dans la planification stratégique des territoires de montagne, en prenant l'exemple des Pyrénées. L'enjeu est d'importance : plus de la moitié de l'effort de construction passé et futur tel qu'on le dessine se porte sur ce segment d'hébergement qui ne s'inscrit apparemment pas dans l'ordre des besoins vitaux d'une société. Cet article se fonde principalement sur l'analyse des six SCOT (schéma de cohérence territoriale) consultables, englobant la haute montagne tout au long de la chaîne, publiée ou en cours. Six en Occitanie-Midi-Pyrénées : vallée des Gaves (Argelès-Gazost) ; Haute-Bigorrrre (Bagnères) ; vallées Aure et Louron (Arreau-Saint-Lary) ; Comminges-Pyrénées (Saint-Gaudens). En Ariège, les SCOT du Couserans (prescrit depuis 2015) et de la vallée de l'Ariège (approuvé en 2015) ne sont pas rendus publics. En Occitanie-Languedoc-Roussillon, les deux SCOT des Pyrénées-Cerdagne (Saillagouse) et Pyrénées catalanes (Font-Romeu) sont en cours d'élaboration et consultables jusqu'au stade du PADD (projet d'aménagement et de développement durable). Aucun SCOT à ce jour en Nouvelle-Aquitaine.

LA MAJEURE PARTIE DU PARC DE LOGEMENTS

Partout, dans ces hautes vallées, qu'il s'agisse des stations au sens étroit du terme ou bien de leur bassin de vie, le nombre des résidences secondaires l'emporte toujours très largement sur celui des résidences principales, ce qui n'a rien de surprenant car il s'agit d'un marqueur classique des espaces touristiques. En Haute-Bigorrrre, vu la taille du territoire qui inclut Bagnères et un vaste espace du Piémont, la part des résidences secondaires dans le parc total (hors vacants) ne dépasse pas 35 %, mais, à l'inverse, on atteint un ratio de 74 % en vallées d'Aure et Louron, jusqu'à 84 % dans les Pyrénées catalanes. Ces chiffres englobent à la fois les appartements en immeubles collectifs et les maisons individuelles, l'ancien comme le nouveau.

La poussée constructive a une cinquantaine d'années, elle a connu un fléchissement après la crise de 2008, mais semble repartie. Les produits ont évolué : collectifs et maisons de village dans les années 1970 et 1980, chalets dominants depuis 2000. Ainsi, en Haute-Bigorrrre, où le parc de résidences secondaires est moindre, la production de résidences secondaires représente par contre les deux tiers de la croissance du parc total depuis 1999. L'écrasante domination des résidences secondaires est encore plus marquée dans les Pyrénées catalanes ; par exemple,



en Cerdagne, entre 2007 et 2012 (apparemment, la crise n'est pas passée par là), on a bâti 80 résidences principales et 800 résidences secondaires. Quant au taux de croissance annuel des résidences principales, il s'établit à 1,5 % sur la longue période de 1968 à 2013, alors que celui des résidences secondaires a bondi à 5 %.

Si l'identification des résidences secondaires est aisée, dès lors – pour les immeubles récents – qu'elles sont identifiées comme telles dès le permis de construire, puis lors des recensements périodiques, la typologie des immeubles et de leur mode d'occupation est très riche.

Sans épuiser le sujet, une brève revue suggère un niveau d'occupation très inégal. Entre une vieille maison de village, visitée une fois par an, et une véritable résidence « seconde », assez proche du domicile principal, et dans laquelle les propriétaires peuvent passer près de la moitié de l'année, il y a un abîme. Pour les propriétaires, cet habitat est d'abord un objet de jouissance, qui peut revêtir des fonctions très variées, souvent plus proches de la résidence régulière que de la résidence touristique *stricto sensu*. Mais aussi un investissement, procurant des revenus

locatifs. C'est enfin, souvent, la sauvegarde d'un patrimoine familial pour les « expatriés » de la montagne.

Enfin, tous les diagnostics de SCOT pointent l'obsolescence d'une bonne partie du parc de résidences collectives, dont l'isolation thermique est à mille lieues de la réglementation thermique de 2012, sans parler de celle de 2020.

UN FAIBLE TAUX D'OCCUPATION

Le seul rapport résidences principales/résidences secondaires ne rend pas compte de la contribution des résidences secondaires à l'accueil touristique, sous la forme dite de lits diffus (non-marchands), qui se distinguent des lits professionnels (marchands), des hôtels, des résidences de tourisme, des appartements mis en gestion ainsi que des clubs de vacances. Cette distinction se rapproche de celle entre lits froids et lits chauds, fondée sur la durée d'occupation des lits. Un lit est dit froid lorsqu'il est

des lits existants à la fois dans leurs caractéristiques et dans leurs taux d'occupation effectifs ». Un solide calage du vocabulaire ne serait pas non plus de trop.

Quoi qu'il en soit, quelques données d'ensemble sont disponibles concernant le Réseau G2A qui rassemble onze stations de ski, de Gourette, à l'ouest, à la Haute-Ariège, à l'est³. Ce réseau propose 155 608 lits touristiques (hiver 2016-2017) et parmi eux, l'offre en lits froids – strictement circonscrits aux résidences secondaires – est égale à 50 % de la capacité totale d'hébergement touristique. Cette proportion est moindre dans les stations de grands domaines (38 % seulement). Mais cette forte capacité en lits froids est bien moins utilisée que celle des lits chauds ou tièdes. En hiver, le résultat est très médiocre : onze nuitées par lit pour toute la saison, un chiffre plausible.

Si l'on étend la mesure à l'ensemble de la « zone de montagne touristique pyrénéenne » (628 communes), les résidences secondaires n'accueilleraient que 18,8 % des nuitées hivernales⁴. Sans doute la saison estivale corrige-t-elle à la hausse cette performance médiocre, mais probablement pas au-delà de 25 %.

UNE APPROCHE SCHIZOPHRÉNIQUE

Les élus ne manquent pas une occasion de vilipender ces lits froids en raison de leur contribution trop modeste à l'activité touristique. Mais alors comment se fait-il qu'ils déploient dans le même temps de gros efforts pour en encourager la production, tout en mettant aujourd'hui peu d'énergie à entreprendre les grands chantiers qu'appelle la dégradation des résidences secondaires en copropriété des années 1960-1980 ?

Assez peu efficaces en tant qu'outils touristiques au sens strict, les résidences secondaires sont le marché clé d'une forte filière immobilière, qui va de la construction à la maintenance, en passant par la vente et la location. Pour les entreprises du BTP (3^e pôle d'emploi en haute montagne, après les emplois liés aux sports de montagne et le commerce), c'est l'activité principale. Ces professions appellent à une production foncière et immobilière maintenue, d'autant plus que loin d'être un long fleuve tranquille, leur flux de production est sujet à de fortes ruptures. Et elles sont entendues des responsables politiques.

Pour les collectivités, les résidences secondaires sont la première source de l'économie présente, mais surtout une mine d'or fiscale, et de plus en plus au fur et à mesure qu'ont enflé les taxes locales, notamment dues aux charges intercommunales ou encore au soutien de stations de ski souvent proches de la faillite structurelle (celles qui n'atteignent même pas le petit équilibre). En outre, les dotations globales de fonctionnement (DGF) sont gonflées à proportion du nombre de résidences secondaires, à raison d'une personne par logement. En somme, les résidents secondaires, notamment ceux qui habitent les communes-stations elles-mêmes, paient deux fois pour faire du ski : les forfaits, d'une part, et les impôts locaux, d'autre part, qui vont au-delà de la charge des services courants qu'induisent leurs immeubles. Tout se passe comme si les résidences secondaires payaient le personnel des stations. À vrai dire, cette analyse n'est pas réservée à la haute montagne. Mais elle prend un tour plus inquiétant quand les stations en péril ne voient pas d'autre planche de salut que la multiplication de nouveaux programmes de résidences secondaires, condition du réinvestissement indispensable.

Du côté des services de l'État, le bilan est plus nuancé. Sont pointées la décrépitude et la vacance des produits anciens, leur faible taux d'occupation, la consommation par les chalets ■■■



Inauguré en juin 1914, le Grand Hôtel de Font-Romeu est, depuis les années 1970, transformé en appartements individuels (Source : base Mérimée) © Selbymay CC BY-SA 3.0

occupé moins de quatre semaines par an – seules les résidences secondaires entrent dans cette catégorie. Sont qualifiés de chauds, ceux occupés au moins douze semaines par an, les lits professionnels. Occupés entre un et trois mois par an, les lits tièdes comprennent les gîtes et les loueurs particuliers¹.

Abondants, les lits diffus ne réalisent qu'une performance médiocre : ils sont trop souvent froids ! Dans les Pyrénées orientales, leur durée d'occupation moyenne ne dépasserait pas trois semaines. Ce chiffre nous laisse très perplexes, dans la mesure où le taux d'occupation des résidences secondaires en Languedoc-Roussillon était estimé en moyenne à 42 jours par an en 2016, et alors même que la montagne bénéficie d'une double saison touristique, ce qui n'est pas le cas du littoral². Que ces lits soient donc en réalité plus tièdes que froids ne nous surprendrait pas. Au demeurant, le rapport du Sénat cité plus haut recommande la création d'« observatoires départementaux qui permettraient d'obtenir une vue exacte et détaillée du parc



La Mongie (Hautes-Pyrénées) © A.P.L./Alamy/Hemis.fr

■ d'espaces NAF (naturel, agricole, forestier) dans les sites les plus convoités et les plus fragiles.

DES MÉTHODES RUSTIQUES DE PROGRAMMATION

La programmation de la croissance des résidences principales en montagne pyrénéenne devrait être relativement simple, dans la mesure notamment où la population permanente est à peu près partout (au mieux stable ou très légèrement croissante en haute montagne), en raison de l'érosion de la pratique du ski et des emplois qui les accompagnent. Les seuls besoins réels sont ceux du point mort (décohabitation... très modérée, renouvellement de l'habitat) et l'ajustement de la production à quelques besoins spécifiques (personnes âgées, saisonniers). En toute hypothèse, les évolutions sont lentes. Pourtant, parmi les nombreuses embûches qui guettent les planificateurs, la moindre n'est pas la détermination des ambitions de croissance des collectivités : quelles que soient les évolutions constatées et les logiques à l'œuvre, seules sont retenues des hypothèses de croissance plus ou moins fortes, et quand celle-ci est probable, même modeste, toujours un bon cran au-dessus du raisonnable. Tailler un peu large n'est pas absurde mais la mesure est souvent largement dépassée à l'échelle intercommunale, où l'émulation entre communes est la règle, et où les promoteurs et opérateurs fonciers poussent à la roue les communes dépourvues d'un dessein d'avenir ferme et réaliste.

Telle est donc l'une des pierres d'achoppement des SCOT : arbitrer, dans un projet de territoire intercommunal, entre des demandes communales dont la somme est toujours très supérieure à une perspective réaliste à l'échelle du SCOT.

Le cas de la programmation des résidences secondaires est nettement plus complexe. En effet, elle ne correspond à aucun besoin réel, contrairement à la programmation des résidences principales, mais répond à un marché de demande. En réalité, nous ne disposons d'aucun modèle intégrant les données constitutives de ce marché :

– Quelle est la demande immobilière : neuf, ancien, construction ou restauration, chalets ou immeubles ?

– L'attractivité des lieux, maintenue ou pas ? La perte d'attractivité hivernale peut-elle être compensée par les atouts climatiques estivaux ? C'est probable.

– La qualité des paysages et, notamment, la qualité urbaine, souvent mise à mal (peut-on citer une seule station pyrénéenne du niveau des stations alpines ?).

– La mobilisation du potentiel immobilier dégradé.

– La force du mouvement de résidentialisation (changement de statut du logement de résidences secondaires en résidences principales). Quelle est la part de la montagne dans un mouvement qui, dans l'ex-Languedoc-Roussillon, représentait 6 000 logements par an au cours des dernières années ?

C'est pourquoi les méthodes de programmation utilisées se calent sur un fil de l'eau faisant masse des résidences principales et des résidences secondaires, légèrement corrigé à la baisse. En revanche, elles mettent tous leurs efforts au service d'une diminution forte de la consommation d'espaces « NAF » qui est l'obsession – appuyée sur la loi – des services de l'État. Puis, dans un second temps, introduisent une clé de répartition entre résidences principales et résidences secondaires.

Ce propos général peut être nuancé :

– En Pays de Comminges-Pyrénées, l'engagement reste modeste : *« inclure dans la croissance une part significative de résidences secondaires pour l'hébergement touristique »*.

– En Haute-Bigorre, l'intention quantitative est forte, le ratio de résidences secondaires dans l'effort constructif devant tomber à 41 %, alors qu'il était de 66 % depuis près de vingt ans ; les justifications sont impératives : *« le SCOT évalue... le SCOT retient l'hypothèse... »* ; par contre, localisation et spatialisation sont laissées à l'appréciation des communes *« la programmation entre résidences principales et résidences secondaires sera adaptée aux circonstances »*.

– En Pyrénées-Cerdagne, tout en réduisant la consommation d'espace NAF de 20 %, le PADD propose un ratio de 60 % de résidences secondaires élevé, mais moins que dans la production antérieure (90 %).

– Enfin, en Pyrénées catalanes, le propos est de même nature, complété par l'intention de privilégier *« des typologies d'hébergements et les formes urbaines associées »* ; néanmoins, le ratio élevé de résidences secondaires, 68 %, conduit à une capacité d'accueil de 1 500

résidences secondaires sur 2 200 logements. C'est l'effet de la pression des quatre stations touristiques, mais à partir d'une capacité d'accueil totale fixée à un niveau très élevé.

En définitive, on peut craindre que ces clés de répartition n'engagent que ceux qui les écrivent : les communes ne disposent d'aucun moyen réel et n'ont aucun souci particulier de maintenir la part des résidences principales/résidences secondaires prévue au sein des enveloppes foncières constructibles. Sauf à prendre en charge directement des opérations publiques telles que HLM, RPA/EHPAD, lotissements communaux... / **Jean Marieu**

Les promoteurs et opérateurs fonciers poussent à la roue les communes

① Hélène Masson-Maret et André Vaireto, *Patrimoine naturel de la montagne : concilier protection et développement*, rapport d'information de la commission du développement durable, Sénat, n° 384, 19 février 2014.

② Insee Languedoc-Roussillon-Midi-Myrénées, Analyses n° 24, juillet 2016.

③ Observatoire du tourisme pyrénéen, bilan de saison hiver 2016-2017.

④ Soit moins que la somme des familles et des amis.



Font-Romeu, fin décembre 2018 : l'apprentissage du ski sur une neige de culture © J.-M. M.

/ Dans les Pyrénées catalanes, des trajectoires divergentes

Focus sur un ensemble hétérogène de stations, confrontées à des difficultés structurelles. Par Philippe Bachimon, professeur de géographie, UMR Espace-Dev 228 IRD, université d'Avignon, Vincent Vlès, professeur d'aménagement et d'urbanisme, UMR CERTOP 5044, université Toulouse-Jean-Jaurès, et Pierre Dérioz, maître de conférences en géographie, UMR Espace-Dev 228 IRD, université d'Avignon

Côté français, les Pyrénées catalanes totalisent sept stations de ski alpin (dont deux fermées, Le Puigmal et Puyvalador) et une station de ski nordique regroupant les deux sites de la Llose et de Calvet en Capcir. Une mini-station alpine privée à La Quillane et l'espace nordique de la Calme sur Font-Romeu complètent l'offre touristique de neige. Ce « plateau catalan » offre aujourd'hui plus de 100 000 lits, dont seulement 24 000 marchands. Font-Romeu-Pyrénées 2000 et Les Angles représentent à elles seules plus des deux tiers de la fréquentation de ski des Pyrénées-Orientales et se situent parmi les 20 % les plus fréquentées sur un total de

225 exploitants adhérents au Syndicat national des téléphériques de France (SNTF). À l'opposé, trois petites stations (Le Cambre d'Aze, Formiguères, Porté-Puymorens) connaissent de grandes difficultés budgétaires et une fréquentation qui décroît (150 000 à 68 000 journées skieurs par saison). Au total, ces stations représentent environ 100 remontées mécaniques avec un moment de puissance¹ d'environ 20 000 km.sk/h, soit un peu plus d'un cinquième du total des Pyrénées françaises, qui, elles, équivalent à 11 % de l'équipement des massifs français. Un équipement mineur à l'échelon national, mais majeur pour l'économie locale. ■■■

■ Ces stations ont connu dès leur apparition des trajectoires distinctes. Dans cet espace montagnard remarquable, intégré à un PNR (parc naturel régional) depuis 2004, elles ont contribué à créer de l'activité, mais aussi fortement impacté les milieux naturels de la Cerdagne et du Capcir. Elles sont aujourd'hui confrontées aux mêmes problématiques d'obsolescence et de remise en cause de leur modèle économique, quand bien même elles se sont fédérées au sein d'une organisation (Les Neiges catalanes) et communiquent désormais de concert, allant jusqu'à proposer des forfaits communs. Leur regroupement en syndicat mixte (en 2008) traduit l'amorce tardive d'une évolution des mentalités vers la définition d'un intérêt commun.

LA TENTATION DE LA FUITE EN AVANT

Ces stations catalanes rencontrent trois types de difficultés. D'abord l'effet de ciseau entre la stagnation des fréquentations qu'elles enregistrent (indissociable d'une mutation des pratiques), les coûts de fonctionnement et de réinvestissement, et l'endettement accumulé. Deux stations ont déjà mis la clé sous la porte, dans un marché assez concurrentiel marqué par la proximité de grosses stations espagnoles (La Molina) et andorranes (le Pas de la Case). La question de la ressource nivale, ensuite, se pose ici sous trois angles distincts : le réchauffement climatique et ses conséquences (si difficiles à prévoir) sur l'enneigement ; le coût de l'investissement de sécurisation de la ressource neige (enneigeurs) ; l'impact psychologique de ces incertitudes sur les clientèles, susceptibles d'engendrer des changements dans les fréquentations (durée, fréquences...) et les difficultés à poursuivre le modèle de l'extension immobilière alors que la demande s'effondre. Enfin, il existe dorénavant une tension croissante entre les efforts réalisés par les élus eux-mêmes pour valoriser et préserver la qualité des paysages et de la biodiversité montagnarde (souvent dans un souci premier de renforcer l'attractivité et la notoriété du territoire, et de ne pas se laisser déborder sur ces questions par les associations ou des administrations d'échelle régionale ou nationale), d'une part, et, d'autre part, la tentation de la « fuite en avant » aménagiste (équiper, développer, étendre, connecter les stations pour tenter de rester compétitifs).

sorte de copie de celui de Bagnères-de-Luchon. Cet établissement initie l'arrivée du tourisme de luxe qui sera consolidé par l'achèvement (1927) de la ligne internationale transpyrénéenne (Toulouse-Barcelone par le tunnel du Puymorens), plutôt un souvenir aujourd'hui. Ce tourisme estival s'est aussitôt étendu à la saison hivernale, d'abord pour des activités de glace (patin, curling), puis de neige (ski, traîneau, luge), mais d'abord sans l'appui de remontées mécaniques ou autres équipements de sports d'hiver, qui n'ont été installés à demeure qu'après la Seconde Guerre mondiale. Dans le même temps, la déprise agricole, largement entamée, s'est accentuée et a précipité l'abandon des activités de montagne qui n'ont pu se moderniser. Avec la disparition des structures agroalimentaires (laiteries), les jeunes partent et, dès lors, la mécanisation des pentes de ski apparaît comme le principal moyen de fixer la population. Dès les années 1960, une dizaine de communes disposant de pentes favorables investissent séparément, les unes après les autres, dans des remontées de plus en plus nombreuses : Font-Romeu, Les Angles, Bolquère, Saint-Pierre-dels-Forcats, puis sa voisine Eyne (qui gèrent leur domaine skiable vingt ans plus tard sous l'appellation Cambre d'Aze), Porté-Puymorens en vallée du Carol, puis, à partir de 1974, Formiguères, Le Puigmal (stade de neige situé sur la commune d'Err, mais que le conseil général relie au village par une route de 17 km), et la toute dernière, Puyvalador (1981). Ces stations autonomes, toutes situées dans un rayon de 15 km, sont entrées en concurrence assez vive pour s'équiper, attirer les clientèles... et équilibrer leurs comptes d'exploitation du domaine skiable.

DES LOGIQUES IMMOBILIÈRES

La brièveté de la saison et des investissements considérables, hors de proportion par rapport à ce que leur permettait leur assiette fiscale (Eyne comptait à l'époque de son équipement moins de 100 habitants), ont entraîné un déficit d'exploitation chronique, qui s'est creusé pendant plusieurs décennies, rendant difficile le remboursement de la dette. En dépit des mises en garde réitérées de l'État, la reproduction du modèle alpin en matière d'équipement dans cette portion du massif pyrénéen soumise aux influences méditerranéennes (comme les Alpes du Sud) s'est révélée une stratégie politique et économique d'autant plus hasardeuse que le développement des stations relevait de logiques locales disjointes, voire rivales, dans un environnement incertain pour le ski de piste. Pour rentabiliser les investissements publics et privés réalisés sur une durée la plus longue possible, les gestionnaires des stations ont tenté de garantir une activité économique maximale par un maximum de jours de neige tout au long de la saison. Ils n'y sont parvenus partiellement que grâce aux enneigeurs artificiels. Ces investissements très lourds ont dû à leur tour être rentabilisés par des nouvelles clientèles qu'il faut accueillir en séjours. Ces acteurs montagnards ont été ainsi pris dans des logiques immobilières financées par la vente de foncier par les agriculteurs et les communes et, pour ce qui est de l'hébergement locatif, par la défiscalisation en zone de revitalisation rurale (ZRR), qui a surtout produit des friches touristiques (résidences neuves non achevées, non livrées). La vente de foncier a permis seule de couvrir les frais et d'amortir les investissements réalisés dans les équipements touristiques et le domaine skiable. Ce processus de fuite en avant a débouché sur l'urbanisation en résidences secondaires de terres agricoles dans les communes périphériques : elle a augmenté de 200 % de 1962 à 2009 (soit un rythme moyen de la progression de terrains urbanisables,

RÉFÉRENCES

- Vincent Vlès, « Stations de ski en crise et construction territoriale en Catalogne française », *Revue de Géographie Alpine*/Journal of Alpine Research, 100-2, 2012 ; <http://journals.openedition.org/rqa/1815> (dernière connexion : 12 octobre 2018) ; DOI : 10.4000/rqa.1815
- Philippe Bachimon, Pierre Dério et Mihaela Marc, « Développement touristique et durabilité en Cerdagne française », *Revue de Géographie Alpine*/Journal of Alpine Research 97-3, 2009 ; <http://journals.openedition.org/rqa/1056> (dernière connexion : 12 octobre 2018) ; DOI : 10.4000/rqa.1056

Ces trois problématiques, qui ne sont pas propres aux stations des Pyrénées catalanes, mais qui se posent dans ce secteur avec une acuité (et une urgence) toute particulière, découlent d'une histoire spécifique, de fragilités structurelles originelles, voire d'une incapacité à envisager la remise en cause du modèle initial.

Le tourisme, au sens économique, est arrivé dans les Pyrénées catalanes (Cerdagne-Capcir-Haut-Conflent) à la suite de la mise en service du « train jaune » en 1910-1911. Ce petit train d'altitude a amené la construction au début des Années folles du Grand Hôtel de Font-Romeu (voir p. 43),



Remontée mécanique désaffectée dans la station du Puigmal fermée depuis 2014 © Pierre Mérimée/RÉA



À proximité immédiate de la frontière avec la France, des « casas adosadas », résidences secondaires jumelées de haut standing appartenant très majoritairement à des Catalans espagnols. La durée annuelle d'occupation de ces logements est très réduite et souvent corrélée avec la pratique du ski © Pierre Dério

essentiellement sur les prairies irriguées, de 4,4 % par an pendant 50 ans !). L'extension s'est faite au détriment des zones les plus fertiles et planes, à proximité immédiate des villages : la résidence secondaire représente 72 % des lits touristiques du parc naturel régional des Pyrénées catalanes (PNRPC, 2012). Ce processus d'urbanisation a compromis grandement l'installation de jeunes agriculteurs et le maintien de ceux déjà installés.

DISCORDANCES ET PARADOXES

Pour les élus de quatre de ces stations de Cerdagne-Capcir-Haut-Conflent parfois au bord de l'asphyxie, l'appel au regroupement est apparu comme un moyen – au moins à court terme – d'échapper à des fermetures mal préparées, y compris pour Les Angles et Font-Romeu, qui n'ont pas encore achevé leur reconstruction. L'analyse du discours montre pourtant des discordances dans les arguments, et plusieurs paradoxes. Ainsi, et sauf dans le cas particulier d'Eyne et de son projet de village écotouristique qui n'a jamais vu le jour, aucune des stations n'envisage vraiment sérieusement une diversification de l'activité touristique. Les bilans qui ont été réalisés sur les produits, les hébergements, les potentiels n'ont débouché sur aucune politique communale et intercommunale significative de maîtrise des coûts, de requalification et de réorientation. L'atout exceptionnel de l'ensoleillement (il dépasse 3 000 heures/an en versant sud) dans le contexte métropolitain français – très tôt perçu par le climatisme et quelque peu valorisé par des centrales solaires – n'est que marginalement mis en valeur, alors même que l'on persiste à produire de la neige artificielle pour sécuriser la ressource avec les coûts que l'on conçoit croissants dans le contexte précité et celui largement amorcé en milieu méditerranéen, fut-il d'altitude, du réchauffement climatique.

Au sein même du parc naturel régional des Pyrénées catalanes – dont le conseil syndical est celui des maires des communes adhérentes et qui a parmi à ses missions d'harmoniser le développement local –, le débat pourtant essentiel pour un territoire qui tire plus de 80 % de ses emplois de l'économie touristique, et aux trois quarts de l'activité ski, ne semble pas pouvoir émerger. Ainsi, et alors que fermaient les stations du Puigmal (2014) et

de Puyvalador (2016), les maires des Angles et de Font-Romeu ont relancé le projet déjà ancien (et sans suite) de joindre leurs deux domaines skiabiles en traversant une aire protégée (le site classé des Bouillouses).

CONCENTRATION ET DIVERSIFICATION

Tout ce qui précède conduit à se poser la question (quelquefois localement taboue) de la remise en cause du modèle « tout-ski ». Car des bifurcations paraissent encore envisageables. Celle radicale de la fermeture des domaines skiabiles alpins, déjà imposée à deux stations, n'a pas résolu la question du démantèlement d'équipements qui restent en déshérence dans une montagne qui se referme. C'est sans doute là le chantier prioritaire. La concentration en un ou deux domaines de taille comparable à celui des stations des Alpes (Formiguères-Les Angles-Font-Romeu, d'une part, et Porté-Puymorens-Pas de la Case en Andorre, d'autre part) apparaît aussi comme un moyen de circonscrire l'impact du ski en le limitant à des espaces dédiés. Mais le parc peut-il alors renoncer à la protection d'espaces de grande valeur paysagère et naturelle au prix de restitutions faites sur les friches touristiques

des stations ? La diversification vers les pratiques nordiques (mais Font-Romeu a équipé en canons à neige une partie de son domaine nordique !) et de randonnées est déjà mise en pratique, et ce, d'ailleurs, de manière séculaire si l'on se souvient de la tradition de l'excursionnisme catalan, de la part de clientèles qui utilisent la montagne en libre-service (cueillette, trek, balade...). On perçoit bien quel changement de paradigme cela représente pour des décideurs dont le modèle équipementier reste largement « industriel » et n'inclut guère les pratiques de pleine nature. La résidence secondaire, versant immobilier de ce modèle équipementier, est de même la grande absente de la réflexion planificatrice (un SCOT et un PLUI sont en cours de définition), alors même qu'elle « métastase » les stations. / **Philippe Bachimon, Vincent Vlès et Pierre Dério**

① Le moment de puissance est l'indicateur de la capacité d'une remontée mécanique, soit le débit théorique (en nombre de skieurs/heure) x dénivelé.

La remise en cause du modèle « tout-ski »

Ce numéro est celui de Isabelle R

/ La « station sans voiture » existe-t-elle ?

Le sort des voitures dans les stations interroge leur modèle urbain autant que leur échelle et l'organisation des déplacements. Par Jean Varlet, professeur de géographie, université Savoie-Mont-Blanc, laboratoire EDYTEM, UMR CNRS 5204, et Kevin Sutton, maître de conférences en géographie, université Grenoble-Alpes, CNRS, Sciences-Po Grenoble, UMR Pacte, LabEx ITEM

Les stations de montagne sont en grande majorité des stations « tout-voiture ». Tant l'accès à ces espaces récréatifs que les déplacements internes à ces ensembles urbanisés reposent majoritairement sur l'automobile. Toutefois ce modèle fait aujourd'hui débat, tant d'un point de vue environnemental qu'en matière d'ambiance urbaine et de sécurisation de la chaîne d'accès. La « station sans voiture » semble devenir un slogan, un totem, pour autant rarement (jamais ?) effectif. Cette question renvoie à la pensée même de ce que sont les stations. Elle interroge leur urbanisme et les modalités de circulation interne, leur accès terminal, ainsi que leur stratégie en matière de stationnement et de valorisation foncière. Tout cela fait du thème du « dernier kilomètre », une entrée clé. Historiquement, les premières stations se sont développées autour d'une maîtrise du dernier maillon de la chaîne d'accès. Le cas de Chamonix est éloquent, qui fait de la rupture de charge au Fayet le levier d'une promotion d'un éloignement maîtrisé et un moteur d'innovation en matière de transports. L'accès repose sur un mode collectif mis au service de temporalités individuelles. La démocratisation des sports d'hiver renverse la logique : l'accès à partir des années 1970 repose toujours plus sur l'auto-mobilité dans une temporalité toujours plus collective, les vacances scolaires. Le modèle de la station intégrée (Flaine, Les Arcs 1800, Avoriaz...) se caractérise d'ailleurs par l'externalisation de l'accès. Cela se manifeste par une extériorisation du stationnement dans l'espace urbain. Le zonage mis en œuvre distingue l'espace de pratique récréative (domaine skiable), l'espace urbain proprement dit (logements et services) et les espaces logistiques (stationnement et approvisionnement des commerces).

L'EXTÉRIORISATION DU STATIONNEMENT

Ce zoning repose sur une séparation fonctionnelle des flux. La place de la voiture y est régulée et contrôlée. Ces expériences de planification urbaine interrogent directement ce qui peut être entendu par « station sans voiture » qui, somme toute, n'est ni un concept d'urbanisme ni un état urbain absolu. S'agit-il d'ôter la seule voiture individuelle à traction thermique de l'espace de la station ou plutôt la totalité des véhicules, quitte à exclure aussi les véhicules à traction électrique, ainsi que les véhicules adaptés

tels que les motoneiges ou les taxis collectifs sur chenilles ? Que dire alors de l'expression de « station tout-piéton » ? L'imprécision demeure donc car chaque station qui se lance dans une régulation, voire une limitation de la place de la voiture, cherche à en faire un processus de singularisation. Trois catégories principales, que l'on peut présenter dans une gradation allant vers le plus de « sans voiture », se distinguent alors.

Quelques stations pensées dans un « tout-voiture » souhaitent ainsi modifier leur image. Val Thorens propose une approche de la question centrée sur la gestion du stationnement. Un stationnement en cœur de station demeure, quoique masqué dans un parking couvert transformé en espace artistique urbain. Mais le parc de stationnement le plus important et le plus signalé se situe en contrebas de la station, afin de limiter le transit des véhicules montant à la journée dans l'espace de la station. Cette extériorisation du stationnement s'articule avec un accès

Le « tout-piéton » n'exclut pas strictement la voiture

par télécabine au cœur de la station et au départ des remontées mécaniques desservant le domaine skiable. Autre exemple, Val d'Isère, qui envisage la réalisation d'un tramway intrastation, en contraignant une partie du parc automobile à rester en périphérie. Là encore, il s'agit d'une extériorisation

du stationnement. Dans les deux cas, il ne s'agit de traiter la place de la voiture qu'à l'échelle de la station et non de la chaîne d'accès. En cela, il ne s'agit pas d'un modèle de « station sans voiture », mais de « station semi-voiture ».

La « station sans voiture » est un cas finalement très rare qui résulte dès sa conception d'une volonté forte d'un individu (Flaine, Avoriaz) ou d'une communauté villageoise locale (Bettmeralp, Zermatt, en Suisse). Dans tous les cas, cette exclusion de la voiture individuelle est la résultante d'un projet « tout-piéton », et non nécessairement, dans les faits, « sans voiture ». Le « tout-piéton » n'exclut en effet pas strictement la voiture comme le montrent les stations de Flaine ou d'Avoriaz. La station de Flaine réserve ses rues aux circulations piétonnes et à skis et traite la verticalité par une offre de funiculaires. Seuls sont autorisés des véhicules de secours, ainsi que des camions de livraison dans des créneaux horaires très contraints, ainsi que des autocars de lignes régulières. Une politique coercitive de stationnement est mise en place : elle autorise la venue des voitures pour les opérations de déchargement et chargement des bagages en début et fin de séjour, dans un temps bref,

et impose le stationnement durant la semaine en bordure du périmètre de la station. Des barrières et des tarifs prohibitifs incitent au respect des consignes. À Avoriaz, qui est allée plus loin encore, l'automobile ne peut pas entrer dans l'enceinte. Des parkings sont placés en bordure, tandis que le transbordement des bagages et du fret à destination des commerces, des hôtels et des restaurants est assuré par des véhicules à chenilles et des motoneiges dans une noria ininterrompue. La station est « sans voiture » mais pas sans véhicules et pas sans nuisances sonores. La place du piéton peut d'ailleurs être interrogée face à cette succession sans fin de véhicules.

« TOUT-PIÉTON »

Dans le fond, l'importance du stationnement dans le périmètre de la station tend à conjuguer ce « tout-piéton » avec un modèle de « station semi-voiture », rappelant que ces deux stations relèvent du modèle de la station intégrée française. L'accès en soi n'est pas traité, d'autant plus que l'entretien de la route ne relève pas de la station ou de la commune, mais du département. Cette démarche entre, en revanche, dans un processus de valorisation foncière et commerciale. L'absence de voiture dans les rues optimise la visibilité des vitrines commerciales. Ce fut d'ailleurs l'un des objectifs de la contraction du stationnement mis en place dans les rues de Courchevel 1850. Qui plus est, la relégation du

stationnement à la périphérie, voire hors de la station, reporte cet usage sur des emprises foncières moins valorisées.

D'autres exemples, en Suisse, déclinent ce projet « tout-piéton » avec un modèle réellement « sans voiture », individuelle toujours, à l'échelle de la station. Tout repose alors sur la mise en système de la chaîne d'accès et du projet urbain de la station. Les exemples valaisans de Zermatt, Bettmeralp et Riederalp donnent à voir une internalisation du dernier kilomètre dans le système urbain et touristique. Le dernier kilomètre se trouve alors singularisé par une discontinuité imposée dans la chaîne d'accès. Le stationnement est organisé en contrebas de la station, à plusieurs kilomètres de la destination finale. L'accès terminal repose sur une offre multimodale efficace (voiture + train à Zermatt; voiture ou train + téléphérique à Bettmeralp et à Riederalp), parce qu'intégrée dans l'offre touristique territoriale, jusque dans sa tarification. L'espace de stationnement ne s'inscrit plus par défaut dans le territoire touristique: il se fait terminal et pôle d'échange multimodal qui, à l'échelle de la quotidienneté, sert de parc relais. Ce « sans voiture » repose alors sur une nodalité maîtrisée qui invente une fonction urbaine et touristique, le pied de station.

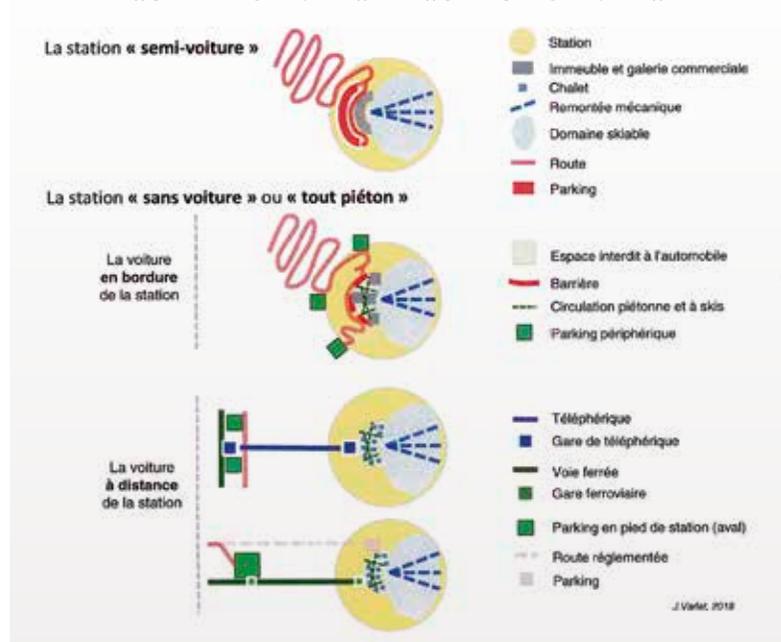
Pour autant, si le « sans voiture individuelle » est un objectif atteint, le « tout-piéton » demeure inabouti. À Zermatt, des lignes d'autobus facilitent l'acheminement vers les logements et les ■■■

e Isabelle Rican

Le centre de Val d'Isère © Andy Parant



MODÈLES D'ORGANISATION DE STATIONS « SEMI-VOITURE » ET « SANS VOITURE »



■ ■ ■ remontées mécaniques depuis la gare, tandis que de multiples véhicules électriques desservent hôtels et commerces. Dans les rues où domine la circulation piétonne, les conflits d'usage sont fréquents et augmentent paradoxalement la dangerosité pour les piétons. À Bettmeralp, où l'accès se fait exclusivement par téléphérique depuis la gare de Betten, la rue centrale est un lieu de passage permanent de piétons, skieurs, poussettes sur skis, luges, motoneiges, taxis à chenilles, au point qu'une solution de partage de la voirie enneigée ait dû être mise en place (un tiers pour les piétons et deux tiers pour les circulations à skis et motorisées). Il s'agit toutefois d'un des rares cas de véritable station sans voiture, mais pas sans véhicule thermique. En outre, Zermatt, qui vend depuis des décennies son image de station « sans voiture » et accessible exclusivement par train, s'oriente vers une ouverture partielle et contrôlée de son territoire urbain à la voiture individuelle en construisant, à l'entrée, des parkings destinés aux résidents et actifs autorisés à emprunter la route existante entre Täsch et Zermatt. Laquelle route voit aussi passer en mai et en octobre une centaine de poids lourds quotidiens pour assurer les nécessaires travaux à l'intérieur de la station.

LA MAÎTRISE D'UNE OFFRE MULTIMODALE

La question de la « station sans voiture » interroge alors l'échelle de la station elle-même. Les deux cas suisses évoqués tendent à montrer que l'internalisation de l'accès dans la pensée de la station traduit un changement de dimension de celle-ci. Täsch, pied de station de Zermatt, devient un pan de la station à la renommée internationale par le fait d'un parc d'hébergement complémentaire, moins cher, et connecté par cette offre de transport collectif performant (cadencement aux 20 minutes). La navette entre ces deux pans d'un même ensemble touristique est d'ailleurs intégrée dans les forfaits de ski, ce qui fait du dernier kilomètre un espace de déplacement interne à l'ensemble touristique ainsi dessiné. Une tendance générale de glissement

de la station le long du dernier kilomètre, qui provoque une internalisation de la problématique et une intériorisation de ce segment de mobilité, se retrouve communément dans les Alpes. Hormis le cas de Brides, qui tire partiellement parti de la télécabine de l'Olympe vers Méribel, sans que Méribel n'investisse Brides en pied de station, une station comme Les Arcs mise sur cette dynamique pour diversifier son offre d'hébergement. Bourg-Saint-Maurice est tout autant le centre de la commune dont dépend la station, qu'un des sites qui la composent. Le funiculaire « Arc-en-ciel » assure la connexion à une partie du domaine skiable, en correspondance avec le réseau de ski bus aux Arcs 1600. Là encore, s'invente un modèle de station « sans voiture » par procuration, non fondé sur un modèle urbanistique repensé, mais sur la revalorisation d'une chaîne d'accès elle-même « sans voiture » puisque reposant sur le train, l'avion et/ou le car.

Le glissement de la station peut s'entendre à l'échelle d'un versant communal, ainsi qu'à l'échelle d'un territoire administratif de type intercommunal. Le forfait skiable de Bettmeralp peut contenir l'aller-retour ferroviaire entre Brigue et Betten, ainsi que le téléphérique jusqu'à la station. Le modèle de la station « sans voiture » interroge en fait la relation espace skiable-espace d'hébergement. Le modèle de la station intégrée a conduit à projeter toujours plus avant l'hébergement vers les champs de neige, créant ainsi des sortes d'îles d'altitude reliées entre elles par des domaines skiables connectés. Ôter la voiture nécessite de la laisser soit en contrebas dans la vallée, soit « à la maison », mais en tout état de cause d'optimiser les connexions « par le bas ».

En somme, quel que soit le modèle de station concerné, il n'y a pas de station « sans voiture » possible sans la maîtrise d'une offre multimodale qui s'entende à la fois comme terminale et interne. C'est le défi de l'intégration des déplacements qui est le levier de la pensée d'une urbanité renouvelée pour ces espaces urbains saisonniers. Cette pensée est créatrice d'opportunités pour les entités intermédiaires dites du « bas », dans la mesure où les stations ne peuvent, dans ce cadre, plus être pensées indépendamment de leur environnement valléen. Sont ainsi pensées des destinations polycentriques, et donc des territoires touristiques.

« Faire redescendre » les vacanciers au cours de leur séjour en station est un enjeu fort, par exemple à Briançon ; construire des solutions pour limiter la montée des véhicules en station l'est tout autant. Cela renvoie alors à des questions de rythmes : ces services qui deviennent le cœur du fonctionnement d'un système renouvelé ne peuvent pas être alignés sur les horaires des remontées mécaniques. Ce ne sont pas des remontées mécaniques au sens commun du terme ; ce sont d'authentiques moyens de transport urbains. L'amplitude horaire de fonctionnement doit alors se calquer sur le rythme de l'entité urbaine, notamment sur celui des horaires de travail. La question de la « station sans voiture » devient ainsi, et avant tout, un problème d'accessibilité. /

Jean Varlet et Kevin Sutton

« De la station de ski à la station de montagne »

Le point de vue d'un expert, **Pascal Roux**, président de la société de conseil et d'ingénierie MDP.

Quels sont les principaux enjeux urbains des stations ?

Pascal Roux / Sur les marchés matures, en France en particulier, les stations ont été développées en étant assez exclusives et orientées vers le « tout-ski ». On a occulté que la montagne pouvait accueillir une autre population que les seuls skieurs sportifs. On en sent les effets : il y a moins de skieurs et moins de temps de ski. D'autres exigences et de nouveaux usages ont vu le jour pour lesquels l'ancien modèle ne peut répondre.

Nous œuvrons pour que les stations répondent à ces nouveaux besoins. Il y a trente ans, la journée se passait sur les pistes et nombreux étaient ceux qui s'entassaient dans des petits studios. Ce parc d'hébergement est inadapté : les ratios attendus de surface par personne dans des studios, des appartements ou des chambres d'hôtels ne sont plus les mêmes. Il faut redonner de l'espace de vie dans les stations. En espace intérieur, avec des surfaces de vie suffisantes et redistribuées, et à l'extérieur, pour le confort des visiteurs, qu'ils se resocialisent, avec des services, des espaces piétons, des événements et autres commerces... Avec les opérateurs de résidences, les choses ne se passent pas trop mal comme pour les hôteliers, pour peu qu'ils se sentent concernés par la station en tant qu'ensemble intégré de l'offre du territoire et ses enjeux, ce qui n'est pas toujours le cas. Dans le locatif, on a affaire à un parc important, diffus et très mal connu, de lits froids. Les propriétaires y séjournent peu de temps alors qu'ils l'ont retiré du système économique. Ce patrimoine coûte cher à entretenir, à mettre au « goût du jour » et ils le laissent tomber en obsolescence. Comment les inciter à rouvrir leurs volets et à revenir dans le circuit commercial ? C'est un point de fragilité. L'économie d'une station est robuste lorsqu'elle a des lits à offrir pour des séjours. Aujourd'hui, nombre de constructions nouvelles ne font que suppléer à l'ancien parc qui devrait être maintenu en rénovation. Cela fait de nombreuses années que la filière (économique et politique rassemblées) s'est emparée de la problématique sans avoir trouvé la solution.

Il faut réintéresser les professionnels et les propriétaires à l'objet station. Certains opérateurs ne vivent pas la montagne en permanence, n'y ont pas de véritables attaches et privilégient le business court-termiste. Même si nous n'avons pas encore de friches (à l'exception de quelques cas isolés), ce modèle

économique est allé trop vite et on n'a pas anticipé les effets d'un retournement. Dans les pays germaniques, notamment en Autriche, des familles sont propriétaires des hôtels, des appartements et d'une partie du domaine skiable. Elles sont intéressées à la réussite du territoire. Ce n'est pas le cas en France.

Nous rencontrons un problème de gouvernance : la collectivité et son maire défendent une vision de « long terme », elle-même limitée par l'échéance électorale dont il ne maîtrise pas l'issue ; l'opérateur du domaine skiable, les hôteliers, les commerçants et les prestataires de services ont leur business à faire tourner chacun de leur côté, le plus souvent avec un manque de vision commune. Le maire doit porter la vision du territoire sans avoir la maîtrise de la clé économique.



Pascal Roux © utopikphoto

Comment appréhender l'enjeu de la mobilité ?

P. R. / Le plus gros impact carbone d'une station se situe dans le trajet pour la rejoindre. L'accès est, par ailleurs, un facteur stratégique d'attractivité pour les visiteurs. D'où le caractère vertueux que peut représenter une chaîne de transports collectifs, combinés le cas échéant avec un système de location de matériel associé à une conciergerie. Cela évite les bagages supplémentaires (le matériel attend dans la chambre) et le système de transport public s'en trouve plus fluide.

L'autre voie de progrès réside dans des liaisons câblées valléennes. Connecté aux axes routiers et aux plateformes ferroviaires, le câble simplifie l'accès à la montagne tout en reliant, mieux que la voiture, l'économie et le système urbain de la montagne à celui des vallées. Il intéresse les travailleurs qui ne peuvent résider en station à cause du montant des loyers et qui deviennent des pendulaires quotidiens. Rapprocher la ville de la montagne, c'est très bien pour la montagne qui se veut plus accessible. Mais il faut veiller à maîtriser la pression foncière liée à une attractivité renforcée de la station devenue zone périurbaine... Il faut prendre en compte ces effets en cascade. Par ailleurs, on demande à ces engins d'être rentables, ce qui n'est pas le cas des infrastructures routières. L'économie globale du territoire doit être appréhendée. En Suisse, des études comparatives sont réalisées entre la rénovation d'une route et la construction d'un câble. Souvent, le câble est plus pertinent. Le câble transporte non seulement des passagers mais aussi des marchandises. D'autres projets existent : entre Allemont (Isère) ■■■

Ce numéro est celui de Isabelle Rican



Chamrousse village 1650, première « smart station » connectée des Alpes © AKTIS – tous droits réservés

■ et la station d'Oz, mise en service prévue en 2019, entre Bozel (Savoie) et Courchevel, entre Aime (Savoie) et La Plagne, entre Magland (Haute-Savoie) et Flaine. Ce dernier est emblématique de l'attractivité qu'un tel équipement pourrait avoir et de son impact sur l'équilibre et la distribution de la vallée entière.

Le câble est-il un bon exemple d'innovation née en montagne et transférée à la ville ?

P. R. / Le câble n'est pas né en montagne mais on assiste à son retour en ville, enrichi des innovations montagnardes : longtemps rustique, il s'est élevé au standard des autres modes de transports urbains, pour l'utilisateur comme pour les riverains (bruit, confort). Le constructeur français Poma a été très efficace : depuis qu'il a pris position à Medellín il y a douze ans, tout le monde capitalise dessus, même si la configuration de cette ville n'est pas celle des villes occidentales. C'est un mode souple et agile, qu'on peut installer dans n'importe quelle configuration et qui n'entre pas en concurrence avec d'autres modes tels que le tramway. Il est pertinent pour le franchissement de déclivités, de ruptures urbaines (autoroute, voie ferrée, fleuve) ou de bouchons. En France, seule l'initiative de Brest a abouti (nous avons entrepris les études de faisabilité). Les autres sont en projet, tel le

Téléval qui reliera Créteil à Villeneuve-Saint-Georges. Le projet de Toulouse a du mal à sortir de terre, comme celui de Marseille pour rejoindre la Bonne Mère. Nous travaillons sur des projets à l'étranger, à Montréal, à New York, à Santiago, à Katmandou ou à Manille. La plupart sont au stade des études de faisabilité et stratégique.

Les stations de montagne sont-elles encore des territoires d'innovation ?

P. R. / Pendant des décennies, nous avons beaucoup innové dans l'infrastructure et le matériel. Ce n'est plus aussi prégnant, et les stations deviennent des territoires très réceptifs aux marques et labels typés « développement durable ». On est également dans le soft, l'immatériel : « *Comment je suis client d'une station, comment je vais la fréquenter, au-delà des infrastructures techniques qui me permettent de me déplacer sur le domaine skiable et d'être hébergé ?* » Les enjeux de l'attractivité glissent vers plus de diversité. Les clients veulent être connectés, le divertissement et l'expérience, fabriques à souvenirs, doivent être accessibles aux populations ciblées et les plus larges. Le renouvellement de l'offre est indispensable. On innove par l'usage et non plus uniquement par la technologie. C'est le cas avec les activités *outdoor* : vélo électrique, tyroliennes à sensation, parcs à thèmes en station, immersion 3D. Les stations doivent offrir aussi des espaces de coworking et de partage de services.

Quelque chose bouge. La relation au territoire n'est plus celle que l'on entretient avec une station de ski, mais avec une station de montagne où l'on vit, où l'on travaille, où l'on séjourne. On se projette dans une expérience associée au site et dans une ambiance marquée. Chamrousse, par exemple, qui n'est pas « la » grande station de ski, est considérée comme exemplaire au niveau développement durable (première « smart station » label Flocon vert, obtenu en 2017). Elle s'est dotée d'une stratégie urbaine qui fera d'elle une station différente des stations sportives ou des villages-stations, avec un modèle urbain original au niveau des mobilités, des parkings, de la connexion à Grenoble, des services, de l'énergie...

Chaque destination doit se restructurer à partir d'une vision longue de l'identité de son territoire. Les visiteurs attendent une émotion. De nouvelles bonnes raisons de séjourner vont apparaître. Je n'imagine pas que l'économie des montagnes ne saura pas se renouveler. / Propos recueillis par **Jean-Michel Mestres**

MDP CONSEIL

MDP est un cabinet de conseil et d'ingénierie, créé il y a une trentaine d'années. À l'origine dédiée aux domaines skiables, la société s'est ouverte à l'organisation urbaine et interurbaine (mobilités d'accès et de circulation en station). Elle participe à l'élaboration de stratégies en matière d'urbanisme, de marketing, de gouvernance et de développement durable. « *Nous sommes un intervenant transversal dans le développement d'un projet de station, en pensant territoire de montagne et plus seulement station de ski, explique Pascal Roux. Nous allons de la définition d'une stratégie à sa mise en œuvre avec le volet ingénierie.* » La société participe à la définition de nouvelles stations dans des pays en développement : Asie et Amérique latine. MDP est membre du Cluster Montagne, association dont le but est de fédérer les acteurs de l'aménagement de la montagne française, de participer au développement des sites touristiques de montagne en soutenant l'innovation, la performance et les compétences, et de positionner les savoir-faire montagne français à l'international.

/ Grand Oisans : extension du domaine skiable

Un projet de liaison téléportée se prépare entre l'Alpe d'Huez et Les Deux Alpes. Retour sur un serpent de mer.

Par Dorothee Fournier, chercheuse au laboratoire Sport et environnement social (SENS, EA 3742) et au Laboratoire de recherche historique Rhône-Alpes (LARHRA, UMR 5190)

On pense toujours pouvoir skier en altitude, faisant des Deux Alpes, dont le glacier culmine à 3 600 m, une station « refuge » pour les hivers sans neige. Pourtant, depuis des années, le glacier de Mont-de-Lans¹ perd de l'épaisseur mais cela n'interpelle pas : dès septembre, la neige recouvre toujours de blanc les têtes de roche qui apparaissent au milieu de la glace. Le glacier de la Muzelle se réduit mais conserve une masse importante, plus ou moins rassurante. À l'automne 2018², coup de théâtre : le lac glaciaire du glacier du Jandri, qui alimente depuis l'automne 2017 six enneigeurs à 3 200 m, disparaît ; l'eau se déverse dans la Romanche. Dans le même temps, la couche de glace qui recouvre le rocher de la Muzelle, comme la paupière d'un œil cyclopéen veillant sur les vacanciers, emblème de la station et symbole d'une pérennité de l'activité ski³, reflue. Elle offre désormais aux touristes ébahis un regard vide, renvoyant au montagnard ancré sur ses concepts issus des années 1960 la vacuité de ses certitudes inébranlables⁴. L'urbanisme est le résultat de représentations. Avant de construire, on imagine, avec le concours de spécialistes de toutes compétences. Face à la situation climatique, après l'un des étés les plus chauds de notre histoire locale, comment considérer le développement des deux grandes stations oisannes ? À l'heure où beaucoup s'interrogent sur la pérennité du modèle traditionnel des stations de sports d'hiver⁵, il est intéressant d'identifier les visions qui président aux décisions prises et d'en mesurer la portée.

On peut examiner les projets de liaison par câble entre l'Alpe d'Huez et Les Deux Alpes pour lire la représentation des enjeux du territoire de l'Oisans et la façon dont les acteurs imaginent pouvoir y répondre.

L'idée de relier par remontées mécaniques les vallées aux terres d'altitude⁶ n'est pas neuve. Elle s'inscrit dans les mentalités dès la fin du XIX^e siècle et la découverte de la montagne touristique⁷. En 1894, un projet de train à crémaillère est envisagé pour relier La Grave à la Meije. En 1933, la relance de ce projet par l'implantation, cette fois d'un téléphérique, reçoit une large approbation cantonale. Le téléphérique est considéré comme une « étape féconde dans l'organisation touristique [...] pour le plus grand profit de tout le monde⁸ ». Il porte l'idée d'un tourisme de contemplation (différent de celui qu'anime la poignée

d'alpinistes chevronnés du massif), avec un argument massue, éviter l'exode en fixant les hommes sur leur terre et générer une activité économique apte à faire vivre toute une population⁹. Sur cette idée maintes fois évoquée, les acteurs du territoire développent le rêve d'un « Grand Oisans » reliant Allemont à la Grave par le haut. Dans le contexte des années 1960, on semble toucher au but.

UN DISCOURS MARKETING

Dans l'euphorie des loisirs et de leur massification, les deux moteurs économiques en pleine expansion de l'Alpe d'Huez et des Deux Alpes régissent la vie de l'Oisans. Le passage de l'or en herbe¹⁰ à l'or blanc, fondé sur le tourisme de sports d'hiver, transforme le territoire en profondeur. Avec le Plan neige, le ski alpin, qui se propage dans l'ensemble des massifs français, est soutenu par le rôle prépondérant de l'État¹¹. Cette situation aboutit à une forme d'imposition de la modernité de la part d'acteurs influents. La course à l'altitude est lancée pour les équipements. En mettant en service le troisième tronçon du pic Blanc en février 1963, l'Alpe d'Huez devient le deuxième plus haut sommet équipé de France après l'Aiguille du Midi. Il offre au consommateur un domaine plus vaste, en concordance avec l'idéologie dominante de conquérir toujours plus d'espace. Atteindre le pic Blanc à 3 323 m représente l'objectif essentiel grâce auquel « des hectares et des hectares de neige vierge sont ainsi livrés à la

saine passion du ski ». Le domaine ouvre « la plus grande piste du monde¹² » mais également des itinéraires vers Oz, Saint-Sorlin-d'Arves et la Maurienne par la traversée du pic Bayle¹³. Dans la dynamique de l'organisation des Jeux de Grenoble (1968), l'Alpe d'Huez joue le rôle de « fixateur des investissements et d'accapareur d'une clientèle riche¹⁴ ». Que l'extension du domaine se réalise sur le territoire communal d'origine ou qu'elle le dépasse en s'étendant sur les territoires des communes adjacentes¹⁵, elle participe d'une évidence pour les acteurs locaux, ce vers quoi il faut tendre afin de satisfaire les skieurs consommateurs de toujours plus d'espace¹⁶. En réponse à cette logique, la SATA¹⁷ rachète la SAMHO¹⁸ en 1972 et étend sa maîtrise du territoire sur la commune d'Auris. Deux ans plus tard, en l'absence de lien par câble entre l'Alpe d'Huez et Les Deux Alpes, un jumelage est ■■■

Satisfaire les skieurs consommateurs de toujours plus d'espace

Ce numéro est celui de Isabelle Rican



Plan du projet de télécabine de l'Alpe d'Huez aux Deux Alpes © Kalibblue

■ mis en place pour l'achat du forfait de six jours pris dans l'une ou l'autre des stations. Georges Rajon, président de la SATA, évoque le gigantesque projet (chargé de réminiscences) qui consiste à relier en un immense domaine équipé, tous les champs de neige, de la vallée de l'Eau d'Olle à La Grave¹⁹. L'agrandissement du secteur de l'Alpe d'Huez, situé au centre de ce réseau, est mis en exergue avec un discours marketing indiquant à la clientèle qu'on lui offre l'un des plus vastes domaines skiables d'Europe.

Son extension justifie alors le développement touristique de la vallée de l'Eau d'Olle. Le syndicat d'initiative intercommunal²⁰ de l'Eau d'Olle se positionne en regard de cette dynamique dans le cadre du VI^e Plan neige²¹. Le sommet des remontées mécaniques de l'Alpe d'Huez, situé sur la commune d'Oz-en-Oisans, constitue un avantage solide pour défendre la liaison. Les acteurs brandissent l'argument d'une économie revitalisée ; c'est aussi « le premier maillon d'un réseau qui demain fera sa jonction avec le col du Poutran et l'Alpe d'Huez et portera également les skieurs de Vaujany aux Deux Alpes »²². Cette volonté de liaison des communes de l'Oisans crée une effervescence qui conduit à redistribuer les cartes du territoire en attribuant à chaque station des fonctions spécifiques. Oz étoffe l'offre globale de l'Oisans en s'adressant aux classes moyennes : les skieurs pourront en effet accéder au domaine prestigieux de l'Alpe d'Huez de façon moins onéreuse. En 1987, les aménagements de la vallée de l'Eau d'Olle, ouvrent un autre pas vers le « Grand Oisans ». Ce qualificatif, comme toutes les opérations menées jusque-là, doit permettre de justifier l'existence de l'un des plus grands domaines skiables d'Europe²³. Selon Alphonse Faure, directeur de l'Office de tourisme de l'Alpe d'Huez : « Le Grand Oisans, pour lequel sont associés Les Deux Alpes, l'Alpe d'Huez, Vaujany, Oz, La Grave, est l'objectif prioritaire des décideurs économiques et politiques. » À leur tête, le conseiller général

de l'Oisans Jean-Guy Cupillard²⁴ « souhaiterait que les équipements soient terminés [...] dans l'hiver 1991-1992, un an avant les Jeux d'Albertville²⁵ » dans un contexte de concurrence des destinations de sports d'hiver.

À QUI PROFITE LA LIAISON ?

Cinquante ans plus tard, le projet de « super-téléphérique » Alpe d'Huez-Deux Alpes utilise les mêmes raisonnements pour les mêmes objectifs : proposer la plus grande piste d'Europe, sinon du monde. Le 20 octobre 2016, le conseil communautaire vote à l'unanimité « le portage de l'étude de liaison téléportée Deux Alpes-Alpe d'Huez²⁶ ». Le premier argument en faveur de la liaison est celui de la possibilité donnée au skieur, une nouvelle fois, d'étendre son aire de jeu. Pourtant, le parcours évoqué – sans arrêt au village du Freney, ni au niveau de la station des Deux Alpes – ne relie pas réellement l'Alpe d'Huez aux Deux Alpes, mais le Signal de l'Homme (sur la commune d'Auris), à 2 176 m, à la piste des Crêtes (aux Deux Alpes), au point 2 200 m avec un arrêt intermédiaire déterminé au village de Mont-de-Lans à 1 400 m²⁷. Le temps indiqué de transfert de dix-huit minutes ne prend pas en compte le trajet de l'Alpe d'Huez au Signal de l'Homme. Cependant l'argument de passer d'une station à l'autre ski au pied prévaut²⁸. La liaison semble donc privilégier les skieurs aux piétons. Il n'y a pas d'arrêt au village du Freney, ni au niveau de la station des Deux Alpes. Une fois parvenu au point 2 200 m, côté Deux Alpes, que fait le skieur ? Que fait le piéton ?

La question de l'encombrement routier de l'Oisans constitue un nouvel argument. Il s'agirait de réduire la fréquentation automobile qui aboutit les fins de semaine en saison d'hiver à la saturation. Cela ne déplacerait-il pas les embouteillages à Rochetaillée ou Allemont ?

Que fait le skieur ? Que fait le piéton ?

Si la mobilité douce, un mode de déplacement plus respectueux de l'environnement, peut constituer un objectif en soi, quelle est la viabilité économique de l'équipement au vu de l'évolution des journées-skieurs sachant que la fréquentation est en baisse entre 2016 et 2017 ? Sera-t-il toujours possible de skier compte tenu des transformations climatiques ? Qu'en est-il du financement de l'opération ? Comme pour tout projet, les acteurs considèrent que la liaison sera rentable. Dans le montage économique, le projet s'autofinance par un surcoût répercuté, à partir de 2021, sur le prix du forfait semaine²⁹. Il faudra voir comment se répartissent les charges entre Les Deux Alpes, dont le domaine est géré par un opérateur privé, et l'Alpe d'Huez, qui est une société d'économie mixte. Enfin, quel regard porte la population locale sur ce projet promu par les élus ? L'argument marketing – devenir le troisième domaine skiable de France (475 km de pistes) après les Portes du Soleil (650 km) et Les Trois-Vallées (600 km) – est-il suffisant par rapport à l'investissement financier que supportera la population ussane ?

DEUX DOMAINES DISTINCTS RELIÉS

Revenons à la dimension psychologique du rêve d'un Grand Oisans souvent évoqué au cours du XX^e siècle et repris dans la deuxième moitié des années 2010. Si le projet se colporte, d'une représentation individuelle à une autre, bloc intangible ancré dans l'imaginaire collectif, ses contraintes économiques et financières restent floues. L'avenir propose un nouvel espace, mais la réalité pointe des déplacements longs, l'impact sur l'environnement, des risques de déficit de neige, une visibilité financière incertaine. L'explication de cet écart vient de ce que les acteurs politiques promeuvent le projet. Il ne s'agira pas d'un seul domaine mais de deux domaines distincts reliés. Le décalage entre la volonté politique et la réalité économique et climatique est perceptible dans les propos tenus par l'un d'eux : « *Nous avons un bel avenir en montagne et particulièrement aux Deux Alpes grâce au glacier et grâce au développement que l'on fait en termes de neige de culture.* » Les entreprises de remontées mécaniques, soumises aux aléas de la reconduction de délégation de services, SATA et DAL, restent à ce jour en retrait. / **Dorothee Fournier**

- ① Si la population peut percevoir la baisse des glaciers, les mesures faites par les scientifiques sont significatives. Elles portent sur l'épaisseur, la longueur ou la surface. En ce qui concerne le premier paramètre, « *la fonte a été de 1,80 m par an en moyenne dans les Alpes depuis trente ans* », constate Christian Vincent (Institut des géosciences de l'environnement de Grenoble) et la Mer de Glace a perdu 120 m d'épaisseur depuis le début du XX^e siècle. La perte sur la longueur du glacier de la Pilatte (Oisans), observable par n'importe quel randonneur, a été de 1 400 m en 150 ans (étude du Laboratoire de glaciologie et de géophysique de l'environnement de Grenoble), indique par ailleurs que le glacier de Saint-Sorlin, situé au nord de l'Alpe d'Huez, aura disparu dans quarante-deux ans et celui de Sarenne dans cinq ans. Le glacier des Quirlies, également dans le massif des Grandes Rousses, se jetait dans le lac du même nom en 1999, laissant dériver des icebergs vers l'autre berge. Aujourd'hui, il a reculé de plusieurs centaines de mètres. En recourant aux images satellites et à des mesures sur le terrain, Marie Gardent établit à environ 20 % la surface des glaciers des Alpes françaises perdues entre 1985 et 2010, passant de 340 km² à 275 km². Marie Gardent, *Inventaire et retrait des glaciers dans les Alpes françaises depuis la fin du Petit Âge glaciaire*, Thèse de doctorat en géographie, université Grenoble-Alpes, Grenoble, 2014.
- ② Malgré une quantité importante de neige tombée d'octobre 2017 à mai 2018 (6,84 m à la station des Deux Alpes à 1 650 m).
- ③ L'œil de la Muzelle est un gros rocher rond situé au bas du glacier de cette montagne, mais encore entouré de glace en 1950.
- ④ Marie-Christine Fourny, « Identité et aménagement du territoire. Modes

de production et figures de l'identité de territoires dans les recompositions spatiales », in Jean-Claude Némery, Michel Rautenberg et Fabrice Thuriot (dir.), *Stratégies identitaires de conservation et de valorisation du patrimoine*, Paris, L'Harmattan, coll. « Administration, aménagement du territoire », 2008, p. 101114.

- ⑤ Philippe Bourdeau (dir.), *Les sports d'hiver en mutation : crise ou révolution géoculturelle ?* Hermès-Lavoisier, Paris, 2007, 250 p.
- ⑥ Anne-Marie Granet-Abisset et Luigi Lorenzetti (dir.), *Terres d'altitude*, Grenoble, à paraître.
- ⑦ R. Knafo, « L'invention du lieu touristique : la passation d'un contrat et le surgissement simultané d'un nouveau territoire », *Revue de géographie alpine*, 1991, p. 1119.
- ⑧ Compte rendu de la réunion du conseil municipal de Bourg d'Oisans du 5 avril 1934.
- ⑨ Si le projet avance dans les esprits, son aboutissement se réalise cinquante ans plus tard.
- ⑩ Paul-Louis Rousset, *Au pays de la Meije : La Grave, Villar d'Arène, la vie et l'histoire du Haut-Oisans*, Didier et Richard, Grenoble, 1977, 410 p.
- ⑪ Le Plan neige constitue la doctrine d'aménagement de la montagne française visant à créer une filière des sports d'hiver afin d'assurer leur renommée internationale et d'ériger le tourisme de montagne en secteur économique prépondérant. Emmanuelle George-Marcelpoil et François Hugues, « De la construction à la gestion des stations. L'émergence de logiques de groupes dans la vallée de la Tarentaise », *Revue de géographie alpine*, vol. 100, n° 3, 2012, p. 10. <https://journals.openedition.org/rga/1897>
- ⑫ Du sommet du pic Blanc à la station de l'Alpe d'Huez.
- ⑬ A. Trabut, « Grâce au téléphérique du pic Blanc, l'Alpe d'Huez offre un nouveau domaine aux skieurs et aux touristes une vue sur le dixième de la France », *Le Dauphiné libéré*, édition locale, 29 août 1962.
- ⑭ Germaine Veyret-Verner, « Aménager les Alpes : mythes et réalités », *Revue de géographie alpine*, vol. 59, n° 1, 1971, p. 562.
- ⑮ Il faut rappeler que le glacier de Mont-de-Lans se situe sur les communes de Saint-Christophe et de La Grave.
- ⑯ CEMAGREF et SEATM (dir.), *Les loisirs de montagne : le marché des stations de sports d'hiver en 1987. Synthèse de l'étude*, CEMAGREF SEATM, Paris, 1987, 65 p.
- ⑰ Société d'aménagement touristique de l'Alpe d'Huez
- ⑱ Société d'aménagement de la Montagne de l'Homme.
- ⑲ « L'Alpe d'Huez, les télécabines de l'aire nouvelle inaugurées par Gérard Ducray », *Le Dauphiné libéré*, édition de Grenoble, 14 décembre 1975.
- ⑳ M. Polikar, « Pour mieux se vouer au grand tourisme été-hiver, la vallée de l'Eau d'Olle va se hisser jusqu'aux Grandes Rousses », *Le Dauphiné libéré*, édition de Grenoble, 10 juillet 1970.
- ㉑ *Journal officiel* de la République française du 16 juillet 1971. Loi n° 71-567 du 15 juillet 1971 portant approbation du VI^e Plan de développement économique et social (1971-1975).
- ㉒ R.-L. Lachat, « Un réseau de "remontées" se tisse autour des grandes stations de l'Oisans. M. René Jannin, préfet, a inauguré le stade des neiges de "Font Belle" dans la haute vallée de l'Eau d'Olle », *Le Dauphiné libéré*, édition de Grenoble, 23 décembre 1975.
- ㉓ J. Boucaud, « Top-niveau – Faire du grand Oisans l'un des plus beaux domaines skiables en d'Europe – Liaison l'Alpe d'Huez-Les Deux Alpes : Bientôt une réalité », *Le Dauphiné libéré*, édition de Grenoble, 26 décembre 1988.
- ㉔ Jean-Guy Cupillard est maire de l'Alpe d'Huez de 1983 à 2001 et conseiller général du canton de Bourg d'Oisans de 1987 à 1999.
- ㉕ J. Boucaud, « Vaujany : village d'été, station d'hiver », *Le Dauphiné libéré*, édition de Grenoble, 7 juillet 1987.
- ㉖ B. Clouet, « Liaison par câble Alpe d'Huez-Deux Alpes : deux remontées pour le prix d'une ? », *Le Dauphiné libéré*, édition locale, 28 avril 2018.
- ㉗ Dans ce cas de figure, une remontée mécanique complémentaire en remplacement du télésiège deux places, installé dans les années 1960, relie la gare intermédiaire de Mont-de-Lans village à la station des Deux Alpes. De plus, le village du Freney d'Oisans, n'est pas en reste avec une liaison par télésiège le reliant à la gare intermédiaire de Mont-de-Lans.
- ㉘ François Badjily, directeur de l'Office de tourisme de l'Alpe d'Huez, émission « Si on parlait », Télé Grenoble (consulté le 15 octobre 2018). www.dailymotion.com/video/x585ih8?start=385
- ㉙ Lors de la saison 2018-2019, le ski pass « 7 jours » pour un adulte aux Deux Alpes est de 255 €, acheté hors tarif préférentiel d'avant-saison. Le ski pass « 7 jours » pour un adulte à l'Alpe d'Huez est de 310,50 €.

/ Penser la ville à la montagne

Loin des clichés alpins, Crans-Montana s'est développée au fil du XX^e siècle pour devenir une cité suisse à la montagne et une station majeure du canton du Valais. Elle doit résoudre l'épineuse question de la circulation automobile et améliorer la qualité de ses espaces publics.



La patinoire du quartier d'Ycoor à Crans-Montana © Philippe Vouillon

Ce numéro est celui de Isabelle Rican

« **L**e centre de Montana a mal [à ses] espaces publics. » Cette phrase en préambule du règlement de concours pour l'aménagement du quartier d'Ycoor a eu le mérite d'esquisser un portrait sans concession de la station valaisanne de Crans-Montana. Si le programme portait sur la rénovation de la patinoire extérieure et la création de pistes de curling, l'enjeu était clairement ailleurs. Pour comprendre la situation, retour sur l'histoire de cette ville de 15 000 habitants, destination phare pour le ski et le golf, tant son passé s'inscrit dans le territoire.

Sa date de naissance est 1892, année de construction d'un premier hôtel. À 1 500 m d'altitude sur le Haut-Plateau, la terrasse est immense : trois kilomètres carrés de lacs et de collines rabotées par les glaciers. Sur ces mayens – pâturages du printemps et de l'automne –, une station touristique prend forme. Plutôt deux rivales : Montana-Vermala, née d'un tourisme de cure ;

Crans-sur-Sierre, à la clientèle chic et sportive, attachée à son golf. Autrefois, les villageois vivaient « à la verticale ». Les limites administratives des six communes concernées par la station délimitent d'étroites bandes s'étirant de la plaine du Rhône jusqu'aux sommets. À chaque étage, une fonction économique et un découpage cette fois horizontal. Vers 500 m d'altitude, des coteaux viticoles ; dès 1 000 m, les principaux villages et leurs bonnes terres défrichées. Au-dessus, des mayens devenus le cœur urbanisé de Crans-Montana, puis les forêts, les alpages et maintenant les champs de ski.

SANS PLANIFICATION

« Le défaut originel de Crans-Montana est de s'être développée sans planification, au gré de projets immobiliers privés qu'on a légalisé par la suite », explique Lucien Barras, architecte-urbaniste (agence Nomad architectes, Sion) et coauteur d'une étude sur



Vue aérienne du quartier d'Ycoor (travaux en cours) © D. R.

l'urbanisme et les mobilités à la demande de l'Association des communes de Crans-Montana (ACCM¹). « Comme elle s'est installée sur un vaste territoire facile à utiliser, sa croissance après la Seconde Guerre mondiale, et surtout dans les années 1970-1980, s'est faite en occupant tout l'espace. Du coup, on peut habiter loin du centre, aller skier d'un côté ou au golf de l'autre, devoir faire ses courses ailleurs, ce qui génère beaucoup de déplacements en voiture. Et puis, autre défaut majeur, le départ des remontées mécaniques, situées sur le haut de la station, n'est pas facile d'accès à pied. » Pour rejoindre ou quitter les parkings au pied des télécabines lors des pics de fréquentation hivernale, c'est la gestion automobile assurée. Crans-Montana peut compter ces jours-là entre 45 000 et 50 000 touristes et résidents. Enfin, comme dans de nombreuses stations de montagne, le moteur économique était basé sur la construction et la promotion immobilière. L'aménagement d'une nouvelle place ou d'une

liaison piétonne passait toujours en second, d'où la pauvreté des espaces publics et les problèmes de circulation récurrents.

FAIRE LE VIDE À YCOOR

Face à ces handicaps, la destination peut faire valoir des atouts : l'ensoleillement exceptionnel, les vues panoramiques sur les sommets des Alpes valaisannes, le doux relief du plateau, la présence de lacs. Cette situation est prégnante autour de la colline du Parc, du lac Grenon, des jardins et du minigolf d'Ycoor, quartier fondateur de Montana, site patrimonial et naturel peu urbanisé. Le concours lancé en 2008 portait sur le secteur d'Ycoor, dévalorisé par des aménagements publics vieillissants et désordonnés (arrêts de bus, trottoirs, bancs). Après huit ans de débats intenses et de travaux, le projet s'acheva enfin en 2016. Les dernières interventions sur le domaine public sont en cours. « Nous avons joué la stratégie de ménager un grand vide », ■■■

POUR UNE ÉNERGIE LOCALE ET DURABLE

L'Association des communes de Crans-Montana (ACCM) mène une active politique de l'énergie depuis 2008, année d'obtention du label « Cité de l'Énergie¹ », soumis tous les quatre ans à un nouvel audit. « L'intérêt de cette démarche est de nous inciter à aller toujours de l'avant dans le sens d'une amélioration continue. Nous approchons des 75 % d'objectifs réalisés », explique Yves-Roger Rey, secrétaire général de l'ACCM. Parmi les actions concrètes : installation de toitures photovoltaïques en autoconsommation sur des équipements publics (halles de tennis, école), turbinage de l'eau des lacs, monitoring

énergétique de bâtiments, aides financières à la rénovation thermique. Un projet de chauffage à distance est en cours de développement à Crans-Montana. La nouvelle centrale gaz de l'école intercommunale alimente pour le moment le casino et une résidence. Ce réseau de chaleur permet de valoriser les rejets thermiques de la machine à froid de la patinoire. À terme, il est dimensionné pour deux cents raccordements et sera alimenté par une centrale bois (10 MW). En cours d'enquête publique, son implantation suscite une opposition locale par crainte des rejets atmosphériques et du trafic routier lié

à son approvisionnement. Crans-Montana Énergie SA, en charge du dossier, assure que les 20 000 à 25 000 m³ de plaquettes par an nécessaire à son fonctionnement proviendront en majorité des forêts locales, propriétés des bourgeoisies. Le capital de la société est détenu par les trois communes (51 %), les triages exploitant la ressource forestière (16 %), une filiale des distributeurs d'eau et d'énergie (23 %) et les Forces motrices valaisannes (10 %). / Ph. V.

¹ Label de SuisseÉnergie, programme du Conseil fédéral pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, www.local-energy.swiss/fr/#/

■ ■ ■ commente Fabrizio Raffaele, architecte, lauréat du concours avec l'agence Personeni Raffaele. « Pour nous, l'implantation des parties de programme comme le parking, la halle de curling, le restaurant et les vestiaires de la patinoire était dictée par les besoins des espaces extérieurs, les circulations piétonnes, l'accès des véhicules et les activités collectives de plein air. Pas question de faire un bâtiment supplémentaire. La plupart des infrastructures ne sont pas visibles. Le projet s'est mis en arrière-plan et a utilisé tous les moyens possibles pour ramener de l'espace public, en reprenant, par exemple, des façades existantes. Ce n'est pas un manifeste, plutôt une intervention qui a privilégié la réparation, avec humilité et discrétion. » Les façades en Profilit, matériau verrier rétroéclairé, dessinent une nouvelle ambiance. De fines colonnes lumineuses (modèle Shuffle, de Schröder) avec caméra et haut-parleur intégrés illuminent l'ensemble. Des bancs en étoile reposent sur un enrobé de petits cailloux rougeâtres et de liants végétaux. Ycoor est une zone de rencontre où les piétons sont prioritaires. Il a fallu des réunions et de la diplomatie pour vaincre les résistances de certains commerçants et résidents habitués à se garer devant les boutiques. Le vide a vite été colonisé par les terrasses des cafés-restaurants. La patinoire extérieure est le lieu de rendez-vous quotidien des jeunes. « Ycoor nous permet désormais d'organiser de belles manifestations. Cela amène beaucoup de vie sur le domaine », précise Bruno Huggler, directeur de Crans-Montana Tourisme & Congrès (CMTC). À l'heure d'une quête d'un tourisme « 4 saisons » et des évolutions de la clientèle – journées de ski plus courtes et accompagnants non-skieurs nombreux – ces lieux de rassemblement et de centralité sont indispensables à l'attractivité des stations.

LE POINT NOIR DE LA MOBILITÉ

L'aménagement d'Ycoor n'échappe pas à la critique. La plus fondamentale réside dans le contenu même du programme : deux nouveaux parkings souterrains qui continuent à générer du trafic automobile en plein centre quand il aurait fallu en construire en périphérie. Bruno Huggler sait bien que la gestion de la mobilité en haute saison reste l'un des défis majeurs à régler. « Des nouveaux secteurs vont devenir piétonniers. C'est une demande de notre clientèle, mais qui veut aussi des places de parking à proximité ! Il faut agir, par l'exemple, à travers des fermetures saisonnières de certaines voies à la circulation, et montrer la valeur acquise par la rue débarrassée des voitures. Nous devons être également cohérents dans notre chaîne de prestations. Si on développe la pratique du vélo électrique, du VTT de descente ou du vélo de route dans la région, il nous faut des pistes cyclables en ville. » Il est prévu d'augmenter la cadence hivernale et l'offre estivale de transports en commun, de début juin jusqu'à fin octobre. Des actions de promotion du covoiturage ont été tentées mais sans donner satisfaction. Tous ces projets en cours sont-ils à la hauteur des enjeux ? Pour plusieurs interlocuteurs, Crans-Montana manque d'ambition en la matière. « Nous avons trop attendu et multiplié les études sans prendre de décisions. Il faut passer à la vitesse supérieure et avoir une vision d'ensemble », confesse Martial

Kamerzin, président de l'ACCM et de la commune d'Icogne. La fusion en 2017 de quatre communes réunies sous le nom de Crans-Montana laisse espérer des avancées. Ce devrait en être fini des concurrences locales et des rivalités stériles entre élus. Une nouvelle gouvernance s'installe, plus conforme à la situation territoriale et aux ambitions de la station. « Nous devons construire une nouvelle politique urbaine à l'échelle de la station, rapprocher nos deux pôles d'altitude, Crans et Montana, et donner de l'épaisseur à l'hyper-centre », analyse Blaise Favre, chef du service Constructions et Territoire à Crans-Montana. Le projet de candidature de la station pour les championnats du monde 2025 est l'occasion de relancer une réflexion sur la mobilité et l'aménagement du départ de la télécabine des Barzettes, un des quatre points d'entrée sur le domaine. La station dispose d'un outil intéressant : son funiculaire inauguré en 1911, toujours opérationnel. Sauf que la gare d'arrivée, positionnée près des premiers noyaux architecturaux, est aujourd'hui décalée du centre urbain et il manque un maillon pour la relier par câble aux remontées mécaniques. La mairie dit examiner les solutions techniques pour une liaison directe plaine-montagne, de la ville de Sierre (539 m d'altitude) jusqu'au glacier de Plaine Morte (2 927 m).

VERS UNE NOUVELLE IDENTITÉ

Au-delà des soucis de circulation automobile, c'est aussi le moteur économique de Crans-Montana qui tousse, comme ailleurs dans les Alpes. Les crises sont toujours l'occasion de repenser son modèle, son positionnement. « Nous ne pouvons pas réduire Crans-Montana à une station de ski. Ce serait trahir son histoire et son ADN. Nous sommes une région touristique, allant de 500 m à 3 000 m d'altitude, de la plaine du Rhône au glacier de Plaine Morte permettant de concilier sport, nature, culture et détente durant quatre magnifiques saisons », détaille Samuel Bonvin, directeur marketing de CMTC. Crans-Montana est aussi une ville avec les qualités qui peuvent lui être asso-

ciées. Fabrizio Raffaele et Lucien Barras en sont persuadés. Et ce dernier d'argumenter : « Lors de nos discussions avec les élus, nous leur avons souvent dit d'arrêter de la penser comme un petit village de montagne. Elle a les atouts pour attirer de nouveaux habitants qui viendraient y travailler ou résideraient là à l'année, profitant de l'altitude et de la vue sur les montagnes. La ville doit ensuite résoudre les problèmes et ne pas les subir. Les problèmes de circulation se résolvent. Les grandes métropoles s'y essaient en prenant parfois des mesures radicales. Crans-Montana devra avoir le même courage. » Le visage actuel de Crans-Montana repose en partie sur les non-choix de ces cinquante dernières années. Les élus ont désormais la lourde tâche de résoudre les problèmes liés à ce développement opportuniste et de dessiner une vision pour l'avenir. Pour qu'enfin, Crans-Montana n'ait plus mal à ses espaces publics. / **Philippe Vouillon**



À LIRE

■ Sylvie Doriot Galofaro, *Une histoire culturelle de Crans-Montana*, éditions Alphil, 2017.

Un ouvrage passionnant qui porte un regard sur les arts visuels, l'architecture, la littérature et le cinéma en Valais, dans le but de mettre en relief l'évolution du paysage et de l'urbanisme du Haut-Plateau.

① Communes de Lens, Icogne et Crans-Montana ; cette dernière résultant de la fusion en 2017 de Chermignon, Montana, Randogne et Mollens.

/ L'agir créatif dans le tourisme de montagne

Confronté à de multiples évolutions, le tourisme de montagne est sommé de se « réinventer ». De multiples expériences et expérimentations jouent un rôle crucial de laboratoires récréatifs. Par Philippe Bourdeau, professeur à l'Institut d'urbanisme et de géographie alpine, université Grenoble-Alpes, UMR Pacte et LabEx ITEM

Après avoir été durant le XX^e siècle un levier de développement économique majeur, le tourisme hivernal alpin est parcouru par de nombreux facteurs de changement structurels, sectoriels ou globaux : érosion de la pratique du ski, accentuation de la concurrence entre destinations, émergence de nouvelles pratiques récréatives, vieillissement des skieurs, réduction d'accessibilité sociale... Le changement climatique constitue à la fois un révélateur et un accélérateur de ces mutations. Il accentue les contradictions et les vulnérabilités d'un système qui en passant en quelques décennies d'un bricolage localisé à une industrie globalisée semble avoir perdu sa capacité à se renouveler et à faire face

aux enjeux du futur¹. Alors que l'économie des sports d'hiver s'est structurée en convoquant à dates fixes la neige et les skieurs au pied des remontées mécaniques, les évolutions climatiques et culturelles rendent de plus en plus complexe, incertaine et coûteuse la synchronisation de ce rendez-vous entre des rythmes sociaux (le calendrier des vacances), des infrastructures lourdes (équipements et services) et des ressources environnementales raréfiées (la neige, l'eau, l'énergie). Les stations françaises constituent un cas d'étude d'autant plus exemplaire de ces enjeux qu'elles reposent sur de grandes infrastructures touristiques ayant poussé au maximum une logique de monoactivité tournée vers le ski alpin et son corollaire, l'immobilier de tourisme. ■■■

néo est celui de Isabelle Rigan



Ski joëring
aux Saisies (Savoie)
© Lionel Montico/Hemis.fr

■ De nombreux travaux conduits depuis dix ans documentent les conditions dans lesquelles elles s'emparent, avec plus ou moins de volontarisme, de nouvelles conditions d'activité². Si un modèle d'ensemble tarde à se dégager, ce qui est le propre des situations de transition, de nombreuses initiatives locales ou sectorielles sont repérables à l'échelle des pratiques, en indiquant des pistes possibles de réorientation.

DES PRATIQUES TRANSFORMATIVES

Les dynamiques observables opèrent tout d'abord au sein des pratiques touristiques et sportives elles-mêmes. C'est le cas des activités récréatives de déplacement et d'itinérances, qui réinterrogent la « fixité » du modèle de développement polarisé sur les stations touristiques en remettant le tourisme de montagne en mouvement : randonnées pédestres, trail, marche nordique, vélo³. Ces pratiques constituent un levier de transformation du tourisme de montagne en relançant l'offre des destinations touristiques, en réagencant les spatialités touristiques à partir d'aménagements et équipements très limités et diffus, et en débordant de la saisonnalité restreinte qui leur était attribuée. Au cours des dix dernières années, un ski nomade, opportuniste et frugal s'est développé de façon spectaculaire hors des domaines skiables aménagés en l'absence quasi totale d'infrastructures : randonnée alpine déclinée en multiples modalités, randonnée nordique, raquettes à neige, snowkite, ski joëring ou ski attelé... En renouant avec l'histoire du ski comme moyen de déplacement et d'ascension, il permet une très forte réactivité vis-à-vis des fluctuations de l'enneigement tout en répondant à un imaginaire buissonnier de la montagne.

L'agir créatif opère aussi au sein des groupes et des filières professionnelles, où de multiples expérimentations et réalisations de la part de guides, moniteurs, accompagnateurs, gardiens de refuges et hébergeurs, réinventent au quotidien de nouveaux cadres de travail et de vie à partir d'un foisonnement d'initiatives. Pour les trouver, il faut frayer dans les périphéries, les confins et les interstices des espaces touristiques, dans des lieux et structures d'accueil souvent atypiques⁴ où s'explorent des décroissements saisonniers et sectoriels, et des mises en réseaux conjuguant ancrage local et ouverture sur l'extérieur. De même, le repositionnement de la filière nordique est très emblématique. Son implantation dans des massifs secondaires et des sites de basse altitude l'expose de plein fouet au changement climatique, alors que sa faible assise économique ne lui permet pas d'investir massivement dans des installations de neige de culture. Elle s'est pourtant complètement redéfinie en élargissant son périmètre sportif, saisonnier et géographique. En valorisant de multiples initiatives locales, elle intègre des pratiques comme la randonnée nordique, la raquette à neige, le ski Hok⁵, le biathlon, mais aussi le trail hivernal, le fat bike⁶, la marche nordique, les chiens de traîneau et le ski roue. Ces activités s'adaptent facilement aux variations d'enneigement soit directement (trail, fat bike...), soit en offrant la possibilité de passer d'une pratique à l'autre (traîneau à chiens/cani-rando, ski/marche nordique...). Elles sont propices aux plaisirs hors-pistes, et leurs multiples combinaisons permettent des chevauchements saisonniers, voire une pratique quasi continue au cours de l'année. Des événements sportifs susceptibles d'être annulés à cause du manque de neige peuvent alors se dérouler quelles que soient les conditions. À Corrençon, dans le massif du Vercors, le développement du ski roue a même permis l'ouverture d'une école de ski estivale qui

emploie plusieurs moniteurs, avec pour slogan « *un monde où le ski ne s'arrête jamais* ».

Ces processus créatifs illustrent parfaitement les modèles d'innovation alternatifs⁷, basés sur la passion de professionnels et d'amateurs qui jouent avec les ressources environnementales et les codes culturels des pratiques. C'est ainsi que grâce à l'engouement pour le ski de randonnée, au vélo à assistance électrique ou au trail, le *uphill flow* réhabilite la montée face à la primauté accordée à la descente durant la seconde moitié du XX^e siècle. Autant de facteurs propices à l'éclosion de laboratoires récréatifs⁸ à l'échelle de filières redéfinies, de métiers décroissés et de lieux repensés. Des sites hors stations comme les cols et refuges, deux figures classiques du tourisme de montagne longtemps considérées comme de simples lieux de passage, deviennent des destinations à part entière, portées par une convergence croissante de pratiques spontanées et organisées : accès aux premières neiges, snowkite, départs de randonnée à ski, luge, trail, course en montagne, contemplation, cyclotourisme, éducation à la nature, tourisme scientifique, résidences artistiques...

« LES PRATIQUES CHANGENT PLUS VITE QUE LE CLIMAT⁹ »

De nombreuses pratiques et initiatives sont rendues invisibles par une conception du tourisme réduite à l'horizon indépassable de la station comme unité de lieu, de temps et d'action. Toutes les formes de tourisme qui s'épanouissent hors des stations sont donc incomprises et négligées, voire refoulées, alors que 49 % des nuitées hivernales sont déjà réalisées en dehors d'une station de ski, et que cette proportion s'élève à 74 % pour les nuitées estivales (source ATOUT France 2017). De même, les situations de transitions résidentielles restent impensées du fait d'une attention exclusivement polarisée sur la notion de séjour. Alors que les migrations d'agrément¹⁰, motivées par une recherche de qualité de vie et de confort climatique, contribuent à bas bruit à une reconversion résidentielle *de facto*. Avec à la clé la montée en puissance d'une économie résidentielle¹¹ qui complète de façon déterminante l'économie touristique conventionnelle partout où *l'habiter* trouve droit de cité. Dans de nombreuses communes de montagne, les opérateurs touristiques et sportifs

La ressource neige apparaît comme un verrou sociotechnique

locaux travaillent ainsi de plus en plus avec les résidents et leurs familles ou amis en séjour. Dans de nombreux contextes locaux, des diagnostics territoriaux destinés à évaluer le degré effectif de transition « déjà-là », seraient très utiles non seulement pour mesurer ces phénomènes, mais aussi pour travailler à une mise à jour des représentations dominantes en décalage avec la réalité sociale et économique. On observe encore un déficit quasi total de prise de conscience du dépassement de la saison d'hiver par la saison d'été en termes de nombre de séjours touristiques et de chiffres d'affaires, avérés depuis plusieurs années¹². Un constat d'autant plus crucial que le réchauffement climatique allonge la saison d'été alors qu'il raccourcit l'hiver. À ce titre, il apparaît que la production artificielle de neige augmente la résilience à court terme de l'économie alpine hivernale, mais la réduit à long terme en diminuant ses capacités d'adaptation vers une économie diversifiée¹³. La ressource neige apparaît alors comme un verrou sociotechnique¹⁴ central pour le tourisme de montagne, sans oublier ni son coût croissant en investissement et en fonctionnement, ni la tension accentuée qu'elle exerce sur les ressources en eau. Alors qu'elle tend à être considérée comme une solution définitive au changement climatique, elle gagnerait



à être inscrite dans une trajectoire de réorientation à l'échelle des vingt prochaines années, afin de créer progressivement les conditions favorables à l'émergence de pratiques et modèles aptes à se passer de la neige. Ce processus est évidemment complexe, y compris sur le plan culturel¹⁵ : face à l'altération de l'atmosphère hivernale en termes de paysage et d'ambiance – que la production de neige ne peut assurer – deux attitudes inverses sont d'ores et déjà observables : d'une part, l'« oubli de l'hiver » par une partie de la clientèle qui pourrait se désintéresser de la montagne, d'autre part, un regain de fascination pour l'esthétique et la symbolique dont la neige est porteuse. Les destinations sont donc confrontées au défi de devoir se préparer à l'absence de neige tout en valorisant la présence incertaine et intermittente de celle-ci.

« RÉINVENTER » LE TOURISME DE MONTAGNE ?

Après les thèmes de la reconquête (années 1990) et du réenchantement (années 2000), celui de la réinvention du tourisme fait aujourd'hui figure de leitmotiv pour exprimer des aspirations au changement face au triple défi des crises climatique, énergétique et économique. Mais comment penser d'autres modèles plus souples, diversifiés, créatifs et soutenables ? Ce chantier de transition implique un investissement intellectuel, stratégique et politique crucial, en se gardant de toute généralisation pour

bien distinguer les situations très différentes dans lesquelles se trouvent les territoires de montagne. Cette démarche est enclenchée sur le terrain avec beaucoup d'hésitations et de contradictions. Si des critères rationnels (maintien de rentes, absence de modèle de substitution intégrale, ancrage dans la culture des sports d'hiver) contribuent à expliquer l'inertie des opérateurs touristiques, un problème majeur est le déficit de représentation de l'avenir comme futur possible et désirable. Comment dépasser la force du mythe moderne de la « station-qui-sauve-la-montagne », lequel « *a fait ses preuves et son temps*¹⁶ » ? C'est l'enjeu de conception et de mise en œuvre de scénarios de transition¹⁷ qui proposent des figures de réorientations dirigées vers des pratiques et une offre touristique décarbonées, relocalisées, mais aussi redéployées dans l'espace (villages et sites hors stations) et dans le temps (partir plus longtemps, plus lentement, moins souvent). Si les professionnels indépendants sont plus agiles que les organisations économiques et territoriales, ils font face à un fort risque d'isolement et de fragilité économique et sociale qui appelle une coordination et une valorisation accrues de leurs initiatives. Surtout si l'on considère que l'apport des innovations de niche¹⁸ est de proposer des solutions alternatives qui semblent de moins en moins marginales et radicales au fur et à mesure qu'elles contribuent à structurer un nouveau modèle de développement, ou à restructurer en profondeur le modèle existant. / **Philippe Bourdeau** ■■■

de Isabelle Rican

Kitesurf au Champ du feu (1 099 m), Belmont (Hautes-Vosges) © Denis Bringard/Hemis.fr



■ ① Philippe Bourdeau, "From après-ski to après-tourism: the Alps in transition?", *Journal of Alpine Research*, 97(3), 2009. <http://journals.openedition.org/rga/1054>

② C. Achin et E. George, « Sorties de piste pour la performance touristique des stations de sports d'hiver », *Tourisme & Territoires*, n° 3, 2013, p. 67-92 ; C. Clivaz, C. Conseth et C. Matasci, *Tourisme d'hiver : le défi climatique*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2015 ; C. Gauchon, « Sports d'hiver et tourisme durable : mythes et réalités », in E. Marcelpoil, L. Bensahel et H. François, *Développement durable des stations de sports d'hiver*, L'Harmattan, 2010, p. 63-72.

③ H. Pechlaner, M. Demetz, and A. Scuttari, *Alpine biking tourism, The Future of Cycle Tourism in the Alps*, EURAC Research, 2015.

④ Cf. le réseau associatif des « hôteliers randonneurs » constitué par des professionnels des sports de montagne qui fédère des offres intégrées d'hébergement et d'activités d'itinérance : www.randonnee-hotels.com/accueil.htm

⑤ Engin hybride entre la raquette à neige et le ski nordique.

⑥ Vélo tout-terrain aux larges roues.

⑦ M. Caniels and E. Rietzschel, "Creativity and Innovation under Constraints: Organizing Creativity", *Creativity and Innovation Management*, 24(2), 2015, DOI: 10.1111/caim.12123.

⑧ J. Schot, "The usefulness of evolutionary models for explaining innovation", *History of Technology*, 14(3), 1998, p. 173-200.

⑨ L. Falaix et J. Corneloup, « Habitabilité et nouveau paradigmatique de l'action territoriale : l'exemple des laboratoires récréatifs », *L'Information géographique*, n° 4, 2017, p. 78-102.

⑩ Constat fait par Bruno Gardent, guide de haute montagne à La Grave, Hautes-Alpes, lors d'une interview (2014).

⑪ Philippe Bourdeau, "Amenity Migration as an Indicator of Post-Tourism; a Geo-cultural approach to the alpine case", in L. A. G. Moss, R. S. Glorioso,

and A. Krause (eds), *Understanding and Managing Amenity-led Migration in Mountain Regions*, International Amenity Migration Centre & Banff Centre, 2009, p. 25-32.

⑫ M. Perlik, "Alpine gentrification: The mountain village as a metropolitan neighbourhood", *Journal of Alpine Research*, 99(1), 2011. <http://journals.openedition.org/rga/1370>

⑬ A. Segessemann and A. Crevoisier, "Beyond Economic Base Theory: The Role of the Residential Economy in Attracting Income to Swiss Regions", *Regional Studies*, 2015. <http://dx.doi.org/10.1080/00343404.2015.1018882>

⑭ L'été est pour la clientèle française la première période de fréquentation de la montagne avec 51 % des nuitées, soit 45 % des dépenses touristiques, contre seulement 33 % des nuitées et 40 % des dépenses pour l'hiver. L'été devance aussi l'hiver pour la proportion des nuitées en hébergement marchand (45 % contre 39 %) et pour la durée des séjours (7,2 jours contre 5,3) (source ATOUT France 2017).

⑮ A. Bonnemains, *Vulnérabilité et résilience d'un modèle de développement alpin. Trajectoire territoriale des stations de haute altitude de Tarentaise*, thèse de doctorat, 2015, université Grenoble-Alpes.

⑯ S. J. Liebowitz and S. E. Margolis, "Path dependence, Lock-in, and History", *Journal of Law, Economics, and Organization*, 11(1), 1995, p. 205-226.

⑰ AlpNet/Future Mountain International, *The future of winter travelling in the Alps*, MCI Tourism/EURAC Research/Institute of outdoor sports and environmental science, 2016.

⑱ R. Knafou, « La crise du tourisme dans les montagnes françaises. Un système qui a fait ses preuves et son temps », *Dossiers de la Revue de géographie alpine*, n° 6, 1991, p. 13-21.

⑲ F. W. Geels and J. Schot, "Typology of sociotechnical transition pathways", *Research Policy*, n° 36, 2007, p. 399-417.

⑳ P.-M. Boulanger, « Transition », *Dictionnaire de la pensée écologique*, D. Bourg et A. Papaux (dir.), Presses universitaires de France, 2015, p. 1011-1015.

QUELLES STATIONS DEMAIN ?

On peut esquisser à l'horizon de quelques décennies le scénario d'une sanctuarisation du ski alpin dans les très grandes stations d'altitude capables d'investissements en communication et en infrastructures : neige de culture généralisée, remontées mécaniques, équipements ludiques, commerciaux et festifs de prestige. Leur fréquentation majoritairement internationale permettra d'ailleurs de réorienter une partie de l'activité économique autour du bien-être, du *shopping* et du *clubbing*. Ceci pendant qu'un nombre croissant de petites et moyennes stations proches de grandes agglomérations se seront *de facto* reconverties vers des fonctions résidentielles à l'année, permettant une poursuite plus moins extensive de l'activité de sports d'hiver, dans un double processus de migrations d'agrément et de « détouristification ». Les stations les plus proches et les mieux connectées par rapport aux métropoles alpines pourraient connaître le plus fort développement pendant que les plus

éloignées et les moins bien connectées entreraient en décroissance, sauf à mobiliser d'autres facteurs d'attractivité. On peut aussi imaginer que de petites et microstations reposant sur des infrastructures toutistico-sportives minimalistes se maintiendront grâce

à leur capacité à résister aux intermittences d'exploitation liées aux variations d'enneigement, en reposant sur des fréquentations de proximité, une agilité à changer d'activités sur neige/sans neige, et une valorisation de l'atmosphère montagnarde. / Ph. B.



Boutique de luxe à Courchevel

© Alban Pernet/RÉA



Initiation au ski
de randonnée,
Auris-en-Oisans (Isère)
© Cyril Entzmann/Divergence

/ Le ski de randonnée brouille les pistes

Quand les skieurs remontent les pistes, les stations sont obligées de suivre. Par Dominique Kréziak, maître de conférences en sciences de gestion, IAE université Savoie-Mont-Blanc¹

Les pratiques des touristes et usagers des stations de ski ne se limitent pas aux comportements prévus par les aménageurs et les gestionnaires de ces lieux. Ces lieux sont aussi utilisés et détournés par leurs usagers pour répondre à leurs propres envies, leurs propres besoins, leurs propres pratiques. Et cela induit en retour des adaptations de la part des stations qui constituent autant d'innovation et conduisent à repenser les habitudes. Un exemple très visible en est la diffusion récente des montées en ski de randonnée sur pistes damées, de nuit comme de jour, allant à contresens et contretemps des usages prévus des domaines skiables et des pratiques traditionnelles de ce sport. Ainsi, à chaque opportunité de neige, les domaines skiables (surtout à proximité des pôles urbains) se remplissent de skieurs à la montée, donnant l'impression que la station est ouverte. Cette dynamique d'innovation un peu particulière peut être qualifiée d'innovation par détournement d'usage : des pratiquants détournent un lieu en l'utilisant autrement, inventent un nouvel usage et poussent à innover.

À CONTRESENS

Le ski de randonnée se renouvelle, et va à contresens. Et ce contresens est triple. À contresens de la pratique du ski de randonnée traditionnel tout d'abord : il se pratiquait ordinairement

en espaces vierges, non anthropisés, loin des installations de stations. Même si cela continue d'exister, la pratique a explosé et s'est diversifiée : ski alpinisme, freerando, ski de printemps, ski de montée, ski fitness..., parfois pour un même individu, selon les conditions et les opportunités. Le contexte est favorable : attention portée au corps, à la santé, le regain d'intérêt pour l'effort physique, l'attrait pour l'endurance attirent de nouveaux adeptes, le public rajeunit. S'agit-il encore de ski de randonnée ? La discussion est vive entre divers types de pratiquants, mais le mouvement de fond est là. Le matériel a considérablement évolué, vers la légèreté, la simplicité d'utilisation et la polyvalence, rendant la pratique encore plus accessible : les ventes de matériel progressent très rapidement, dans un contexte plutôt morose des ventes globales de ski, et alors que le ski alpin se cherche un nouveau souffle et ne ferait plus rêver. La pratique en station est parfois une pratique à part entière mais elle est aussi une pratique « faute de » : faute de bonne condition météo ou physique, faute de temps, faute d'une autre personne avec qui partir, faute de compétences liées à la montagne non aménagée, la pratique en station est accessible.

Mais cette pratique est aussi à contresens du lieu, à contresens du fonctionnement normal et prévu des stations de ski alpin. Le skieur est censé payer un forfait pour emprunter les remontées ■■■

■ ■ ■ mécaniques, pour monter puis descendre par les pistes. Au-delà du forfait c'est la question de la sécurité qui se pose : à contresens des skieurs qui descendent, c'est un risque de collision. Et lorsque les remontées sont fermées, les dameuses travaillent, souvent reliées à un câble tendu dont les rebonds de tension pourraient couper en deux un skieur nocturne. C'est devenu la hantise des conducteurs d'engins, sans parler des traces dans leur travail tout frais.

Enfin, la pratique du ski de randonnée en station est à contresens d'une vision traditionnelle du processus d'innovation. Ici, ce ne sont pas les stations qui innovent pour compléter leur offre ou augmenter encore l'expérience client. Ce sont des usagers qui inventent leur pratique, et les stations qui décident (ou pas) de s'adapter à ce changement, et parfois rechignent. Le ski de randonnée en station ou itinéraires balisés sur les domaines skiables est bien développé, par exemple, en Autriche. Pourtant, dans les stations françaises, ces nouvelles pratiques sont accueillies avec réticence. Mais face au nombre croissant de pratiquants, les arrêtés municipaux qui réglementent l'usage des pentes des domaines skiables (parfois avec menaces de contraventions) ne suffisent pas. Dans une logique de canalisation, les stations cherchent à sortir les skieurs montants des pistes, en aménageant des espaces où ces pratiques pourraient se déployer sans interférer avec le ski alpin traditionnel. En quelques années, les pistes ou itinéraires balisés ou aménagés fleurissent. Fin observateur de ces évolutions, Gino Décisier, de Community Touring Club, souligne qu'en six ans le nombre de stations proposant des pistes dédiées est passé de 3 à 47. À l'image des stations de trail, qui ont fleuri dans les Alpes pour accompagner cette évolution de la course, la marque Raidlight-Vertical développe dès 2011 une offre « Espaces ski de rando » à déployer, incluant pistes balisées de différents niveaux et services associés.

UN NOUVEAU POSITIONNEMENT DES STATIONS ?

La question du modèle économique se pose : quelle rentabilité pour un domaine skiable si ces usagers ne prennent pas de forfait ? Les retombées sur une station sont à chercher ailleurs, dans les consommations induites, car ces skieurs de montées

Un skieur de randonnée sur les pistes du domaine skiable d'Arèches-Beaufort (Savoie) © Thomas Louapre/Divergence



Les stations cherchent à sortir les skieurs montants des pistes

ne viennent pas forcément seuls, et surtout dans les acteurs économiques que cela fait travailler. Les loueurs sur place (ou en plaine) sont des relais essentiels de la diffusion et font face à une demande croissante, les écoles de ski aussi. Pourtant, à l'heure où des études montrent une baisse du nombre de skieurs, et du nombre de journées skieurs pour la plupart des stations, ces aménagements sont souvent une façon de canaliser une pratique émergente et n'entrent pas forcément dans la vision stratégique. Certaines stations croient pourtant à ce développement et l'ont intégré rapidement dans leur positionnement stratégique, comme Arèches-Beaufort, s'appuyant notamment sur sa célèbre compétition de ski alpinisme, « La Pierra Menta ». Dans une perspective de transition, d'autres destinations à moyenne altitude sont en train de l'envisager, comme Les Aillons dans les Bauges : face au changement climatique et au manque de neige, une partie des équipements pourraient être démontés, tout en gardant des pistes balisées dédiées au ski de randonnée, ou maintenues pour assurer un accès mécanisé, à la montée et à la descente, à un espace de jeu non aménagé. Un trophée du « ski de rando » est même organisé avec

France Montagnes pour récompenser les meilleures stations en matière de ski de randonnée².

Côté produits, l'innovation sur ce marché de niche fuse même sur le marché principal du ski alpin : une des tendances est au matériel hybride qui permet, efficacement, à la fois de monter et de descendre, notamment sur les pistes. L'arrivée des marques généralistes de ski, puis même des marques de distributeurs accentuent la tendance. Décathlon propose ainsi un pack dédié au « resort touring », permettant « de skier tous les jours en ski alpin avec vos chaussures de ski alpin classiques, et de découvrir le ski de randonnée grâce à sa fixation débrayable et à ses peaux... sur les itinéraires balisés et tracés en station » pour « vous échapper de la foule et du tumulte de la station le temps d'une heure ou d'une demi-journée ».

Finalement, le développement du ski de randonnée en station pourrait être l'occasion d'une triple extension. Extension de la valeur de la pente, puisque la montée non mécanisée mais balisée attire des skieurs, et qu'elle est l'occasion aussi pour eux de se former, pour accéder en sécurité à une montagne plus sauvage. Extension temporelle ensuite, en utilisant le domaine skiable en dehors des temps d'ouverture de saison (la station des Arcs proposait cette année une pré-ouverture de saison dédiée au ski de randonnée avec « La Belle Aventure³ »), en dehors des horaires d'ouverture des remontées (Val Thorens, par exemple, en plus de ses aménagements, signale chaque jour les pistes utilisables le soir en sécurité pour que dameuses et skieurs montants cohabitent paisiblement). C'est aussi une occasion de faire durer l'hiver et de profiter de chaque opportunité de neige. Extension spatiale, enfin, lorsque la station devient porte d'entrée vers un domaine plus vaste, une façon d'aménager sans mécaniser, une voie peut-être plus respectueuse pour étendre (symboliquement ou concrètement) son domaine, et anticiper autrement le changement climatique. Une autre façon de réenchanter le ski ? / **Dominique Kréziak**

① Dans le cadre du projet « Tourisme sportif de montagne et innovation – Axe : innovation par les détournements d'usage », LabEx ITEM (Innovation et territoires de montagne).

② <https://communitytouringclub.com/trophees-ski-de-rando/>

③ Prévue le 8 décembre 2018 et annulée pour cause de conditions météorologiques défavorables (NDLR).

/ La station de ski idéale ?

Le point de vue d'un observateur concerné.

Par Olivier Thevenet, rédacteur en chef d'Alpes magazine

En 1946, juste après la Seconde Guerre mondiale, le département de la Savoie confie à l'architecte et urbaniste Laurent Chappis la conception d'une station de ski dans un beau vallon de Haute-Tarentaise, Courchevel 1850 est née. Là-haut, cet homme visionnaire et passionné invente un concept ensuite maintes fois copié, celui de la station « skis aux pieds ». Il fera de ce site un terrain d'expériences unique dans l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme des stations de ski en France et dans le monde. Mais très vite, estimant que la recherche du profit et les pressions immobilières dénaturent son projet d'origine, l'urbaniste montagnard s'écarte de Courchevel et ce n'est que de nombreuses années plus tard que Laurent Chappis y reviendra.

Il dressera alors ce constat plutôt sévère : *« C'est avec émotion que je découvris un autre monde de près de 30 000 lits, bien différent des 6 000 lits dont la conception m'avait passionné. Monde enchevêtré, embouteillé, congestionné, déroutant de folklore de pacotille, pouvant faire illusion sur une clientèle habituée à paraître, et non à être. Monde où la montagne n'est plus qu'un prétexte à faire de l'argent, beaucoup, vite, et par tous les moyens. »*

Je n'ai malheureusement jamais eu l'occasion de rencontrer Laurent Chappis, et je me demande quel regard porterait aujourd'hui cet homme exigeant sur les stations de ski en général et sur Courchevel en particulier. Nous sommes bien loin de son idéal, de sa vision de l'architecture, de l'urbanisme, du ski, de la montagne tout simplement. Je suis né et j'ai grandi dans un village devenu une station de ski de renommée mondiale. Ma famille a participé, comme tant d'autres, au développement touristique de ce petit bourg de montagne et, même si je ne partage plus complètement son évolution, je porte en moi cette histoire si particulière.

UN ENVIRONNEMENT MONTAGNARD EXCEPTIONNEL

Il y eut, au début de la folle histoire des sports d'hiver, un côté pionnier et peut-être même visionnaire qui m'a toujours plu, dont j'ai été et dont je suis encore fier. Je ne suis pas un spécialiste de l'aménagement, ni même un urbaniste, juste un observateur concerné par l'évolution d'un territoire à bien des égards passionnant. Et même si le développement, certainement trop rapide, des stations de ski a laissé et laisse encore, en France comme ailleurs dans le monde, des traces indélébiles et inacceptables dans nos paysages de montagne, ce n'est pas pire qu'ailleurs. L'aménagement, presque forcené, de la France d'après-guerre a laissé de vilaines blessures un peu partout et pas seulement dans



© Vincent Migeat/Agence VU

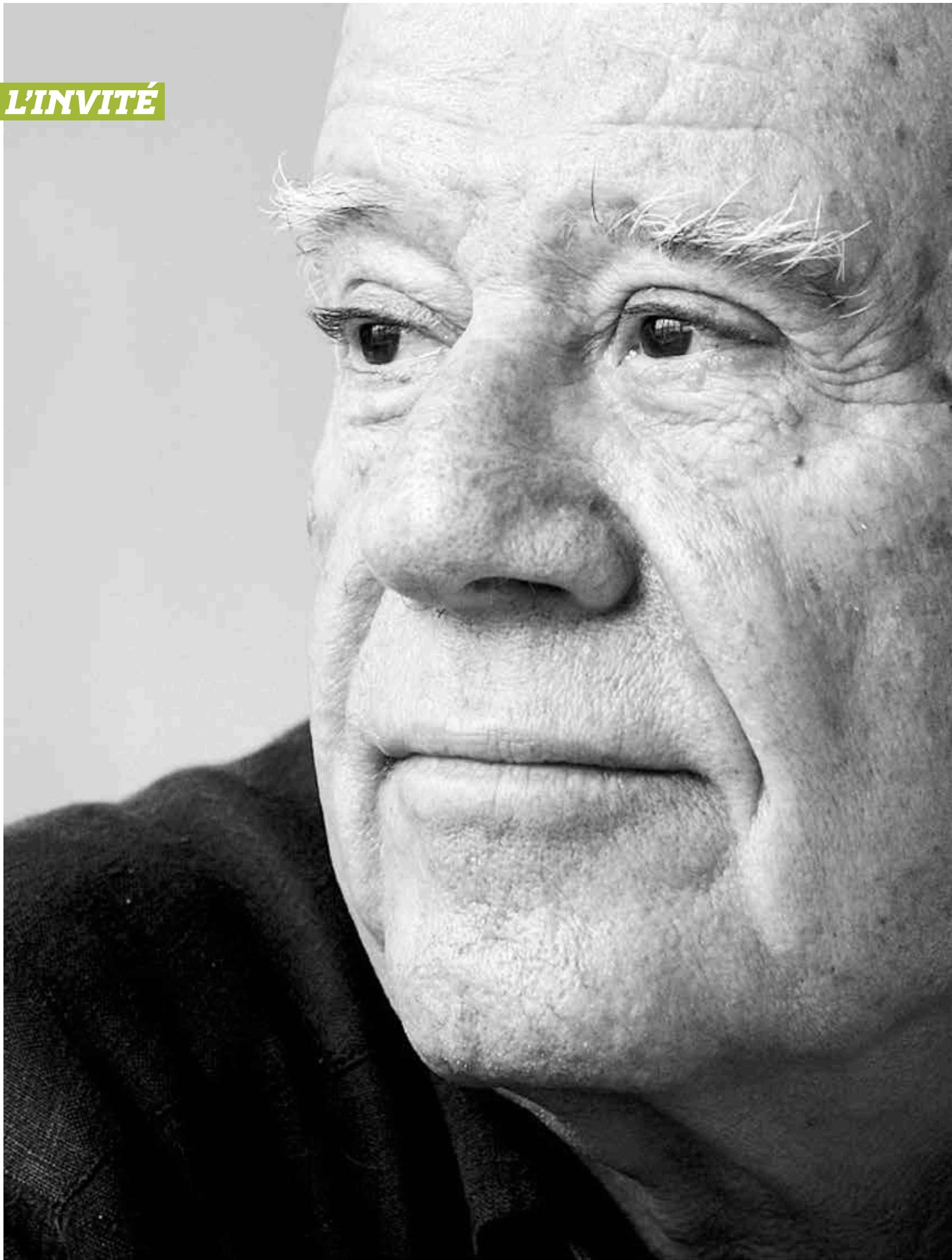
ces petits villages de montagne passés en moins de cinquante ans de la « misère » à une richesse presque indécente.

Que dire de nos entrées de villes où s'agglutinent entre deux voies rapides des boîtes à chaussures métalliques toutes plus laides les unes que les autres ? Et ces lotissements, tracés au cordeau, où se juxtaposent des centaines de maisons toutes identiques et sans aucun charme ? Sans parler des cités ou autre ville nouvelle finalement pas si radieuse que ça...

Comme ailleurs, la montagne et les stations de ski ont souffert, souffrent toujours même, d'un aménagement parfois brutal, et où effectivement la recherche du profit se dispute encore à une forte pression immobilière pour satisfaire une clientèle toujours plus nombreuse et, surtout, toujours plus riche. On peut regretter que finalement tant de richesses matérielles et humaines n'aient pas toujours été mises à profit pour réfléchir à un urbanisme plus harmonieux, une architecture plus novatrice et surtout à un aménagement respectant un environnement montagnard exceptionnel. Le développement des stations de ski aurait pu être l'occasion de vraiment faire de la montagne un terrain d'expertise et même d'exemplarité. Elle le fut un peu, elle l'est toujours un peu, certainement pas assez. La cité idéale n'existe pas, la station de ski non plus. Mais cela ne doit pas nous empêcher de toujours la rechercher. /

Olivier Thevenet

L'INVITÉ



/ Dani Karavan

Rencontre avec le grand artiste israélien à qui l'on doit de nombreuses œuvres installées dans des lieux publics en Israël, aux États-Unis, au Japon, en Corée et en Europe. En France, on connaît notamment son Axe majeur à Cergy-Pontoise. S'il se revendique comme sculpteur, il part toujours du lieu. À 88 ans, chaleureux, simple et direct, Dani Karavan continue de travailler.

Où êtes-vous né ?

Dani Karavan / Je suis né à Tel-Aviv, en 1930. Mes parents sont arrivés ici quand ils avaient 18 ans, en 1920, comme pionniers. Ils venaient de la ville de Lvov (en Pologne, aujourd'hui en Ukraine), appelée aussi Lemberg, au XIX^e siècle, au temps de l'annexion par l'Autriche-Hongrie. Ils se sont installés sur la plage de Tel-Aviv, c'était possible à l'époque de planter une tente dans laquelle ils ont vécu quelque temps. Ensuite, ils sont partis s'installer au bord du lac de Tibériade. Quand j'avais 8 ans, je me suis rendu sur place : il y avait encore de petites cabanes comme la leur, c'était vraiment très petit à l'intérieur. Puis ils sont retournés à Tel-Aviv. Mes parents étaient des sionistes, mais pas des militants. Ma mère avait des idées gauchistes, mon père n'était pas politisé, il n'a jamais été lié à un parti. Il a d'abord travaillé à la construction des rues, puis il a entendu parler d'un poste à la mairie dans la section des jardins. Comme il aimait beaucoup la végétation, il a bifurqué vers ce travail : il est devenu jardinier. Puis la place de chef paysagiste s'est libérée, et on lui a proposé ce poste. Il était autodidacte, il n'avait jamais étudié le paysagisme dans une école, mais il était l'un de ceux qui connaissaient le mieux la végétation de Palestine. Il a pourtant souffert de ne pas avoir les diplômes nécessaires. C'est lui qui a « colorié » Tel-Aviv en vert, qui a planté les parcs, les rues, les boulevards. Il fait très chaud ici, tout le monde cherche de l'ombre. Mon père a créé beaucoup d'ombre à Tel-Aviv. Ensuite, il a conçu quelques parcs qui sont devenus des exemples classiques de jardins israéliens.

Nous habitions une petite maison que mon père avait construite lui-même. Comme mes parents avaient un prêt à rembourser, ils louaient des chambres. Nous vivions avec trois autres familles, chacune dans une pièce, et nous partagions la salle de bains et la cuisine. Ma sœur partageait la chambre de mes parents et je dormais sur un lit d'appoint dans la cuisine. À l'étroit, mais c'était comme ça. Et nous avions toujours des amis à la maison.

De chez moi, je pouvais voir le lever du soleil sur les montagnes au-dessus de Jérusalem. C'était aux confins de

la construction de Tel-Aviv, aujourd'hui on est au centre-ville. Il n'y avait que quelques maisons autour, et puis le sable. Je marchais pieds nus la plupart du temps, ce sont ces sensations différentes qui m'ont marqué, le sable très chaud, le sable mouillé. Je crois avoir créé mes premiers bas-reliefs avec mes pieds (rires).

Pourquoi avoir choisi des études artistiques ?

D. K. / J'étais un très mauvais écolier. Des années plus tard, on a découvert la dyslexie, mais à l'époque on ne connaissait pas ce trouble, on pensait que j'étais paresseux. J'ai beaucoup souffert à l'école, ce n'était pas un plaisir, même si j'y avais beaucoup d'amis. J'étais très sensible à la poésie, mais comme je faisais beaucoup de fautes d'orthographe, mes essais poétiques faisaient rire tout le monde.

J'ai compris que je devais arrêter. Après, j'ai voulu faire de la musique et j'ai eu une petite flûte à bec. J'ai écrit quelques morceaux sans savoir les notes, en les remplaçant par des numéros, puis j'ai voulu que mon père m'achète une clarinette. Je me souviens encore du magasin, avec de très beaux instruments. Mon père ne gagnait pas beaucoup d'argent mais il était prêt à faire un effort. Le vendeur l'a mis en garde, c'est bien la clarinette mais il faut prendre des leçons deux fois par semaine – on est reparti sans clarinette : mon père était sûr que je n'aurais pas une telle discipline, il savait que je n'aimais pas les devoirs.

Un de mes amis faisait partie d'un atelier de peinture. Un jour, j'y suis allé avec lui et ça m'a beaucoup plu. Je n'avais même pas 14 ans. Mon père était d'accord, même s'il trouvait que je changeais d'avis trop souvent. J'ai commencé à peindre avec un professeur qui s'appelait Aaron Avni. Ce peintre figuratif qui appartenait à l'École de Paris nous demandait de peindre des natures mortes de façon très précise ; pour tout dire, c'était un peu ennuyeux. Ensuite, la peinture a connu une révolution en Israël, avec une avant-garde composée d'artistes comme Avigdor Stematsky (1908-1989) et Yehezkel Streichman (1906-1993). J'étais très heureux, je me sentais bien, j'ai passé trois années dans l'atelier de Streichman & Stematsky jusqu'à ■■■

Je marchais pieds nus la plupart du temps

Ce numéro est celui de Isabelle Rican

■ la guerre d'indépendance. Il y avait aussi Marcel Janco (1895-1984), très connu pour avoir fait partie du groupe Dada à Zürich.

Vous-même avez participé à la fondation du kibboutz Harel, en 1948. Quel était votre état d'esprit ?

D. K. / J'étais membre d'un mouvement de jeunesse de gauche, favorable à la création d'un État binational, ce sont des idées très éloignées de celles d'aujourd'hui. Je fais toujours partie de ce mouvement et je reste persuadé qu'il existe une solution, non pas binationale mais avec deux pays. En 1948, à la fin de la guerre d'indépendance, nous avons créé le kibboutz Harel sur la route entre Tel-Aviv et Jérusalem, près de Latroun. Cette route s'appelait Derech Burma (la route de Birmanie), en référence au conflit avec les Britanniques pendant la Seconde Guerre mondiale. Le kibboutz a été fondé par des membres du Harel Palmach, un groupe militaire sioniste, lié à la gauche israélienne dont faisait partie Yitzhak Rabin. Cette période de ma vie a été celle où j'ai été le plus heureux. Au kibboutz, c'était un socialisme total, nous avons une vie incroyable, où toutes les décisions étaient prises à la majorité.

Et vous êtes devenu naturellement un artiste...

D. K. / Quand j'étais membre du kibboutz, j'ai commencé mon chemin artistique avec des petits projets comme la peinture, des décorations pour la salle à manger commune, le décor pour la fête des 5 ans du kibboutz. En même temps, j'ai travaillé comme illustrateur d'un hebdomadaire de jeunesse et quand j'avais un peu de temps, j'ai peint les paysages autour du kibboutz. J'ai connu ma femme, Hava, au kibboutz. Elle venait de Pologne et avait passé la période de la Seconde Guerre mondiale en Europe. Peu après notre mariage, notre kibboutz a été dissous pour des raisons politiques. Je voulais faire de l'art public, dans des lieux publics et pas pour des personnes privées et des galeries. J'ai décidé d'aller étudier les fresques en Italie. Faute d'argent, je suis parti seul à Florence en 1956. J'y ai passé un an. J'habitais en face de la maison de Michel Ange, au 65 via Ghibellina. Chaque jour, j'écrivais une lettre à Hava et je guettais le facteur par la fenêtre pour voir s'il y avait une lettre d'elle. J'ai suivi des cours de fresques et de dessins de nu. C'était une période très importante pour moi. J'ai pu aussi faire de la gravure. Quand je suis retourné en Israël, j'ai commencé à faire des décors de théâtre. Mon premier travail a eu une très bonne presse. Puis une compagnie yéménite de danse m'a proposé de faire le décor d'un très joli spectacle, *Le livre de Ruth*. La chorégraphe américaine Martha Graham (1894-1991) visitait alors Israël et elle est venue à la première. Elle a beaucoup aimé mon décor et m'a invité à venir en réaliser un pour elle à New York. C'était incroyable. J'étais pour la première fois à New York. J'habitais dans la maison d'un ami. Je garde un souvenir très fort d'un dimanche, au petit matin, je me promenais, toutes les rues étaient vides, j'étais au milieu des gratte-ciel et je me suis mis à chanter.

Et vous vous êtes tourné vers la sculpture...

D. K. / Je ne me destinais pas à être peintre, je voulais être sculpteur. Au début des années 1960, j'ai reçu une

commande publique pour faire un bas-relief sur un mur de 16 m de long, à l'Institut Weizmann des sciences, à Rehovot, près de Tel-Aviv, puis l'architecte Yaacov Rechter (1924-2001) m'a demandé de créer des bas-reliefs pour le palais de justice de Tel-Aviv. Comme c'était du *site-specific* (même si ce terme n'existait pas encore à l'époque), de la création *in situ*, les bas-reliefs devaient être coulés en même temps que le béton de la construction ; j'étais obligé d'être très ponctuel, mes moules devaient être prêts avant le coulage, car le béton ne peut pas attendre. Puis Yaacov Rechter m'a demandé de réaliser la cour du palais de justice et j'ai choisi un béton blanc alors que l'architecture était en béton gris et brut. Ce fut ma première œuvre environnementale et ça a été un grand succès.

À la suite de cette réussite, Micha Peri (1923-1998), qui était l'ingénieur du palais de justice, m'a proposé de construire un monument dans le désert, à la mémoire des membres de la brigade du Néguev, tués pendant la guerre de 1948. J'avais à peine 32 ans et je ne sais pas comment j'ai fait. Ce monument a rencontré un très grand succès, même s'il a été aussi critiqué : pour certains critiques d'art, une sculpture composée de plusieurs éléments n'était pas de la sculpture ; ce n'était pas non plus de l'architecture, puisqu'on ne pouvait pas l'habiter. Cela échappait à leur vision. Pourtant, très vite, ce monument du Néguev a fait l'objet d'une publication aux États-Unis, puis dans *L'Architecture d'aujourd'hui*, à Paris, et dans *L'Architettura*, de Bruno Zevi, en Italie.

Comment avez-vous procédé ?

D. K. / Je ne suis pas parti d'un concept ou d'une idée que j'avais en tête et que je voulais installer sur le site. Ce n'est jamais comme cela que je travaille. Je pars du lieu. Au début, le monument devait être construit dans un autre endroit, qui était plat. J'ai commencé par faire des maquettes du monument. Ce premier projet était très différent. J'étais un peu influencé par la sculpture de Giacometti. Finalement, comme ce n'était pas possible de construire sur ce premier emplacement, nous en avons cherché un autre et j'ai trouvé cette petite colline qui dominait le désert et la ville de Beer-Sheva. Quand j'ai commencé à faire des nouvelles maquettes pour ce nouvel endroit, le commanditaire ne comprenait pas leur intérêt. Il fallait que je lui explique que mon premier projet n'était pas approprié pour le nouvel emplacement. Aujourd'hui, le *site-specific* est très à la mode et il est évident qu'un projet est fait pour un lieu spécifique. Puis en 1976, j'ai représenté Israël à la Biennale de Venise. J'ai réalisé une installation en béton blanc, intitulée *Environnement pour la Paix*, aux formes géométriques et minimalistes. Les visiteurs étaient invités à marcher pieds nus sur cette installation. Pour l'entrée de la Biennale, j'ai créé une sculpture en béton blanc que j'ai posée au sol. Je me souviens que dans le pavillon allemand, l'artiste Joseph Beuys (1921-1986) proposait une installation sur le sujet de la destruction. Nos œuvres étaient en totale opposition. À cette occasion, j'ai fait la connaissance de Pierre Restany (1930-2003), critique d'art et commissaire du Pavillon français, qui avait beaucoup travaillé avec Yves Klein. Il a été fasciné par mon travail qu'il découvrait. Nous sommes devenus très proches, il m'a accompagné,

Je pars toujours d'un dialogue avec un lieu

il a écrit sur mon travail, il était devenu un frère. À son décès, Paris a changé complètement pour moi.

Quand vous faites un bas-relief ou un monument dans le désert, vous cherchez un sens, une signification ?

D. K. / Je pars toujours d'un lieu, d'un dialogue avec ce lieu, j'essaie de comprendre ce qu'il demande, c'est le lieu qui crée mon travail. Par exemple, pour le mémorial de Walter Benjamin, à Portbou¹, j'ai imaginé, au départ, un tunnel en béton blanc, un matériau que j'utilise beaucoup dans mes œuvres. Mais j'ai senti que ça ne marchait pas. Le lieu m'a dit non. Je me suis rendu compte qu'il y avait beaucoup de rouille sur les pierres à côté et je suis allé vers le métal, j'ai choisi le Corten² pour réaliser le tunnel qui descend vers la mer.

Avant d'en arriver là, je suis allé plusieurs fois sur le site pour comprendre. Walter Benjamin a probablement été enterré dans une fosse commune à côté du cimetière. J'ai regardé tout autour et un jour j'ai vu un tourbillon dans la mer en contrebas, j'ai compris que c'était l'endroit où devait être construit le mémorial. La nature raconte la tragédie de cet homme. Seulement, il fallait décider comment cadrer le tourbillon et comment descendre du cimetière vers la mer. Le projet est né comme ça. C'est devenu un lieu que des gens du monde entier viennent voir.

C'est une expérience forte pour le visiteur.

D. K. / Je n'en étais pas conscient en le concevant, mais je reçois beaucoup d'échos de gens qui visitent le site.

J'ai eu beaucoup de chance car je n'ai jamais cherché un projet, je ne peux pas puisque c'est le lieu qui me guide et, qu'en général, un lieu appartient à quelqu'un. Je ne peux pas lui demander d'y faire une œuvre.

Après la Biennale de Venise, j'ai été invité à la documenta de Kassel, qui était le panthéon de l'Art moderne. Ça m'a ouvert beaucoup de portes et j'ai commencé à recevoir des commandes importantes. J'ai été invité à faire une grande exposition personnelle au Fort du Belvédère, à Florence. L'architecte Peter Busmann m'a proposé de créer une sculpture monumentale pour la place du musée Ludwig d'Art contemporain à Cologne.

Et j'ai été invité à Cergy-Pontoise pour créer l'*Axe majeur*, sur près de 3 km, entre le quartier Saint-Christophe et une île artificielle sur l'Oise. La proposition était tellement extraordinaire que je n'y croyais pas. J'ai insisté pour rencontrer les gens sur place, je voulais être sûr que c'était vrai. C'était l'idée de deux architectes-urbanistes de la ville, Michel Jaouën et Bertrand Warnier. Quand tout a été confirmé, j'ai pu commencer à travailler avec l'Établissement public d'aménagement (EPA) en 1980. Le nouveau directeur de l'EPA a changé en 1981. Il n'était pas très favorable au projet mais j'ai été soutenu par Monique Faux³, une femme extraordinaire qui était conseillère artistique au ministère de la Culture et au Secrétariat général des villes nouvelles. S'il y a de l'art public dans les villes nouvelles, c'est grâce à elle. L'*Axe majeur* lui avait fait une grande impression. J'ai aussi eu la chance que Joseph Belmont (1928-2008), le directeur de l'architecture au ministère de l'Équipement, devienne un partisan de ■■■

C'est celui de Isabelle Rican

Monument du Néguev (1963-1968), sculpture environnementale, Beer-Sheva, Israël © David Rubinger





Mémorial aux Sinti et aux Roms assassinés (2000-2012), Berlin, Allemagne

© Marko Priske

■ ■ ■ *l'Axe majeur*. Il disait n'avoir jamais rencontré d'artiste attaché à une telle monumentalité. Je lui ai expliqué que ce n'était pas un parti pris, que je révélais des choses qui faisaient déjà partie des lieux. À Cergy, ce n'était pas possible de concevoir autre chose que du monumental, mais il fallait garder l'échelle humaine. Quand je fais une maquette, je mets toujours un homme à la même échelle. Il y a deux choses fondamentales : intégrer dans la nature et rester à l'échelle humaine.

Le projet se développait très bien, il est devenu le symbole de la ville en fédérant les citoyens de la ville et des quartiers. Les habitants se sont approprié *l'Axe majeur*. Mais, presque quarante ans depuis sa genèse, *l'Axe* n'est toujours pas achevé, la passerelle n'arrive pas jusqu'à l'île, et l'île qui devait accueillir un observatoire astronomique est

aujourd'hui envahie par la végétation. Ce devait être une sculpture, pas un jardin. La forme architecturale est très importante. Cette expérience est très pénible pour moi. On fêtera les 50 ans de Cergy au printemps 2019 et on reparlera de *l'Axe*. Sur place, il y a beaucoup d'amis de *l'Axe majeur*, des habitants qui veulent protéger le projet artistique, avec une association qui défend cette réalisation. Je rêve de pouvoir finir cette œuvre.

Par ailleurs, c'est grâce à *l'Axe majeur* que j'ai commencé à travailler au Japon. Monique Faux a organisé une grande exposition au Japon sur le sujet de l'art public et m'a invité à participer à cette exposition dans une dizaine de musées japonais. Pour les Japonais, l'art public avait jusque-là la forme d'une petite sculpture que l'on mettait ici ou là, dans la ville. À la suite de cette exposition, j'ai reçu des

Ce numéro est celui de Isabelle Rican

QUELQUES DATES

1930/ Naissance à Tel-Aviv, Israël

1945-1948/ Apprentissage de la peinture dans le studio de Streichman-Stematsky, Tel-Aviv

1948-1955/ Membre fondateur du kibboutz Harel, Israël

1956-1957/ Étudie la fresque à l'Académie des beaux-arts, Florence, Italie

1957/ Étudie le dessin à l'Académie de la Grande Chaumière, Paris

1963-1968/ *Monument du Néguev*, Beer-Sheva, Israël

1965-1966/ *Prière pour la Paix de Jérusalem*, bas-relief pour l'Assemblée de la Knesset

Depuis 1980/ *Axe majeur*, Cergy-Pontoise, la passerelle date de 2011

1989-1993/ *Allée des Droits-de-l'Homme*, Musée national de Nuremberg

1989-1999/ *Carré urbain*, parc des Sources

de la Bièvre, Saint-Quentin-en Yvelines

1989-2000/ *Esplanade Charles-de-Gaulle*, La Défense, Nanterre

1990-1994/ *Passages*, hommage à Walter Benjamin, Portbou, Espagne

1993-1994/ *Hommage aux prisonniers de Gurs*, Gurs, France

1993-1998/ *Square de la tolérance*, hommage à Yitzhak Rabin, siège de l'Unesco, Paris

1998-2006/ *Murou Art Forest*, village de Murou, préfecture de Nara, Japon

2000-2012/ *Mémorial des Sinti et des Roms*, Berlin, Allemagne

2005-2013/ *Place de la Culture*, Tel-Aviv, Israël

commandes pour Sapporo, au nord, et pour Murou, au sud, près de Nara, des projets importants que j'ai dédiés à Isamu Noguchi⁴, l'un des pionniers de l'art public, qui avait lui aussi réalisé des décors pour Martha Graham.

Vous vous définissez comme un sculpteur mais pour voir vos sculptures, il faut se déplacer, marcher, monter, descendre, arpenter...

D. K. / Je suis un sculpteur. Je pense que le paysage fait partie de la sculpture. Pour moi, Le Nôtre est un grand sculpteur. À partir du moment où vous intervenez dans la nature, où vous plantez un arbre, de la végétation, vous faites d'une certaine façon de la sculpture. Donc, il faut marcher. Quand vous allez dans un musée, c'est la même chose, il faut faire beaucoup de kilomètres à pied pour voir les œuvres. Quand on veut voir de l'art, les pieds souffrent. C'est la même chose pour mon travail. Le découvrir nécessite toujours de faire un chemin. C'est indispensable pour cadrer la vue, qui est quelque chose de très important pour moi. Quand vous arrivez à cadrer la vue, les visiteurs se concentrent et ils trouvent toujours quelque chose de nouveau à découvrir.

Quelques jours après l'inauguration du monument de Néguev, j'ai reçu un appel téléphonique d'un des membres de la commission qui a été complètement scandalisé que les gens montent et marchent sur ma sculpture. Il a fallu que je le calme et que je lui dise que c'était mon intention.

Découvrir [mon travail] nécessite toujours de faire un chemin

Beaucoup de vos œuvres sont marquées par la question de la mémoire et celle des droits de l'Homme. C'est le cas du Mémorial des Sinti et des Roms à Berlin.

D. K. / La paix et les droits de l'Homme sont des valeurs qui sont ancrées dans mes plus profondes convictions et qui sont à la base de ma création. Par ailleurs, je pense que le lien que mes œuvres créent avec un site et sa mémoire invite à la commande de tels projets.

Dans le cas du *Mémorial des Sinti et des Roms* à Berlin, comme ailleurs, c'était le lieu qui a commandé. D'un côté du site, il y a le Reichstag et, de l'autre, la porte de Brandebourg. Beaucoup de monde passe par cette partie du parc du Tiergarten. Je voulais concevoir quelque chose de modeste pour les Roms et les Sinti, qui fasse ressentir leur souffrance. Je devais protéger ce mémorial. Comme je ne voulais pas installer une grille de protection, qui aurait été terrible, j'ai fait le choix de l'eau, c'est elle qui arrête le visiteur et protège le triangle placé au milieu du bassin.

Ce triangle symbolise la déportation des Roms : tout comme les juifs étaient obligés de porter l'étoile jaune, les Roms devaient porter des triangles bruns ou noirs. J'ai choisi d'utiliser le granit gris pour le triangle, et j'ai posé une fleur sauvage dessus. Chaque jour, à 13 heures, le triangle descend sous l'eau et remonte avec une nouvelle fleur de couleur différente. On m'a dit : « *Ce ne sera pas fait tous les jours.* » C'est pourtant ce qui se passe. ■■■

Passages, sculpture hommage à Walter Benjamin (1990-1994), Portbou, Espagne © Jaume Blassi



■ J'ai eu la chance qu'en 1965 l'architecte qui s'occupait de l'aménagement intérieur de la Knesset (le Parlement israélien), Dora Gad⁵, m'invite à concevoir le mur de la grande salle des débats. Le bas-relief *Prière pour la Paix de Jérusalem* a été conçu dans l'esprit de la fondation de l'État d'Israël. Aujourd'hui, tout s'oppose aux symboles inscrits sur ce mur. Nous avons un gouvernement qui occupe le territoire d'un autre peuple, qui nie la langue de ce peuple, qui la met plus bas que l'hébreu. Cette politique est à l'opposé de la tradition juive qui est de protéger les minorités.

J'utilise mon œuvre pour rappeler aux députés qu'ils travaillent devant un mur qui représente la paix et les droits de l'Homme et où les deux écritures, hébreu et arabe, ont la même taille. Les pierres que j'ai utilisées proviennent de la carrière d'un village arabe, Dir el Assad. Ce ne sont pas les pierres d'une colonie d'où je ne veux rien prendre. Depuis ma tombe, je continuerai à créer dans ce sens, croyez-moi.

Depuis ma tombe, je continuerai à créer dans ce sens

Vous avez récemment exposé des sculptures de petite taille à la galerie Jeanne Bucher⁶.

Que représente cette évolution de votre travail ?

D. K. / Au cours des dernières années, comme je n'avais pas de grand projet, j'ai commencé à travailler sur des objets qui sont liés à la mémoire de la terre. J'ai la grande chance de travailler avec Véronique Jaeger, une galeriste qui aime l'art et l'artiste, quelqu'un d'exceptionnel qui m'a soutenu et encouragé à explorer ce thème. Le critique d'art Amnon Barzel⁷ a dit que mon travail reposait sur les matériaux de la nature et la mémoire. Les matériaux de la nature, ce sont l'eau, la lumière, le vent, le sable. Dans l'exposition « Adama » à Paris, j'ai présenté des sculptures construites en béton de terre. Ce matériau est en relation avec les maisons palestiniennes en terre. En hébreu, *adama* signifie « terre », dans ce mot il y a aussi « Adam », l'être humain qui est né de la terre et qui revient à la terre. Il y a aussi *dam*, qui en hébreu signifie « sang », le matériel de notre vie.

Quelles sont vos villes préférées ?

D. K. / J'ai trois filles, et je ne peux pas dire que j'en aime une plus que les autres. Eh bien, je n'aime pas qu'une ville. J'aime tellement Tel-Aviv, c'est une partie de moi-même. J'ai vécu tous les changements de la ville, par exemple la place Rabin, autrefois appelée place des Rois d'Israël, était auparavant une mare écologique, une réserve de biodiversité, bordée d'habitations qui ont disparu... La deuxième ville que j'aime, c'est Florence. Avant d'y aller, je pensais que l'art visuel ne me touchait pas autant que la musique ou la poésie. Devant les œuvres peintes de Botticelli, Giotto, Cimabue et Piero Della Francesca, j'ai été profondément ému. L'architecture aussi est extraordinaire et il y a des sculptures dans la rue comme la copie du David de Michel Ange ou d'autres de Donatello. La troisième, c'est Paris. C'est une très belle ville, comme son architecture, ce n'est pas une ville de tours comme ce qu'est devenue Tel-Aviv, sans proportions. San Gimignano, en Toscane, a aussi des tours mais elles dessinent une composition. À Paris, il y a une ligne des toits, même quand il y a des tours, il reste une unité et la Seine ajoute beaucoup à la beauté. J'ai une sculpture à Paris, au siège de l'Unesco. Elle s'appelle le *Square de la tolérance*. Peu de temps avant son inauguration, Yitzhak Rabin a été assassiné. J'ai demandé à son épouse de pouvoir dédier cette œuvre à son mari. Je suis heureux que cette sculpture soit à Paris. / Propos recueillis par **Emmanuelle Lebrun** et **Jean-Michel Mestres**

BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE

■ **Dani Karavan/ Israel/Biennale di Venezia '76**

Amnon Barzel, Ministero dell'Istruzione e Cultura, Jérusalem, Israël, 1976.



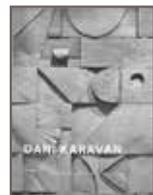
■ **La Saga de l'Axe Majeur Dani Karavan à Cergy-Pontoise**

Claude Mollard (dir), Beaux-Arts éditions, Cergy-Pontoise, France, 2011.



■ **Dani Karavan The Essence of Place**

International Cultural Centre, Cracovie, Pologne, 2015.



■ **Dani Karavan Rétrospective**

De Mordechai Omer et Noa Karavan-Cohen, Musée d'art de Tel-Aviv, Tel-Aviv, Israël, 2007.



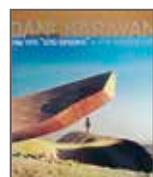
■ **L'architecture inquiétée par l'œuvre d'art**

Mémorial Walter Benjamin de Dani Karavan à Portbou Bruno Queysanne (dir.), éditions de l'Espérou, France, 2015.



■ **The Way of Human Rights**

A site-specific sculpture by Dani Karavan Germanisches National Museum, Nuremberg, Allemagne, 2018.



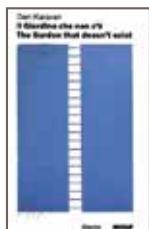
■ **Dani Karavan Una vitá "Site Specific"/A Site Specific Life**

De Giuliano Gori, Gli Ori, Pistoia, Italie, 2008.



■ **Dani Karavan The Garden that doesn't exist**

Musée d'Art moderne, Cérét, France, 2015.



■ **Dani Karavan The Garden that doesn't exist**

Mondadori Electa Milano MEIS, Ferrara, Italie, 2018.

① Walter Benjamin (1892-1940), philosophe et historien de l'art allemand, réfugié en France en 1933, plusieurs fois interné à partir de 1939, s'est suicidé après avoir passé la frontière avec l'Espagne, à Portbou, alors que les autorités espagnoles menaçaient de le renvoyer en France.

② Acier auto-patiné très résistant à corrosion superficielle forcée.

③ Monique Faux (1924-1997), conseillère artistique au ministère de la Culture et au Secrétariat général du Groupe central des villes nouvelles, a joué un rôle majeur dans le développement de l'art en ville.

④ Isamu Noguchi (1904-1988), sculpteur et designer américano-japonais.

⑤ Dora Gad (1912-2003), architecte d'intérieur israélienne.

⑥ <https://jeannebucherjaeger.com/fr/exhibition/adama/>

⑦ Amnon Barzel, critique d'art, commissaire de l'exposition de Dani Karavan à la Biennale de Venise (1976) et au Forte Belvedere à Florence (1978).

Ce numéro est celui de Isabelle Rican



© Christian Souffron/CACP

L'AXE MAJEUR

→ Autant que l'œuvre d'un artiste, l'Axe majeur est un projet urbain et paysager. Au départ, il y a un site extraordinaire – celui de la vallée de l'Oise et de ses boucles, à hauteur de Cergy – qui offre une vue sur Paris et une grande partie de la géographie de l'Ile-de-France. À la fin des années 1970, des urbanistes rattachés à l'Établissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Cergy ont souhaité le préserver et le mettre en valeur, ainsi que les vues exceptionnelles qu'il offre. Jean Coignet, Marcel Bajard, Bertrand Warnier, puis Michel Jaouën ont cherché à faire entrer ce paysage dans un quartier de Cergy en devenant (Saint-Christophe), en reliant le plateau aux étangs du centre de la boucle par des cheminements piétons, avant que Michel Jaouën ne sollicite Dani Karavan. Ils sont à l'origine du projet de « grande promenade », qui deviendra l'Axe majeur.

Le travail de Dani Karavan a reçu un peu plus tard le soutien de Jack Lang, alors ministre de la Culture, et de Claude Mollard, délégué aux Arts plastiques, à un moment déterminant du projet, celui de la construction de la Tour Belvédère, première station de l'Axe majeur. Ce soutien est passé par l'intermédiaire de Monique Faux, conseillère artistique au sein du Groupe central des villes nouvelles, à laquelle Dani Karavan rend hommage dans cet entretien. Dans l'ouvrage qu'il a consacré à l'Axe majeur (2011), Claude Mollard écrit : « La force d'innovation dans la conception de la ville vient de la rencontre entre la volonté des urbanistes et l'intervention de l'artiste. Elle s'enrichit également du travail associé entre le maître d'ouvrage commanditaire et le maître d'œuvre : c'est l'une des leçons les plus instructives qui nous reste de ces temps d'innovation. D'une part, à chaque fois,

un maître d'ouvrage conséquent doit préciser clairement ses objectifs et ses choix : ainsi à Cergy-Pontoise, un programme précis de l'Axe majeur a été mis au point par Michel Jaouën. D'autre part, le rôle de l'artiste doit être prioritaire : ce qui peut paraître paradoxal, car cela suppose que le maître d'ouvrage, celui qui commande et finance, accepte aussi de déléguer une partie de la conception de l'ouvrage à quelqu'un qu'il a choisi mais dont il ne connaît pas a priori tous les ressorts et tous les secrets. » À ce jour, pour finir l'Axe majeur, il manque l'aménagement de l'île qui boucle la promenade, le prolongement de la passerelle qui permettrait de la rejoindre, et le promontoire de Ham, sur l'autre rive de l'Oise. / J.-M. M.

En 2019, la ville nouvelle de Cergy-Pontoise fêtera ses 50 ans. À cette occasion, une exposition se tiendra du 12 avril au 12 mai au Carreau de Cergy, qui retracera l'histoire de la construction et l'évolution de la ville nouvelle. La maquette de l'Axe majeur sera notamment exposée. Par ailleurs, une grande fête de la ville sera organisée le 15 juin sur l'Axe majeur, qui aura comme point de convergence l'Esplanade de Paris (parade, concerts...). L'Axe majeur représente une composante de l'identité cergysoise, c'est un lieu fédérateur, de rencontres et qui accueille régulièrement des manifestations importantes.

→ Lire *La Saga de l'Axe majeur*, de Claude Mollard, Beaux-Arts éditions, 240 pages, 29 €. Lire aussi la description du projet dans le hors-série n° 65 d'*Urbanisme* consacré au Grand Prix national du paysage 2018, « Reconquêtes urbaines ». L'Axe majeur faisait partie des projets en compétition.

/ Après la colère

Une contribution de Martin Vanier, géographe, professeur à l'École d'urbanisme de Paris, consultant (Acadie), membre du comité éditorial de la revue *Urbanisme*.

De quoi parle-t-on quand on évoque les « gilets jaunes » ? Acte après acte d'une folle lutte qui semble parfois, comme la vie selon Shakespeare, « une histoire racontée par un idiot, pleine de bruit et de fureur et qui ne signifie rien », la question n'en finit pas de grandir. Le mouvement sociétal, à moins qu'il ne s'agisse d'un soulèvement populaire comme il le prétend de lui-même, a beau avoir bénéficié de la plus formidable couverture médiatique et analytique de tous les temps rapportée aux effectifs mobilisés – rarement plus du dixième d'une des grandes mobilisations sociales des dernières décennies – bien prétentieux celui qui affirme saisir sa cohérence, sa visée, son sens, et le récit qu'on doit ou devra en faire finalement.

On ne reviendra ici ni sur l'assemblage contradictoire et fantasmagorique des revendications et mots d'ordre qui se succèdent, ni sur la forte diversité des mobilisés et les voisinages idéologiques jusqu'ici inimaginables qu'elle fait advenir, ni sur l'avalanche de publication de tribunes, analyses et autres points de vue autorisés, en quête de l'interprétation décisive (la France périphérique, vous dis-je !). Laissons à Jacques Rancière¹ les vertus de l'inexplicable, qui l'autorise à la complaisance vis-à-vis du mouvement en cours sans avoir à se prononcer sur son incohérence. Notons cependant avec Boris Cyrulnik² que lorsque « la contagion émotionnelle prend une ampleur formidable à cause de notre technologie. [...] bientôt on espère le sauveur, l'homme providentiel pour lequel on va voter afin qu'il rétablisse l'ordre ». À la défaite du politique que signifie ce moment – ce qui ne suffit pas à lui donner cohérence, sens ou visée –, s'ajoute une étrange défaite de la pensée critique, malgré l'intensité et parfois l'intérêt³ des échanges.

Est-il permis d'avancer que le mouvement de « La France en colère » pourrait n'avoir, littéralement, pas de sens, ce qui lui permet d'en accueillir beaucoup, tous azimuts – le propre du rond-point – selon les exaspérations qui l'investissent ? Et le condamne à une sorte d'errance des désespoirs, dont la proximité avec diverses violences – pas seulement celle des « casseurs » – n'aura échappé à personne. Défaite politique que le refus d'admettre, en particulier à gauche, prolonge par une défaite de la pensée critique à chaque fois qu'est poussée une explication globale qui trouve de la cohérence là où

il n'y en a pas. Dans ce registre, l'explication périurbaine tient le devant de la scène, parfois basique⁴, parfois beaucoup plus élaborée et nuancée⁵, fut-ce au prix d'un surinvestissement sémantique du fameux rond-point, passé en quelques semaines du statut de stigmat honteux de l'aménagement fonctionnaliste à celui de totem de la solidarité retrouvée. On finirait par oublier qu'un gilet jaune est d'abord ce qu'il faut enfiler quand on tombe en rade sur le réseau routier et qu'on veut augmenter son espérance de vie : un signal de détresse.

Mais quelle détresse ? Celle des quartiers prioritaires qui se sont soulevés en 2005 ? Absents cette fois. Celle des 8,9 millions de personnes vivant sous le seuil de pauvreté – seuil que, soit dit en passant, Louis Maurin⁶, directeur de l'Observatoire des inégalités, estime de nature à surestimer et desservir le problème ? Très peu présents parmi les « gilets jaunes », selon tous les observateurs. Celle des deux ou trois premiers déciles de la distribution des revenus, particulièrement sensibles à la dépendance automobile ? Soit, mais l'effondrement des cours du marché mondial des hydrocarbures grâce à la production américaine du pétrole de schiste, débridée par Donald Trump, travaille en leur faveur. Une tout autre détresse en perspective !

SENTIMENTS OU RÉALITÉS ?

Restent les sentiments : le sentiment d'abandon, le sentiment d'injustice, le sentiment du mépris, le sentiment du harcèlement fiscal, sans oublier ceux qui les ont précédés, comme le sentiment d'insécurité et le sentiment d'invasion, que les « Gaulois réfractaires » en colère » rappellent par leur supposée origine. Sentiments ou réalités ? À ce point de la recherche des causes, sinon des explications, il faut peut-être se tourner vers Bernard Stiegler : « À présent que l'événement anthropocène, l'épreuve de la post-vérité, le désespoir que cela suscite et tout ce qui constitue l'immense régression en cours accablent tout un chacun, il apparaît que la pensée sous toutes ses formes est absolument démunie⁷. » Mais c'est une piste qui a ses exigences que d'apprendre à panser.

On voudrait pouvoir mettre des réponses publiques rationnelles en face de la somme des détresses et des ressentiments. Proposer une grande réforme fiscale, alors que ce sont les 20 % des revenus les plus riches qui portent



Martin Vanier
© Raphaël Lassablière

**L'urgence
de reconstruire
la nature
des problèmes**

l'effort fiscal accru depuis la crise. Régénérer la démocratie directe, alors que le Brexit montre à quoi un référendum peut conduire. Rétablir la France des services publics d'antan, sur la place du village, alors que l'on fait l'expérience militante que tout se joue sur et par les réseaux, les accès à distance, la mobilité. Revenir à un aménagement du territoire équilibré, alors que la population plébiscite les grandes aires urbaines par ses choix résidentiels⁸. En finir avec l'étalement urbain et la dépendance automobile, alors que toutes les politiques urbaines travaillent en ce sens depuis plus de trois décennies. Repenser le droit à la ville, alors qu'on revendique avec virulence de ne rien devoir à la ville. Engager une transition écologique sincère et profonde, alors que le seul fait de diminuer de 10 km/h la vitesse sur les routes déclenche l'éradication nationale des radars.

Repenser par la légitimité des maires, alors que la fiction du pouvoir communal est telle qu'il n'y a plus de candidat pour gérer des communes trop petites.

En résumé, tandis que les problèmes ne se laissent plus saisir dans les termes par lesquels on les désignait, et que détresses et ressentiments s'accumulent dans le pays cependant champion du monde des budgets publics et de la redistribution, on fait comme si les « gilets jaunes » les donnaient enfin à voir et à entendre. C'est une imposture. En réalité, si les « gilets jaunes » révèlent quelque chose malgré eux, c'est l'urgence de reconstruire la nature des problèmes, sociaux, urbains, environnementaux. Ne pas le faire, c'est laisser s'imposer des revendications aussi modernes et décisives que le retour aux 90 km/h ou la baisse du salaire de la présidente de la Commission nationale du débat public, et bien pire encore.

DÉPASSER DES REPRÉSENTATIONS CLIVANTES

Pour s'en tenir à la ville et au territoire, l'urgence c'est de se dégager des très clivantes représentations qui se sont imposées dans toute la société en une dizaine d'années, et qui la privent des clés de compréhension de ce qui lui arrive. L'opposition entre les métropoles et la ruralité, impulsée par des experts aussi idéologiquement éloignés qu'un Christophe Guilluy et un Jacques Lévy, par exemple, a fait de la géographie une arme de fracturation massive. Il est devenu impossible de porter dans les médias audiovisuels un autre discours. Une haine croissante de la grande ville, comme aux plus belles heures de la révolution nationale vichyste, tient lieu de prêt-à-penser pour s'enfermer dans des conceptions archaïques de l'urbain, de la proximité, du local, de la mobilité, etc. La négation du monde qui vient l'a emporté sur sa critique transformatrice. La base de ces représentations clivantes, c'est le culte de la France des territoires, complaisamment alimenté depuis trente ans, tandis que le monde devenait circulation et



Bourgoin-Jallieu, 16 décembre 2018 © Mourad Allili/SIPA

interdépendance. Il a empêché que la France des réseaux⁹ – ses usagers, ses opérateurs, ses régulateurs – se reconnaisse elle aussi comme un espace politique, si bien que lorsque des problèmes s'y cristallisent, il ne reste plus que la révolte. Ces problèmes ne sont pourtant qu'une toute petite fraction des immenses bouleversements qui nous attendent¹⁰. Un contrat national est à ré-énoncer, articulant nouveaux droits individuels et nouveaux devoirs collectifs, sur fond de transition globale. Il doit y être question de tout autre chose que de la défense des compromis d'hier. Leur épuisement peut susciter l'incompréhension et l'indignation, ce n'est pas sur ces bases que la société se redonnera des repères et des biens communs. « *Indignez-vous!* », invitait il y a quelque temps une personnalité célèbre. Il est temps désormais de se « redigner »¹¹. / **Martin Vanier**

¹ Jacques Rancière, « Les vertus de l'inexplicable – à propos des "gilets jaunes" », *AOC Média*, 8 janvier 2019.

² Boris Cyrulnik, « Avec les "gilets jaunes", nous sommes dans une contagion émotionnelle », *We Demain*, 8 décembre 2018.

³ Alain Faure, « La citoyenneté du nombril des "gilets jaunes" », *The Conversation*, 23 novembre 2018;

Daniel Béhar, « La crise des "gilets jaunes" révèle l'histoire d'une France qui disparaît », *The Conversation*, 3 décembre 2018.

⁴ Stéphane Leclerc, « Les difficultés des "gilets jaunes" sont la conséquence de cinquante ans de politique d'urbanisme », *Le Monde*, 2 janvier 2019.

⁵ Michel Lussault, « Des ronds-points et de la condition périurbaine », *AOC media*, 10 janvier 2019.

⁶ Louis Maurin, « Neuf millions de pauvres, un chiffre exagéré », *Observatoire des inégalités*, 12 septembre 2017.

⁷ Bernard Stiegler, *Qu'appelle-t-on panser? (1. L'immense régression)*, Les Liens qui libèrent, 2018.

⁸ Vincent Vallès, « Entre 2011 et 2016, les grandes aires urbaines portent la croissance démographique française », *INSEE Focus*, n° 138, 27 décembre 2018.

⁹ Martin Vanier, *Demain les territoires. Capitalisme réticulaire et espace politique*, Hermann, 2015.

¹⁰ Yuval Noah Harari, *Homo deus. Une brève histoire du futur*, Albin Michel, 2017.

¹¹ Terme emprunté à Alain Caillé, qui l'a utilisé pour un tout autre sujet (*Redignez-vous! Journal de l'après 13 novembre 2015*, Alain Caillé, Le bord de l'eau, 2016).

/ Le périurbain, terre de gentrification ?

Jean-Marc Stébé et Hervé Marchal, sociologues et professeurs des universités, étudient les territoires périurbains depuis de nombreuses années.

Ils proposent ici une analyse des processus de gentrification les concernant, qui prend une singulière résonance dans la période actuelle.



À l'occasion du mouvement des « gilets jaunes », la thèse selon laquelle deux France se font face, la « France des villes » et la « France des périphéries », revient très souvent tant sur les ronds-points que sur les plateaux de télévision. Si cette thèse n'est pas totalement infondée, puisque les inégalités territoriales sont bien présentes sur le territoire national, il n'en demeure pas moins que regarder les inégalités uniquement à travers l'opposition ville/périphérie est extrêmement réducteur et en contradiction avec les réalités sociologiques. En effet, selon les données récentes de l'Insee (2014), la grande majorité des catégories populaires ne vit pas dans la « France périphérique », mais bien dans les villes : par exemple, 54 % des ouvriers et 62 % des employés vivent dans les pôles urbains, contre respectivement 28 % et 25 % dans les couronnes périurbaines. En outre, si les ouvriers et les employés résident majoritairement au sein des villes, c'est le cas également des pauvres¹. À l'opposé de ce que laisse entendre le clivage simpliste répété à l'envi, les grandes aires urbaines françaises restent en effet les territoires où l'on trouve la plus forte concentration de personnes souffrant de difficultés économiques et sociales². Quant aux territoires périurbains, ils ne peuvent être systématiquement assimilés à des périphéries déshéritées dans la mesure où ils sont pluriels sur le plan social, et ce d'autant plus qu'ils connaissent également, comme nous le montrons ici, des processus d'embourgeoisement que d'aucuns nomment gentrification.

DES PROCESSUS MÉCONNUS

Les études urbaines ont jusqu'à présent observé les processus de gentrification, entendons le remplacement des catégories populaires par des catégories sociales plus aisées, d'abord dans les centres-villes historiques³, puis

dans l'ensemble des territoires d'une ville-mère⁴, et enfin plus récemment dans les banlieues proches⁵. Cet article pousse le regard plus loin, jusque dans les couronnes périurbaines pour y observer des formes et des processus inédits de gentrification. Lier gentrification et périurbanisation peut paraître de prime abord paradoxal tant les périphéries urbaines ont souvent été associées à la pauvreté, aux classes populaires, voire pour certaines d'entre elles à des zones de relégation. Il s'agit ici, par extension, de dépasser le dualisme centre/périphérie qui a encore la vie dure, comme en témoignent les travaux récents et très commentés du géographe français Christophe Guilluy⁶.

À partir d'une recherche menée au sein de l'aire urbaine de Nancy pendant la période 2016-2018, notre propos a pour objectif de montrer combien les « gentrifieurs » partent désormais à l'assaut du périurbain où ils trouvent du foncier et de l'immobilier disponibles. Plus précisément, notre étude porte sur les première et deuxième couronnes périurbaines de Nancy. Notons d'emblée ici que la ville de Nancy compte aujourd'hui 105 000 habitants et que son aire urbaine, constituée de la ville-centre, de la banlieue et des couronnes périurbaines, accueille 430 000 habitants. Un habitant sur deux de l'aire urbaine de Nancy vit donc au sein des territoires périurbains, ce qui en fait une ville française exemplaire en matière

de périurbanisation. Notre corpus se compose de la totalité des 32 communes périurbaines situées au-delà de la banlieue et se trouvant à 12 km maximum du centre-ville de Nancy. Ces 32 communes représentent plus de 90 000 habitants.

La méthodologie s'organise autour de trois volets. Le premier consiste, à partir des statistiques de l'Insee relatives aux 32 communes, à isoler sur la période 1999-2014 deux indicateurs potentiels de gentrification : l'évolution des professions et catégories sociales (PCS) et l'évolution des



Jean-Marc Stébé © D. R.



Hervé Marchal © D. R.

effectifs des diplômés de l'enseignement supérieur. Le deuxième volet vise à comprendre, à partir d'entretiens semi-directifs réalisés au domicile des ménages, les aspirations et les justifications résidentielles des « gentrificateurs périurbains » appartenant aux catégories sociales moyennes-supérieures et supérieures. Le troisième volet repose sur une analyse de l'évolution des prix du foncier et de l'immobilier dans le périurbain proche de Nancy. Précisons que notre regard ne s'est pas porté sur les lotissements et les communes historiquement huppées engagés dans des « logiques de clubbisation⁷ », puisque la gentrification périurbaine, par définition, ne concerne que des communes initialement populaires et qui accueillent de façon croissante des catégories de populations plus aisées.

DES CHIFFRES SANS ÉQUIVOQUE

L'analyse statistique a permis de mettre en exergue le processus d'embourgeoisement d'une partie des 32 communes observées. Ainsi, si nous nous arrêtons sur l'évolution de la catégorie « cadres et professions intellectuelles supérieures » au sein de notre corpus, nous remarquons que 26 communes sur les 32 enregistrent entre 1999 et 2014 une hausse de cette catégorie officielle de l'Insee. Certaines communes ont vu leur effectif de cadres et professions intellectuelles supérieures doubler, voire quadrupler durant cette période. Ainsi en est-il de plusieurs communes qui ont vu leurs effectifs de cadres supérieurs augmenter de 10 points. À titre de comparaison, rappelons que durant la même période la progression de cette catégorie au sein de l'ancienne région Lorraine⁸ et de la France métropolitaine a été de 4 points seulement passant respectivement de 10 % à 14 % et de 13,1 % à 17,1 %⁹.

D'autres communes connaissent, non seulement une progression de la catégorie « cadres et professions intellectuelles supérieures », mais également une augmentation de la catégorie « professions intermédiaires ». 6 communes connaissent en l'espèce des hausses significatives pouvant aller jusqu'à 12 points pour les professions intermédiaires et jusqu'à 5 points pour les cadres et professions intellectuelles supérieures. Pour ce qui est des fortes augmentations relatives à la catégorie « professions intermédiaires », comment ne pas souligner leur importance au regard des statistiques régionale et nationale : cette catégorie a progressé, entre 1999 et 2014, en Lorraine de 1,5 point et en France de 2,5 points passant respectivement de 23 % à 24,5 % et de 23,1 % à 25,6 %.

Si nous observons l'évolution de la catégorie « employés », les résultats de nos analyses statistiques sont, là encore, révélateurs d'un processus de gentrification : 23 communes au total sont le théâtre d'une baisse de la catégorie « employés » (allant jusqu'à 8 points dans certaines communes), 6 d'une stabilisation et 3 seulement d'une très faible augmentation au point de ne pas être vraiment significative. Ces évolutions statistiques révélant des baisses marquantes des employés sont d'autant plus intéressantes, quant à la problématique de la gentrification du périurbain nancéien, que durant la même période la Lorraine a connu une augmentation de cette catégorie de 1,5 point (de 23 % à 24,5 %). En France, la tendance générale en la matière a été à la stabilité.

Enfin, dès lors que nous regardons de près les tendances relatives à la catégorie statistique « ouvriers », force est



Vieille demeure du XVIII^e siècle à proximité du château d'Eulmont, dans le périurbain de Nancy © Jean-Marc Stébé

de constater que les évolutions révèlent un processus de gentrification de la plupart des 32 communes de notre corpus, puisqu'en effet 19 d'entre elles connaissent une baisse incontestable de cette catégorie (de l'ordre de 6 points en moyenne), sans qu'aucune d'entre elles n'enregistre de hausse. Nos observations, révélant une baisse générale des ouvriers, se situent toutefois dans les tendances régionale et nationale où, durant la même période, la baisse a été respectivement de 6 et 5 points.

À partir du moment où l'analyse devient plus transversale, nous repérons que deux groupes de communes se distinguent. Un premier qui connaît un embourgeoisement récent et qui, à ce titre, enregistre à la fois ■■■

Ce numéro est celui de Isabelle

LES AUTEURS

→ **Jean-Marc Stébé**, professeur de sociologie à l'université de Lorraine (Nancy), réalise au sein du Laboratoire lorrain de sciences sociales (2L2S) de nombreuses recherches sur les fragmentations socio-territoriales, la périurbanisation et les utopies urbaines. Il a publié plus d'une vingtaine d'ouvrages (seul ou en collaboration), notamment *La France périurbaine* (PUF, 2018), *Idées reçues sur le logement social* (Le Cavalier Bleu, 2016), *Le logement social en France* (PUF, 2016, 7^e éd.), *Les grandes questions sur la ville et l'urbain* (PUF, 2014), *Qu'est-ce qu'une utopie ?* (Vrin, 2011) et *La crise des banlieues* (PUF, 2010, 4^e éd.).

→ **Hervé Marchal**, professeur de sociologie à l'université de Bourgogne (Dijon), mène au sein du Centre Georges Chevrier (CGC-UMR 7366) des recherches sur l'identité du citoyen, les mobilités, l'étalement urbain et le phénomène pavillonnaire. Il a, entre autres, publié une vingtaine d'ouvrages (seul ou en collaboration), notamment *La sociologie urbaine* (PUF, 2018, 6^e éd.), *Idées reçues sur les bidonvilles en France* (Le Cavalier Bleu, 2017), *Citoyennetés en ville* (PUFR, 2017), *Un sociologue au volant* (Téraèdre, 2014), *L'identité en question* (Ellipses, 2012) et *La diversité en France : impératif ou idéal ?* (Ellipses, 2010).

■ une augmentation significative des catégories « cadres et professions intellectuelles supérieures » et « professions intermédiaires », et une diminution tout aussi marquée des catégories « employés » et « ouvriers ». Ce groupe, comptant 9 communes, apparaît ainsi comme un analyseur privilégié du processus de gentrification. Un second groupe de 3 communes plus anciennement huppées peut être distingué dans la mesure où elles ne font qu'affermir leur évolution bourgeoise. Ces communes comptent historiquement des effectifs ouvriers relativement faibles ne dépassant pas 8 % dans le meilleur des cas. La faiblesse initiale des catégories populaires dans ces 3 communes inhibe, *a fortiori*, tout processus de gentrification : la « clubbisation » est une chose, la gentrification en est une autre. Si nous nous arrêtons sur le niveau des diplômes obtenus dans l'enseignement supérieur, les données statistiques sont révélatrices d'une augmentation significative du niveau d'études des habitants, ce qui va dans le sens d'une confirmation d'un processus de gentrification. Précisons que toutes les communes observées connaissent, entre 1999 et 2014, une hausse très marquée du niveau d'études de leurs habitants. Dans certaines communes, l'augmentation atteint même les 22 points, de sorte que 28 communes sur les 32 affichent aujourd'hui un taux de diplômés de l'enseignement supérieur excédant la moyenne régionale (22 %) et 19 dépassant la moyenne nationale (30 %).

SENSIBLES À LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

Afin d'explorer plus en profondeur notre problématique sur la gentrification, nous avons privilégié les communes les plus engagées dans un processus récent d'embourgeoisement pour mener nos entretiens. L'analyse des propos des « gentrificateurs périurbains », appartenant tous aux catégories sociales moyennes-supérieures et supérieures, a fait ressortir un certain nombre de points convergents quant à leurs aspirations résidentielles. Tout d'abord, des ménages ont justifié leurs choix résidentiels en mettant en avant le site où est implanté le village, le quartier ou le lotissement dans lequel ils résident. Ils ont insisté dans ce sens sur la qualité paysagère de leur environnement immédiat (bois, parc public, square, terrain de golf...). Par ailleurs, les ménages ont rationalisé leur choix en évoquant les grandes parcelles disponibles pour la construction de leur pavillon (entre 700 et 1500 m²). Enfin, les « gentrificateurs » appuient sur l'importance des voisins partageant leurs manières de vivre et de penser. D'une façon générale, la très grande majorité des ménages rencontrés ont insisté sur la qualité du site dans lequel ils résident. Par qualité du site, il faut entendre une « logique

de site » qui renvoie aussi bien à des aménités topographiques et environnementales que patrimoniales et urbanistiques¹⁰. Ainsi, les habitants interviewés ont conscience de bénéficier d'une nature figée et muséifiée, dont le coût d'entretien ne leur incombe pas puisque, en effet, les châteaux, les paysages, les

terrains de golf et autres squares sont entretenus soit par les propriétaires privés, soit par la puissance publique. C'est dire si la nature, réduite ici à un poster, présente pour les « gentrificateurs » bien des avantages sans en subir les inconvénients. À cet égard, il est important de souligner que ce n'est pas la totalité des première et deuxième couronnes périurbaines de Nancy qui se « gentrifient », mais bien plus des communes qui, à travers leurs atouts patrimoniaux et environnementaux, s'apparentent à des niches de gentrification périurbaine. De ce point de vue, il n'y a pas ici de prise de risque de la part des « gentrificateurs » du périurbain contrairement à ce qui a pu être mis en avant pour les centres-villes anciens et populaires. Les initiateurs de la gentrification périurbaine ne sont pas le fait d'initiateurs audacieux ayant le goût du risque. Ici, on est loin des « bobos » amorçant un mouvement improbable dans des quartiers délaissés et stigmatisés au sein desquels personne ne veut investir¹¹.

QUAND GENTRIFICATION RIME AVEC SÉGRÉGATION

L'analyse des 32 communes périurbaines de notre corpus a révélé toute l'importance de regarder au-delà de la ville et de la banlieue afin de voir combien la gentrification se développe à travers des formes inédites et dans des communes ne pouvant plus être assimilées à des territoires périphériques populaires. En d'autres termes, se dessinent de nouvelles formes de ségrégation par le haut allant de pair avec la formation d'entre-soi résidentiels et d'une prise de distance toujours plus affirmée à l'égard des catégories sociales modestes exclues des niches émergentes d'embourgeoisement en raison de l'augmentation des prix du foncier et de l'immobilier. La question est donc posée de savoir si ces niches de gentrification deviendront dans un futur plus ou moins proche des supports de « clubbisation ». / **Jean-Marc Stébé et Hervé Marchal**

① J. Damon, « Chiffres, approches et paradoxes de la pauvreté urbaine », *Questions de communication*, n° 25, 2014, p. 143-160.

② J.-M. Floch, « Niveau de vie et ségrégation dans douze métropoles françaises », *Économie et Statistique*, n° 497-498, 2017.

③ C. Bidou-Zachariassen (dir.), *Retours en ville. Des processus de « gentrification » urbaine aux politiques de « revitalisation » des centres*, coll. « Les urbanités », Descartes & Cie, Paris, 2003.

④ A. Clerval, *Paris sans le peuple. La gentrification de la capitale*, La Découverte, Paris, 2013.

⑤ A. Collet, *Rester bourgeois. Les quartiers populaires, nouveaux chantiers de la distinction*, La Découverte, Paris, 2015.

⑥ C. Guilluy, *La France périphérique. Comment on a sacrifié les classes populaires*, Flammarion, Paris, 2014.

⑦ É. Charmes, *La ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, PUF, Paris, 2011.

⑧ Les quatre départements de l'ancienne région Lorraine sont : les Vosges, la Meuse, la Meurthe-et-Moselle et la Moselle. Au 1^{er} janvier 2016, la Lorraine a été intégrée au sein de la région Grand Est recouvrant les anciennes régions Champagne-Ardenne, Alsace et Lorraine.

⑨ Insee, 2016, Tableau de l'économie française, en ligne : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1906743>

⑩ H. Marchal et J.-M. Stébé, *La France périurbaine*, PUF, Paris, 2018.

⑪ F. Dansereau, « La réanimation urbaine et la reconquête des quartiers anciens par les couches moyennes : tour d'horizon de la littérature nord-américaine », *Sociologie du travail*, 25-2, 1985, p. 191-205.

LIRE AUSSI

■ M. Chabrol, A. Collet, M. Giroud, L. Launay, M. Rousseau et H. Ter Minassian, *Gentrifications*, éditions Amsterdam, Paris, 2016.

/ L'équilibre habitat-emplois

Caroline Gallez, chercheuse (Iffstart, Laboratoire Ville Mobilité Transport), s'interroge sur la validité de ce principe d'équilibre.

Dans les années 1960, les planificateurs et les ingénieurs routiers se trouvent confrontés à un problème dont l'importance ne fera que croître au cours des décennies suivantes : celui de la congestion des routes d'accès aux centralités urbaines. Considérée comme l'une des causes principales de l'engorgement des réseaux aux heures de pointe, la croissance des « flux pendulaires » est attribuée aux déséquilibres de la répartition spatiale des logements et des activités. Alors que les spécialistes des transports s'efforcent de trouver des solutions en termes infrastructurels et circulatoires, les planificateurs préconisent un meilleur appariement entre zones d'emplois et zones de résidence.

La périurbanisation qui se généralise dans les années 1980 à l'ensemble des agglomérations européennes accentue la congestion des réseaux routiers, rendant plus prégnant l'enjeu d'un équilibre entre habitat et emplois. Plus que l'étalement urbain lui-même, c'est la dissociation entre dynamiques de desserrement des activités économiques et du logement qui est à l'origine d'une augmentation des distances domicile-travail¹. À partir des années 1990, la préservation de l'environnement devient le nouvel horizon normatif des politiques de transport. Les effets de la hausse des circulations motorisées sur la dégradation de la qualité de l'air, la santé publique et l'aggravation de l'effet de serre mettent pour la première fois à l'agenda politique la régulation de la mobilité². Cet objectif invite à une réflexion sur des formes urbaines plus économes en déplacements. Dans ce contexte, l'équilibre habitat-emplois est présenté comme un moyen de diminuer des distances domicile-travail, de favoriser l'usage de modes de transport alternatifs à l'automobile, d'améliorer la qualité de vie et même de lutter contre la ségrégation socio-spatiale³.

Bien que le principe semble faire consensus, sa mise en pratique soulève questions et controverses. Une première question concerne l'échelle spatiale à laquelle cet équilibre devrait être organisé. En particulier, quelle échelle semble la plus pertinente pour obtenir les effets les plus importants en termes de réduction des circulations ? Les praticiens de l'aménagement se focalisent généralement sur les polarités dessinées par les zones d'emplois ou les « bassins de vie ». Les spécialistes des transports, qui s'interrogent sur les relations entre formes urbaines et déplacements domicile-travail, comparent

les atouts respectifs des villes mono-centriques et des villes multipolaires, sans aboutir toutefois à des résultats parfaitement tranchés⁴.

À la question de l'échelle s'ajoute celle de l'appariement entre les logements et les emplois. Si l'on souhaite favoriser un rapprochement entre domicile et travail, il convient de réfléchir au type de logements à construire, afin qu'ils correspondent au mieux aux attentes des actifs qui sou-

haiteraient s'installer à proximité de leur lieu de travail. De nombreuses variables entrent en ligne de compte, comme la taille du logement, mais aussi sa qualité, donc son coût, qui interagissent étroitement avec les caractéristiques (composition sociale, structure familiale) des ménages⁵. Une politique qui viserait une mise en cohérence entre habitat et emplois devrait non seulement s'interroger sur le profil social des actifs, mais aussi sur leurs aspirations en matière d'équipements publics, de commerces, d'aménités de loisirs, d'accès à la nature, etc.

La notion d'équilibre habitat-emplois, enfin, apparaît contradictoire avec les

évolutions observées au cours des dernières décennies sur le marché de l'emploi. Cette vision de l'aménagement est-elle vraiment compatible avec l'évolution des temps partiels, l'instabilité croissante de l'emploi et la délocalisation des entreprises ? Comment définir l'appariement entre domicile et lieu de travail lorsqu'il existe plusieurs actifs dans le ménage ? Les normes sociales implicites sur lesquelles se fonde ce principe, en termes de stabilité de l'emploi et de mono-activité des ménages, ne sont plus représentatives des carrières professionnelles ni de la structure de la population active.

UNE EFFICACITÉ INCERTAINE

Quant aux effets présumés de l'équilibre habitat-emplois sur la congestion ou l'atténuation des impacts environnementaux, ils manquent là encore de preuves irréfutables. L'hypothèse selon laquelle les déplacements domicile-travail constitueraient l'essentiel des flux à l'heure de pointe du matin ne peut être étayée sérieusement, car une part importante des circulations est constituée par le transit ou le transport de marchandises, sur lesquels on ne dispose que de données agrégées. Par ailleurs, des études réalisées dans plusieurs métropoles californiennes montrent que les distances domicile-travail ne varient pas de manière significative lorsque l'on compare des zones qui ■■■



Caroline Gallez © D. R.

Ce numéro est celui de Isabelle Rican

■ présentent des équilibres habitat-emplois très différents⁶.

D'autres estimations, fondées sur l'utilisation de modèles de trafic, questionnent le potentiel de diminution des circulations motorisées et soulignent l'inconstance des effets de réduction des circulations. L'amélioration des conditions de circulation sur un axe routier entraîne en effet, à moyen terme, une nouvelle augmentation du trafic liée à des changements d'itinéraires, d'horaires, voire à un report des transports collectifs vers la route⁷. De fait, si certains ménages décident de se rapprocher de leur lieu de travail, la diminution du trafic qui en résulte, en libérant de la capacité routière, peut être réutilisée par d'autres pour s'éloigner, et choisir un lieu de résidence plus adapté à leurs attentes⁸.

Mais c'est probablement l'hypothèse selon laquelle la proximité de l'emploi constituerait un critère majeur du choix de localisation des ménages qui est la plus discutée. Les travaux sur les choix résidentiels nuancent le poids de la distance domicile-travail dans l'arbitrage des ménages, largement contrebalancé par le coût financier, l'environnement du logement, les aménités disponibles ou la proximité de la famille. Tous ces résultats soulignent le rôle majeur de la mobilité quotidienne dans l'ajustement des contraintes en matière d'emploi comme de logement. De longues mobilités pendulaires peuvent être le moyen d'éviter un déménagement, ou le « tribut à payer » pour accéder à un logement, stabiliser ou améliorer sa situation professionnelle, voire simplement occuper une activité rémunérée, même de façon provisoire, pour les personnes les plus contraintes sur le plan économique⁹. Ainsi, les gains de vitesse liés au développement des réseaux de transport permettent-ils avant tout d'élargir l'éventail de choix des lieux de résidence et des aménités accessibles¹⁰. L'efficacité dans l'accès aux ressources reste d'ailleurs un des avantages principaux procurés par l'automobile, expliquant la difficulté à en modérer la dépendance¹¹.

FAUT-IL RENONCER À L'ÉQUILIBRE ?

L'accès à la mobilité aurait-il rendu obsolète ce critère d'équilibre et vaine, ou inutile, toute tentative de rapprocher habitat et emplois ? Ce bilan mitigé invite plutôt, sans y renoncer, à en apprécier autrement la portée et les limites. L'équilibre habitat-emplois peut difficilement tenir ses promesses dans des sociétés où la mobilité est devenue une norme, indispensable au plus grand nombre, exigée dans de nombreux aspects de la vie sociale. La dissociation spatiale entre emplois et résidences, caractéristique des dynamiques de métropolisation, résulte en partie de l'amélioration continue des conditions de déplacement,

mais aussi des politiques de logement qui ont encouragé l'accession individuelle à la propriété. Il serait donc paradoxal d'attendre de la réorganisation spatiale des activités un effet de réduction des circulations sans réfléchir, d'un autre côté, à l'ensemble des politiques qui ont fait de la mobilité un facteur d'ajustement aux contraintes des marchés de l'emploi et du logement. L'équilibre, s'il doit advenir, serait plutôt la résultante d'une stratégie croisée de régulation des mobilités, d'aménagement planifié et des politiques de logement et d'emploi, visant une modération de la *dépendance à la mobilité* de nos pratiques sociales¹². Alors que les pressions environnementales et sociales s'accroissent, l'aménagement d'espaces urbains plus résilients face aux impacts du changement climatique constitue un enjeu majeur¹³. Il est plus important que jamais d'inscrire dans une réflexion globale et systémique des politiques publiques, en accordant une attention à leurs impacts en matière d'inégalités socio-spatiales et de marginalisation des populations peu mobiles ou très mobiles. Dans cette perspective, ce sont les conditions d'accès aux aménités urbaines dans leur ensemble, au-delà du seul accès à l'emploi, qui doivent être prises en considération¹⁴. / **Caroline Gallez**

① Cf. M.-H. Massot et J.-P. Orfeuill, « La mobilité, une alternative à la densification du centre. Les relations domicile-travail », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 67, 1995, p. 23-31.

② Cf. Livre vert sur l'impact des transports sur l'environnement. Une stratégie communautaire en faveur de la mobilité durable (COM[92] 46, 20 février 1992).

③ R. Cervero, *Jobs-Housing balancing and regional mobility*, University of California Transportation Center, Report n° 50, 1989, 19 p.

④ La déconcentration de l'emploi ne conduirait pas à une réduction des distances parcourues, cf. H.-P. Chen, "Commuting and Land Use Patterns", *Geographical and Environmental Modelling*, 4(2), 2000, p. 163-173.

⑤ Cf. J.-P. Lévy, « Dynamique du peuplement résidentiel », *Sociétés Contemporaines*, n° 29, 1998, p. 43-72, in J.-Y. Authier, C. Bonvalet, J.-P. Lévy (dir), *Élire domicile. La construction des choix résidentiels*, Presses universitaires de Lyon, Lyon, 2010.

⑥ G. Giuliano, "Is Jobs-Housing balance a transportation issue?", *Transportation Research Record*, n° 1305, 1991, p. 305-312; J. Levine, "Rethinking accessibility and Jobs-Housing balance", *Journal of the American Planning Association*, 64(2), 1998, p. 133-149.

⑦ Cf. A. Downs, *Stuck in Traffic: Coping with Peak-Hour Traffic Congestion*, Washington, DC: Brookings Institution and Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy, 1992, 210 p.

⑧ G. Giuliano, *ibid.*, cf. note 6.

⑨ Cf. V. Kaufmann, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, coll. « Le Savoir suisse », n° 46, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2008; S. Wenglenski et E. Korsu, « Des déplacements quotidiens au service de la ségrégation résidentielle ? », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 63, 2013, p. 119-140.

⑩ Cf. Y. Zahavi, *The "UMOT" project*, Report for the US Department of Transportation and the Ministry of Transport of Federal Republic of Germany, 1979; M. Wiel, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, Sprimont (Belgique), 1999.

⑪ Cf. G. Dupuy, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Economica, Paris, 1999; cf. J. Wiersma, L. Bertolini, T. Straatemeier, "How does the spatial context shape conditions for car dependency? An analysis of the differences between and within regions in the Netherlands", *The Journal of Transport and Land-Use*, 9(3), 2016, p. 35-55.

⑫ C. Gallez, *La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir*, Thèse d'habilitation à diriger des recherches en aménagement de l'espace et urbanisme, université Paris-Est, soutenue le 5 juin 2015, ENPC, Marne-la-Vallée.

⑬ X. Desjardins, « Pour l'atténuation du changement climatique, quelle est la contribution possible de l'aménagement du territoire ? », *Cybergeo: European Journal of Geography*, Aménagement, Urbanisme, document 523, mars 2011.

⑭ S. Fol et C. Gallez, « Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources. Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité », *Riurba* 2017/4.

→ **Caroline Gallez** est chercheuse à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar), au sein du Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT). Elle s'intéresse à la mobilité, à ses représentations, à ses pratiques et aux politiques publiques qui l'organisent et la régulent, notamment à l'échelle urbaine. Ses travaux récents portent sur les inégalités sociales d'accès à la ville, les logiques d'action orientées vers la transition énergétique et la dépendance à la mobilité.

/ La Revanche des villages

Essai sur la France périurbaine

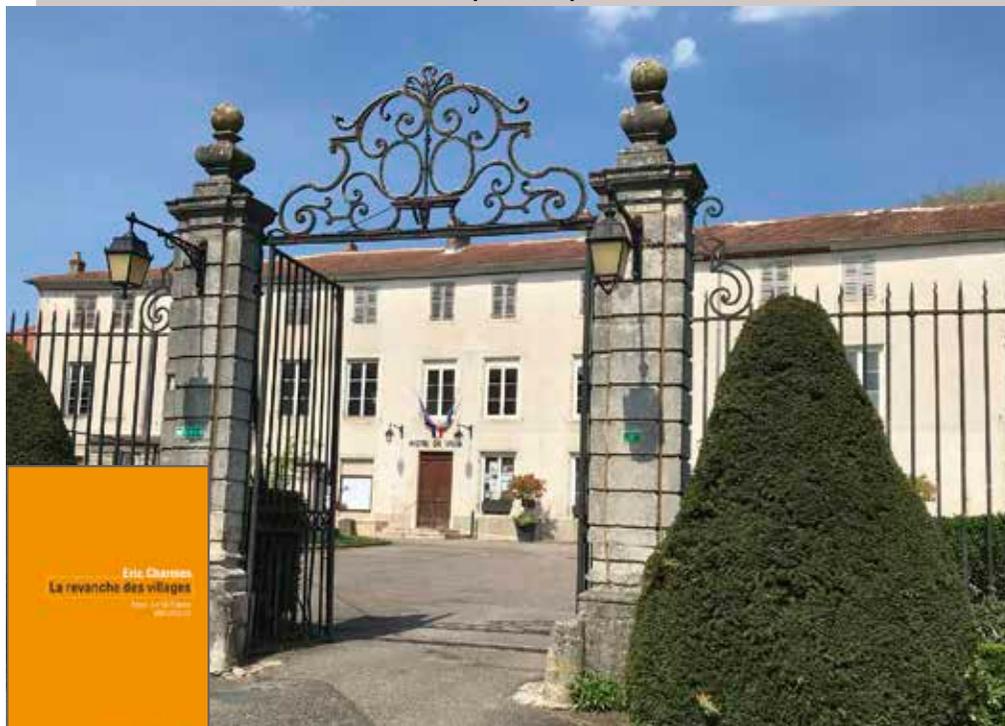
Éric Charmes, coll. « La république des idées », Seuil, 2019

Dire que cet ouvrage d'Éric Charmes, chercheur en sciences sociales, directeur du laboratoire RIVES (université de Lyon – ENTPE), arrive à point nommé est un euphémisme. Rédigé avant le mouvement des « gilets jaunes », il n'en apporte pas moins un éclairage bienvenu dans le débat actuel sur ces territoires périurbains, aujourd'hui considérés comme le terreau de la révolte de populations délaissées et un réservoir de votes pour l'extrême droite.

Dans le premier chapitre, « Exode urbain ou urbanisation des campagnes? », l'auteur montre la diversité de la France périurbaine et son développement dans la proximité des grandes agglomérations produisant « une hybridation du rural et de l'urbain ».

Dans son deuxième chapitre, « Solutions environnementales », il s'élève contre la présentation du périurbain comme une catastrophe pour l'environnement. S'il convient que ces territoires ne correspondent guère à la ville idéale des urbanistes, dense et compacte, il n'en constate pas moins la grande difficulté pour ne pas dire l'impossibilité d'une lutte contre l'émiettement urbain. Il préconise donc de « valoriser la part campagnarde des villes », par exemple pour favoriser les circuits alimentaires courts, et de s'attacher à « améliorer l'existant », puisqu'il ne disparaîtra pas de sitôt.

Son troisième chapitre, « Du droit à la ville au droit au village », converge avec le constat de Jean-Marc Stébé et Hervé Marchal (cf. pages 76 à 78) sur les formes de gentrification du périurbain. Dans le prolongement de ses travaux antérieurs¹, il poursuit l'étude de la « clubbisation » qui caractérise certains de ces nouveaux villages où les habitants souhaitent



Lay-Saint-Christophe, situé dans le périurbain de Nancy © Jean-Marc Stébé

se retrouver entre eux, du moins entre certaines catégories sociales supérieures généralement. Il estime que cette « clubbisation » joue contre un « droit au village » qui lui semble plus approprié dans ces territoires qu'un hypothétique droit à la ville. Puisque ce droit au village peut être aussi un droit à l'innovation, car « *sa petite taille le rend propice à des expériences de démocratie radicale où chacun est invité à délibérer et à prendre part aux décisions sur les sujets qui l'intéressent* ».

Dans son dernier chapitre, « Le pouvoir des villages », l'auteur s'interroge sur l'impact politique de cette force d'attraction du périurbain, qui déséquilibre parfois le développement territorial en contribuant à affaiblir la grande ville (cas de Saint-Étienne) en la privant d'une partie de ses habitants. Il relève aussi la capacité des petites communes à se faire entendre, y compris à l'intérieur des périmètres

métropolitains en prenant toute leur place dans le jeu politique (exemple de la Métropole de Lyon). Dans cette perspective, il s'interroge sur le rôle possible des conseils départementaux à la fois comme porte-parole des campagnes urbaines et comme interlocuteurs des métropoles. Les départements lui paraissent mieux armés pour ce rôle que les intercommunalités des campagnes.

Enfin, dans sa conclusion, il souligne que, dans la France dite périphérique, « *les territoires les plus en difficulté sont souvent au centre d'une ville moyenne, alors que les communes qui tirent le mieux leur épingle du jeu sont des villages périurbains* ». C'est tout le paradoxe de cette « revanche des villages », loin des analyses simplistes en vogue actuellement. /

Antoine Loubière 112 pages, 11,80 euros

¹ Cf. son ouvrage *La ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, PUF, Paris, 2011.

/ L'État, le promoteur et le maire

La fabrication des politiques du logement

Julie Pollard, Presses de Sciences-Po, 2018



Voici un beau travail de recherche « appliquée » en science politique, qui n'hésite pas à mêler les enquêtes et les connaissances des champs urbanistique, territorial, économique et social. Julie Pollard, enseignante et chercheuse à l'université de Lausanne (mais observatrice des évolutions françaises), travaille depuis une quinzaine

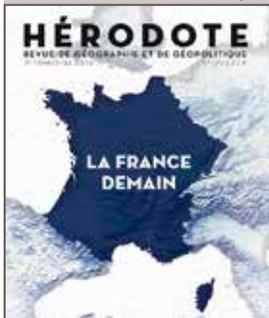
d'années sur les politiques urbaines en général et les politiques du logement en particulier. Avec ce livre, elle nous offre un panorama synthétique, à la fois descriptif et problématisé, de la « fabrication » (le mot est à la mode chez les politistes, ce qui est à la mesure des nombreux « ateliers » de recherche qui leur sont chers) des politiques publiques du logement en France. L'ouvrage insiste sur deux acteurs essentiels de cette « chaîne de production » : les maires, bien connus de l'opinion et des médias et largement étudiés par la littérature académique (quoique ayant été longtemps dans l'ombre des acteurs publics étatiques...), et

les grands promoteurs, en revanche très peu scrutés par la recherche et mal connus du grand public. Et Julie Pollard construit sa démonstration en insistant précisément sur la relation maire-promoteur, qui est selon elle primordiale dans les politiques actuelles du logement. En effet, l'État – troisième acteur de ce jeu d'acteurs, mais de plus en plus effacé du point de vue « opérationnel » –, qui, depuis la fin du XX^e siècle, tente de diminuer son investissement dans les aides à la pierre, répond aujourd'hui largement à une logique de simple commanditaire, laissant aux maires et aux promoteurs qui travaillent avec eux le soin de prendre en charge directement cette lourde tâche.

C'est donc cette forme de « privatisation » à peine larvée de l'action publique que cet important travail universitaire tente de décrypter, non sans laisser apparaître une critique intelligente et argumentée – à travers le magma des dispositifs fiscaux et législatifs – de la manière dont se conçoivent, ici et maintenant, des politiques publiques aussi essentielles à la cohésion économique et sociale des territoires. / **Damien Augias** 216 pages, 19 euros

/ La France demain

Revue Hérodote, n° 170, La Découverte, 2018



Fondée par Yves Lacoste et aujourd'hui dirigée par Béatrice Giblin, *Hérodote* est devenue depuis plusieurs décennies une revue de référence pour la géographie et la géopolitique, appliquées à la fois aux relations internationales et au(x) territoire(s) français.

Sa dernière livraison reprend le thème de « La France demain » du dernier Festival international de géographie (FIG) de Saint-Dié-des-Vosges (octobre 2018), dont Philippe Subra, membre de la rédaction d'*Hérodote*, a été le directeur

scientifique. Ce numéro rassemble de très intéressantes contributions qui ont en commun de proposer des analyses renouvelées des enjeux qui se posent au territoire français dans les prochaines décennies.

À l'heure du débat sur la nécessaire transition énergétique, le thème du nucléaire est évoqué, notamment par le biais d'une excellente synthèse sur le projet Cigéo (Centre industriel géologique de stockage des déchets nucléaires) à Bure-Saudron (Meuse-Haute-Marne) par Philippe Subra. Ce projet entraînant un « conflit à la vie longue » pourrait devenir un nouveau « Notre-Dame-des-Landes », même si la potentielle « zone à défendre » paraît plus hypothétique eu égard à son éloignement des conurbations et la grande vigilance des autorités. La politique étrangère, la décentralisation (en particulier à l'aune de la récente crise institutionnelle espagnole, sous la plume de Béatrice Giblin), la politique de la ville et du logement, ainsi que la ségrégation scolaire constituent également les autres questions d'avenir qui sont traitées dans ce riche numéro, rédigé grâce aux méthodes et aux grilles d'analyse de « l'école géopolitique française » (rassemblée au sein de l'Institut français de géopolitique, dépendant de l'université Paris-VIII-Vincennes-Saint-Denis). / **D. A.** 256 pages, 23 euros

/ Étudiants et universités, acteurs de la ville

Sous la direction de **Brigitte Bariol-Mathais**, coll. « Points FNAU-Alternatives », n° 9, Gallimard, 2018



Le dernier opus de la collection de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) dresse un panorama complet des problématiques communes

aux campus et aux villes.

Ce *vade-mecum* sera très utile aux deux catégories d'acteurs, alors qu'on table sur 2,9 millions d'étudiants dans l'enseignement universitaire en 2025. Organisé en trois parties (les étudiants, les campus, les coopérations territoriales), cet ouvrage alterne des contributions ou des analyses générales et des focus sur des dispositifs, des initiatives ou des avancées.

Pour ne rien ignorer de l'engagement étudiant, de l'intracring, de la mobilité des étudiants, des questions de logement ou de l'impact économique des universités. / **J.-M. M.** 160 pages, 29 euros

/ Bruxelles chantiers

Une critique architecturale de l'Europe

Ludovic Lamant, Lux, 2018



La « construction européenne » peut être interprétée au pied de la lettre. Tel est le défi, original et stimulant, que tente de relever avec ce bel essai (au sens propre) le journaliste Ludovic Lamant, ancien correspondant de *Mediapart* à Bruxelles.

En effet, *Bruxelles chantiers*, comme son titre l'indique, propose d'analyser ce que l'Union européenne présente de plus visible : les froids bâtiments d'architecture « post-moderne » qui abritent ses institutions, aux arcanes et au fonctionnement tellement compliqués pour les béotiens. Fruit de déambulations de l'auteur dans une ville que l'on dit parfois sans âme (du moins pour ce qui concerne le quartier européen) et en perpétuels travaux (la célèbre « bruxellisation » qui explique que le mot *architek* constitue une insulte dans le dialecte local), ce livre souhaite précisément comprendre comment les architectes (Polet, Samyn, Portzamparc...) et les urbanistes ont conçu cet îlot « hors sol » au sein de la capitale européenne, qui ne l'est d'ailleurs devenue officiellement qu'en... 1992 (ce qui explique l'absence du développement cohérent de

son quartier européen). Il ne sera (malheureusement) pas question des quartiers comparables des villes européennes qui abritent les autres institutions (Strasbourg pour le Parlement européen et Luxembourg pour la Cour de Justice, notamment).

Ceux qui connaissent et ont fréquenté ce quartier européen de Bruxelles – bien mal aimé par ses habitants, d'ailleurs – comprendront les allusions à la rue de la Loi, à la place du Luxembourg et à l'esplanade Solidarnosc. Pour les (nombreux) autres lecteurs, il sera intéressant de comprendre le reflet fidèle qu'offre cet univers urbain désincarné d'un environnement juridique et bureaucratique à nul autre pareil. Il est ainsi frappant de noter que l'immeuble Berlaymont, qui abrite la Commission européenne, a ainsi été surnommé par ses habitants et ses riverains le « Berlaymonstre » !

De manière moins anecdotique, l'auteur s'intéresse en particulier aux raisons qui ont présidé au refus des projets d'un Rem Koolhaas pour le quartier européen (qui se traduisait notamment par une forme de « Parthénon européen »), l'exécutif bruxellois refusant, selon Ludovic Lamant, « l'idée d'une incarnation de sa souveraineté ».

D. A. 256 pages, 16 euros

/ L'Empreinte anthropologique du monde

Méthode inductive illustrée

Dominique Desjeux, éditions Peter Lang, Bruxelles, 2018



À travers 28 chapitres, Dominique Desjeux propose un kaléidoscope de ses travaux les plus marquants financés par une diversité d'interlocuteurs, privés ou publics. Après sa thèse d'État en ethnologie (1987) avec Georges Balandier (1920-2016), il étudie la gestion de l'incertitude notamment à travers la sorcellerie. En

France, s'affrontent deux postures sociologiques critiques : à l'encontre des interprétations sociales réductrices qui présentent le système comme un tout dominant des acteurs sans marge de manœuvre, il prend parti pour celle qui déconstruit les apparences et fait apparaître les marges d'action des acteurs. Ses analyses l'amènent à proposer des principes d'explication des phénomènes humains différents en fonction des échelles et des découpages de la réalité. Il distingue l'existence de trois plans de causalité distincts, car observation et connaissance sont discontinues. La plupart des systèmes humains sont multicausaux, et surtout, il n'existe pas de cause première.

Après les États-Unis (1994-2001), ses voyages le conduisent à étudier la consommation des classes moyennes chinoises. La survenue de la crise de 2008 introduit une période d'insécurité sociétale majeure. La progression de la

consommation mondiale fragilise les classes moyennes basses des pays riches. À l'inverse, dans les pays émergents celles-ci voient globalement leur pouvoir d'achat augmenter... Avec la montée d'une classe moyenne mondiale, le monde s'engage dans une convergence compétitive autour de l'accès à l'énergie, aux matières premières et aux protéines alimentaires nécessaires pour produire des biens de consommation. On assiste à un véritable chassé-croisé : une sortie de la pauvreté dans les pays émergents et un certain appauvrissement des classes moyennes basses des pays riches. Cette convergence source de coopération est également productrice de tensions. La classe moyenne chinoise, notamment, est à la fois homogène et hétérogène en termes de revenus et de niveau d'éducation. Elle se déploie entre deux pôles extrêmes : celui des ultra-riches, qui ne représentent que (0,004 % de la population), et, à l'autre extrême, celui des très pauvres (moins de 2 dollars par jour). Hétérogénéité et homogénéité sont les deux faces de ces classes moyennes qui ne se réduisent pas à une description horizontale entre des classes de revenus. Elles sont insérées dans des réseaux sociaux et dans des clientèles politiques qui traversent leurs clivages. Les objets de consommation, leurs usages constituent des points de repère pour dessiner progressivement leurs contours fuyants. / Michel Bonnet 383 pages, 49,50 euros

/ La Vie mobile

Se déplacer demain en Ile-de-France

Les cahiers de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme – Ile-de-France, n° 175, 2018



Fidèles à leur tradition, les cahiers de l'IAU mobilisent les professionnels de l'Institut auxquels s'adjoignent des experts extérieurs pour dresser le panorama d'une problématique majeure pour la région. Cette fois, c'est au tour du futur de la mobilité. Dans l'entretien qui ouvre ce cahier, Xavier Desjardins met en perspective la fin du

modèle représenté par ces trois éléments déterminants que furent les villes nouvelles, les autoroutes urbaines et le RER : « *Nous vivons une rupture stratégique forte avec des tentatives pour réduire la place de l'automobile partout, y compris en banlieue.* » Le professeur d'aménagement et d'urbanisme met en lumière le décalage existant entre les représentations collectives (le cycliste parisien, l'automobiliste coincé dans les bouchons...) et des figures d'usagers moins visibles, comme le salarié d'une entreprise de logistique qui a des difficultés pour faire les 5 km qui le sépare de sa plateforme à 4 heures du matin. « *Il faut travailler au changement des représentations* », dit-il, tout en rappelant que « *ce sont les investissements lourds qui changent la donne* ». En premier chef, le projet du réseau

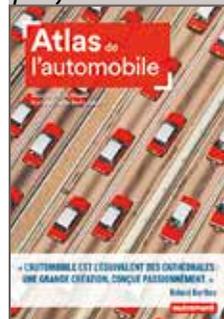
Grand Paris Express qu'il faudra une vingtaine d'années pour mener à son terme.

La Vie mobile analyse aussi bien les enjeux de mobilité et urbains des réseaux de demain que ceux de la vie quotidienne. La transformation des modes de déplacement vers plus de sobriété et d'intelligence fait l'objet d'un chapitre fouillé. Sans oublier les enjeux économiques et d'attractivité qui se posent à l'échelle d'une région-capitale. L'utilisateur, explique le consultant Bruno Marzloff, devient opérateur et producteur de transports. Ces nouveaux usages, datas, services façonnent une ville invisible mais féconde. « *Il ne faut cesser de repenser la ville sur ses nouveaux usages.* »

L'ouvrage s'achève avec Georges Amar, ancien prospectiviste de la RATP : « *Les transports individuels vont disparaître, l'automobile au sens du XX^e siècle va disparaître (un véhicule, un conducteur, un propriétaire), au profit de formes hybrides comme le TPI (n véhicules, n conducteurs, n propriétaires)* » – TPI pour transport public individuel. « *La grande hybridation de demain, c'est le passage du physique au numérique. [...] L'avenir de la mobilité, ce sera la wi-mobilité.* » Il annonce le passage de la mobilité à la vie mobile. / **Jean-Michel Mestres** 143 pages, 18,50 euros

/ Atlas de l'automobile

Jean-François Doulet et Aurélie Boissière,
préface Christian Peugeot, Autrement, 2018



Voilà un atlas qui tombe à point nommé au moment même où certains prédisent la mort de la voiture, du moins dans sa forme actuelle. Cet atlas nous ramène à la réalité : celui d'un marché mondial de 1,5 milliard de véhicules et de plus de 100 millions de voitures produites par an. En plus de 100 cartes, voilà ce marché passé à la loupe, décortiqué, thématiqué, de la demande des pays émergents aux nouveaux taxis, au covoiturage et aux territoires d'expérimentation des véhicules électriques.

Un livre référence pour tous ceux qui s'intéressent aux questions de mobilité. Pour connaître les pays où la part des véhicules roulant au gaz naturel dépasse les 10 %, le nombre de pick-up par État aux États-Unis, la distance moyenne annuelle parcourue en chemin de fer par pays, la carte des péages urbains dans le monde, le plus grand marché au monde (la Chine, avec près de 30 millions de véhicules vendus en 2017), les ventes de véhicules au Moyen-Orient, la lente progression des véhicules électriques, les villes possédant un métro ou... les marques les plus vendues en France dans une sélection de départements (2015-2016) : Volvo dans le Morbihan, Ford dans la Meuse, mais Mazda en Moselle, Fiat-Skoda en Corse du Sud, Jeep dans les Pyrénées-Orientales, Hyundai dans le Tarn-et-Garonne, Opel dans le Haut-Rhin, Dacia en Lozère, Alfa-Roméo dans le Loiret, Citroën en Ile-et-Vilaine, Renault dans la Sarthe ou Peugeot dans le Doubs. /

J.-M. M. 96 pages, 24 euros

/ Les Traces du temps...

dimensions cachées des mobilités

Michel Bonnet, coll. « Logiques sociales »,
L'Harmattan, 2018



Voilà un étrange ouvrage que son auteur, psychosociologue, qui a longtemps animé des programmes de recherche au ministère des Transports et de l'Équipement, a remis plusieurs fois sur le métier. Ce troisième

opus propose, dans une première partie, un récit de vie écrit dans le prolongement d'une longue psychanalyse, qui puise ses racines dans l'enfance d'un petit garçon qui a grandi dans un village de moyenne montagne et dont le père, conducteur de travaux, chef d'une équipe de cantonniers, conduisait un chasse-neige...

Dans une deuxième partie, il s'attache à une présentation synthétique de résultats de recherches conduites autour des « *formes sociales du temps existentiel* ». Dans la pensée de Michel Bonnet, cette notion de temps existentiel permet de faire le lien entre la réalité psychique (intime) et la réalité sociale. Pour l'auteur, la tension entre ces deux réalités est au cœur de la question des mobilités. / **A. L.** 180 pages, 20 euros

/ L'Incendie de l'hôtel Paris-Opéra

Enquête sur un drame social

Claire Lévy-Vroelant, Créaphis éditions, 2018



Dans cet ouvrage concis, Claire Lévy-Vroelant met la sociologie à l'écoute des rescapés d'un incendie survenu à Paris en 2005. Quinze ans après, donner la parole aux survivants est un exercice délicat combinant écoute attentive et retranscription d'émotions fortes. Ce drame est d'autant plus frappant que les victimes étaient logées par le SAMU social en hôtel privé. Ces histoires de vie, avant, pendant et après l'incendie montrent la diversité des situations et des enchaînements conduisant au malheur. « *Mais qu'est-ce que je fais ici ?* », exprime

l'égarément ressenti par des personnes aux parcours de vie variés.

« *Être une victime, c'est compliqué* », souligne un témoin. Les règles d'accueil des ménages en difficulté, la gestion de l'incendie et le devenir des survivants interpellent les acteurs de l'action sociale et de l'habitat. Les propos mesurés des protagonistes comportent peu de jugement et suscitent des questions. On a envie d'en savoir plus. Quelles doctrines sous-tendent la gestion des attributions ? Quels sont les moyens humains et techniques d'un SAMU social ? Comment mieux réagir après ? Ce tragique bilan a-t-il donné lieu à des évolutions des doctrines de secours et d'évaluation des périls dans un bâti délabré ? Cet incendie fut suivi d'un autre (17 morts, le 26 août 2005, boulevard Auriol à Paris) dans un foyer géré en direct par une association caritative. Ces drames ne sont pas le fait de « purs marchands de sommeil », mais une suite de dysfonctionnements techniques, humains et sociaux dans une chaîne mêlant intérêts privés et action publique sociale.

Si l'enquête approfondit les situations surtout des personnes originaires d'Afrique, on aimerait mieux comprendre les trajectoires des personnes venues du vaste monde, de l'Ukraine au Canada, Cuba ou Ceylan.

Depuis quinze ans, les choses évoluent. Solibail vise à réduire l'usage des hôtels bas de gamme. Des opérateurs sociaux vont prendre en charge certains hôtels en y apportant garanties techniques et sociales. Des règles techniques auraient été renforcées. Ces mesures contribuent-elles réellement à améliorer la sécurité de base mais aussi le confort au quotidien, pour mener une vie « normale » ? À Paris-Opéra, vingt-cinq ménages avaient accès à un seul four micro-ondes.

Cet ouvrage bien écrit est à lire. L'enfer est pavé de bonnes intentions et sur des points techniques, sociaux et organisationnels, les partenaires de la solidarité doivent s'organiser pour éviter les enchaînements dramatiques. L'effondrement récent d'immeubles à Marseille illustre de nouveau une combinaison d'inaction (voire d'hypocrisie) privée et de lenteur d'action publique. Le secteur de l'action sociale doit, par-delà ses lancinantes contraintes financières, analyser en permanence ses dysfonctionnements internes pour assurer sa mission en direction des plus démunis. / **Jean-Pierre Schaefer** 476 pages, 10 euros

/ La Fabrique de la ville aujourd'hui

Jean-Louis Subileau et Guillaume Hébert (dir.), Dominique Carré éditeur, 2018



Le titre de ce beau livre joue sur les mots puisqu'il a été dirigé par Jean-Louis Subileau et Guillaume Hébert, les fondateurs d'Une Fabrique de la ville. Cette structure, qui a fêté ses dix ans en 2018 (cf. p. 6-7), se tient sur une ligne de crête entre maîtrise d'ouvrage

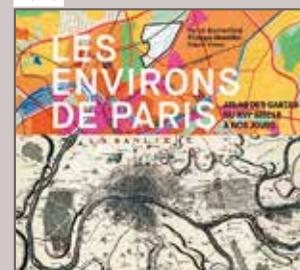
et conception. Le livre propose la synthèse de débats, animés par Claude Eveno, autour des thèmes : le défi des territoires, les outils de l'urbanisme, les nouveaux acteurs de la fabrique urbaine, la ville comme projet culturel, complétés par des regards sur des projets et des réalisations. Une indispensable contribution à la compréhension de la complexité urbaine. / **A. L.** 176 pages, 32 euros

COUP DE CŒUR

Les Environs de Paris

Atlas des cartes du XVI^e siècle à nos jours

Hervé Blumenfeld, Philippe Montillet, Pierre Pinon, Dominique Carré éditeur, 2018



Quelle belle idée que cet atlas cartographique qui raconte sur plus de quatre cents ans la mémoire du territoire autour de Paris, et quelle magnifique réalisation ! Depuis la carte de Frans Hogenberg de 1590 à celle du SDRIF de 2016 et à celle du Grand Paris Express de 2017, les cartes racontent l'histoire politique, sociale et urbaine de la région parisienne. Parfaitement reproduite dans un format qui permet sa lecture, chacune se révèle passionnante à parcourir. Ensemble, elles apprennent beaucoup sur l'art de la cartographie et sont d'un apport exceptionnel pour comprendre l'histoire de la région. Les cartes majeures sont présentées pour la première fois dans leur intégralité. Ce livre, de grand format, est le résultat de dix ans de travail mené par deux historiens et un urbaniste. /

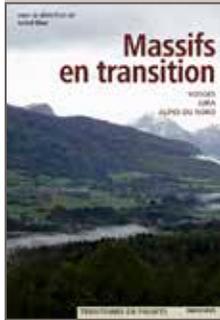
J.-M. M. 144 pages, 39 euros

Ce numéro est celui de Isabelle Rican

/ Massifs en transition

Vosges, Jura, Alpes du Nord

Sous la direction d'Isabel Diaz, coll. « Territoires en projets », Parenthèses, 2018



Comment les territoires de moyenne montagne (autour de 1000 m d'altitude) peuvent-ils envisager la transition touristique, à l'heure où le réchauffement les prive des conditions d'enneigement qui leur avaient permis de développer une activité de sports d'hiver ? Longtemps sujet tabou pour les élus locaux, la question est au cœur de cet ouvrage, coédité avec le ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités. Issu de l'Atelier des territoires « Vivre et travailler en montagne à l'heure du changement climatique », lancé en 2015 à l'occasion des 30 ans de la loi Montagne, *Massifs en transition* rend compte des travaux réalisés avec les acteurs de trois territoires : les Hautes-Vosges, le massif du Jura et les Bauges (Alpes du Nord).

Son objet dépasse l'analyse du déclin de l'activité liée au ski. D'autres questions étaient sur la table, comme la vie quotidienne en montagne, les activités productives (forestières ou agricoles) et la coopération entre territoires. Chacun des massifs fait l'objet d'une analyse synthétique (Bertrand Folléa pour les Hautes-Vosges, Florian Dupont pour le Jura et Frédéric Bonnet pour les Bauges), conclue par une « feuille de route » stratégique. L'ouvrage aborde ensuite les problématiques transversales qui, sans nier la spécificité de chaque territoire, les intéressent tous. Outre les auteurs déjà cités, on lira les contributions

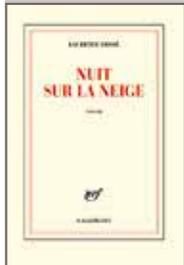
d'Emmanuelle George sur la transition touristique et celle de Daniel Béhar sur la nécessaire alliance des territoires. Dans un format ramassé, riche de cartes et photographies, ce livre fournit des analyses à ceux qui s'interrogent sur l'avenir de ces massifs. « *La montagne*, écrit Florian Dupont, se voit attribuer un quadruple rôle : producteur de produits de qualité, réservoir de biodiversité, espace de divertissement, lieu d'éducation à l'environnement, tout en continuant d'offrir un espace de vie à sa population. » S'ils ont des atouts pour réussir, ces massifs « ont besoin de politiques publiques fortes », explique Frédéric Bonnet. Quant à la réponse à la question initiale, (comment valoriser d'autres richesses touristiques ?), l'ouvrage en propose une, très concrète, issue d'une expérience en cours dans le Pays du Haut-Doubs : un « office de destination » à la place d'une offre centrée sur la seule station de Métabief et sur le ski. La question n'est pas l'apanage de la moyenne montagne, comme le montre le dossier de ce numéro sur la « réinvention des stations de montagne ». Frédéric Bonnet écrit à ce propos : « *Le tourisme a longtemps été pensé comme une industrie à part entière, avec des produits, des sites et des cibles détachés d'une certaine manière de la vie quotidienne des lieux alentour [...]. D'une certaine manière, les stations de sport d'hiver qui fonctionnent encore sur ce modèle sont celles qui souffrent le plus des transformations en cours : changement climatique qui remet en cause le produit neige, changement de pratiques, d'imaginaires et de désirs aussi.* » / J.-M. M.

160 pages, 90 illustrations en couleurs, 22 euros

160 pages, 90 illustrations en couleurs, 22 euros

/ Nuit sur la neige

Laurence Cossé, Gallimard, 2018



On attendait avec curiosité le nouveau roman de Laurence Cossé dont *La Grande Arche* nous avait emballés autant par son sujet que par l'ampleur de son traitement (récit, personnages, écriture), tellement il est rare qu'un grand projet d'architecture, une opération d'aménagement de cette importance et leurs protagonistes

soient rendus d'aussi belle manière, documentée et littéraire. Tout sépare *a priori* cette fresque d'une *Nuit sur la neige*, qui s'apparente à un roman initiatique. Laurence Cossé met en scène, dans le Paris au mitan des années 1930, la naissance d'une amitié d'un jeune homme de la bourgeoisie parisienne pour un élève de la même classe préparatoire, plus mûr, plus indépendant, intrigant par ce qu'il dissimule de sa famille et de ses origines. Dans un récit court et écrit au scalpel, Laurence Cossé rend l'inquiétude d'une époque et les timidités et les audaces d'une jeunesse. Derrière cette rencontre de l'histoire intime et de l'Histoire,

se cache en mode mineur un autre ingrédient : la naissance d'une station de sport d'hiver d'altitude, Val d'Isère. Ce modeste hameau au-dessus de Sainte-Foy et de Tignes, qu'on rejoignait difficilement en traîneau ou à pied (7 km dans la neige) avant l'achèvement de la route du col de l'Iseran, alors en construction, était équipé d'un télésiège et de quatre hôtels au confort sommaire, fréquentés par une poignée de touristes qui découvraient le ski des hauteurs. *Nuit sur la neige* esquisse l'histoire de ces pionniers qui voulaient utiliser ces champs de poudreuse pour leur plaisir, tout en imaginant le potentiel de développement qu'ils recélaient. Le site joue un rôle dans le dénouement dramatique du récit. Il donne l'occasion à Laurence Cossé d'évoquer une forme d'aménagement visionnaire, utopique, ardue, mais moins éreintante pour ses promoteurs que ne le fut la construction de l'Arche. Dans une forme très maîtrisée, Laurence Cossé écrit un roman historique où derrière la noirceur en marche s'échafaudent déjà les futures Trente Glorieuses, incarnées par la soif de bâtir sur la montagne. / J.-M. M. 144 pages, 13,50 euros



Ils ont participé à ce numéro

/ DOSSIER

Coralie Achin¹, ingénieure de recherche en sciences du territoire au Laboratoire écosystèmes et sociétés en montagne (LESSEM) du centre Irstea Grenoble, travaille sur la diversification touristique des stations de montagne.

Philippe Bourdeau² enseigne la géographie culturelle à l'Institut d'urbanisme et de géographie alpine (université Grenoble-Alpes, UMR Pacte), où il dirige le master 2 « tourisme innovation transition ». Ses recherches portent sur la relation à l'ailleurs dans les pratiques récréatives.

Dorothée Fournier³ est attachée temporaire d'enseignement et de recherche en STAPS à l'université Grenoble-Alpes, membre du laboratoire Sport et environnement social (SENS, EA 3742) ; chercheuse associée au Laboratoire de recherche historique Rhône-Alpes (LARHRA, UMR 5190) et membre du LabEx ITEM (Innovation et territoires de montagne).

Hugues François⁴ est ingénieur de recherche en sciences du territoire au centre Irstea de Grenoble. Ses recherches sur les stations de montagne s'intéressent à leur adaptation au changement climatique.

Emmanuelle George⁵, chercheuse au centre Irstea de Grenoble, dirige le LESSEM. Ses travaux portent sur les stations de montagne et leurs dynamiques dans le contexte du changement global, en développant une approche territoriale.

Steve Hagimont⁶, docteur en histoire contemporaine, membre du laboratoire Framespa (CNRS), enseigne à l'université Toulouse-Jaurès. Ses travaux portent sur l'histoire du tourisme

montagnard sur le temps long, en France et en Espagne.

Émeline Hatt⁷ est maître de conférences en aménagement et urbanisme au sein d'Aix-Marseille Université (IUAR-LIEU). Ses recherches et expertises portent sur les politiques publiques d'aménagement touristique, la planification et les projets d'aménagement en montagne et sur le littoral.

Dominique Kréziak⁸, spécialiste du comportement des consommateurs, est maître de conférences en marketing à l'IAE université Savoie-Mont-Blanc. Ses recherches dans le champ de l'environnement et du tourisme – soutenues par l'ADEME et le LabEx ITEM – portent sur les pratiques alternatives de consommation et leur potentiel d'innovation.

Jean-François Lyon-Caen⁹, architecte, enseignant chercheur à l'ENSA Grenoble, responsable du master architecture-paysage-montagne, est l'auteur d'ouvrages et d'articles traitant des relations entre architecture contemporaine et patrimoine à l'échelle du massif alpin, et s'appuyant sur l'étude des stations de sports d'hiver dans les Alpes.

Jean Marieu¹⁰, professeur honoraire des universités en aménagement et urbanisme, et urbaniste OPQU, a créé l'Institut d'aménagement de Bordeaux en 1973, puis un DESS d'urbanisme (futur master).

Kevin Sutton¹¹ est maître de conférences en géographie à l'université Grenoble-Alpes (UMR Pacte). Ses travaux portent sur les dimensions politique et culturelle des mobilités dans l'espace alpin, à travers le prisme des traversées et des chaînes d'accès aux stations.

Olivier Thevenet¹² est journaliste, directeur des rédactions du pôle Nature et Territoires du groupe Bayard/

Milan, rédacteur en chef d'*Alpes magazine* et de *Terre sauvage*. Titulaire d'une maîtrise d'histoire et d'un DESS en géographie, il a commencé sa carrière comme chargé de mission au sein de la Société d'économie alpestre de la Haute-Savoie.

Jean Varlet¹³ est professeur en géographie à l'université Savoie-Mont-Blanc (laboratoire EDYTEM). Ses recherches s'intéressent aux aspects d'ouverture/fermeture de territoires, de chaînes multimodales et d'intermodalité, ainsi qu'aux interactions entre réseaux et territoires.

Elles portent sur l'accès aux stations de montagne et leurs circulations internes. **Vincent Vlès¹⁴**, professeur à l'université Toulouse-Jaurès (UMR CERTOP – Institut supérieur du tourisme, ISTHIA), a dirigé plusieurs instituts d'aménagement et d'urbanisme (Bordeaux et Pau). Ses recherches portent sur les mutations des stations et territoires touristiques.

Philippe Vouillon¹⁵, ingénieur en agriculture et titulaire d'un master en management

de l'environnement, est journaliste spécialiste des territoires de montagne et des espaces naturels protégés. Il collabore à *Terre sauvage*, *La Montagne & Alpinisme*, et *Alpes magazine*.

/ AUTRES RUBRIQUES

Brigitte Bariol-Mathais, déléguée générale de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU).

Vincent Bourjailat, aménageur et urbaniste (Ateliers de Cergy).

Lola Davidson, secrétaire générale adjointe de l'INTA (Association internationale du développement urbain).

Éric Huybrechts, chargé des relations internationales à l'IAU Ile-de-France.

Frédérique de Gravelaine, écrivaine et consultante.

/ NOTES DE LECTURES

Damien Augias

Michel Bonnet

Jean-Pierre Schaefer

DEUX NOUVEAUX MEMBRES AU COMITÉ ÉDITORIAL



Xavier Desjardins est professeur en aménagement de l'espace et urbanisme à Sorbonne Université, responsable du master « Urban Planning » du campus d'Abou Dhabi. Il dirige l'équipe scientifique POPSU pour la Métropole de Rouen. Par ailleurs, il est consultant au sein de la coopérative Acadie.



Pierre Mansat, ancien adjoint au maire de Paris en charge de la question métropolitaine (2001-2014), a présidé l'Atelier international du Grand Paris (2011-2017). Il est désormais délégué général du laboratoire d'idées « La ville en commun », membre du bureau de l'INTA et du Club des acteurs du Grand Paris.



LES PETITES PIÈCES CERTIFIÉES FONT LES GRANDES ŒUVRES

La grandeur d'une œuvre architecturale n'est possible que grâce à l'exigence apportée au moindre détail. Certification connue et reconnue de tous, NF vous assure qualité et fiabilité à tous les niveaux. Pour les petits comme pour les grands travaux, choisissez la sérénité, choisissez des produits certifiés NF.

