



Refaire la station sur la station

Emeline Hatt

► **To cite this version:**

Emeline Hatt. Refaire la station sur la station. Urbanisme, Publications d'architecture et d'urbanisme, 2019, Réinventer les stations de montagne, pp.38-41. hal-02475550

HAL Id: hal-02475550

<https://hal-amu.archives-ouvertes.fr/hal-02475550>

Submitted on 2 Mar 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

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 les destinations, obsolescence des 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 notamment 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. Cette 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 alors 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 bien 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 montagne » en France métropolitaine représentent 1/3 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 M€).

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

¹ A lire, entre autres, Bourdeau Philippe (dir.). 2007. Les sports d'hiver en mutation : crise ou révolution géoculturelle ? Paris : Lavoisier, 250 p.

² Hatt Emeline et Vlès Vincent. 2014. « Mutations socio-environnementales et perspectives d'adaptation des stations de montagne pyrénéenne », *Sud-Ouest Européen*, n°37, pp.15-28 [En ligne], mis en ligne le 21 juillet 2015. URL : <http://journals.openedition.org/soe/1041> ; 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.

opérations de renouvellement urbain⁷. Le problème persistant 15 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.

La réhabilitation de l'immobilier de loisirs, un enjeu identifié, un défi à relever

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 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 ainsi à développer de nouveaux lits professionnels et 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. Ainsi, 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 alors un enjeu indéniable. 65% des propriétaires de résidence secondaire 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.

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 (faible 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 également 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).

Finalement, 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 directions⁹. 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

⁷ Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer. 2010. La réhabilitation de l'immobilier de loisirs en France. Rapport sénatorial, 53 p. En ligne, URL : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/104000312.pdf>

⁸ Loi n° 2016-1888 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne.

⁹ Cam L., L'ORIL un dispositif rénové. Aix Marseille Université : Mémoire de Master 2 Droit et métier de l'urbanisme, 2017, 108 p.

constituer des appartement plus grands¹⁰. D'autre part, cette évolution 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 également 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* ».

Du parc privé d'hébergement aux espaces publics : 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 peuvent illustrer 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/hectare et des pointes atteignant 120 habitants/hectares (soit entre 30 000 et 45 000 habitants, tandis que Sion, capitale du canton du Valais, ne compte que 25 000 habitants).

Dans le massif du Jura, la station de moyenne montagne de Hauteville-Lompnes cherche quant à elle à développer des activités multi-saisons 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 Multi-Saison), la Communauté de Communes 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^{ème} siècle (du traitement de la tuberculose à la rééducation fonctionnelle).

Autre exemple, la station pyrénéenne de Gourette, qui avait été 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'un 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 proposent 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 télécabine « Grenoble-Chamrousse » qui participerait à repenser les déplacements pour favoriser des mobilités apaisées, tout comme il constitue l'opportunité pour l'aménageur de créer 2000

¹⁰ L'article 80 de l'acte II de la Loi Montagne nomme un nouveau bénéficiaire : l'acquéreur de lots contigus.

nouveaux lits en 15 ans.

Cette tendance est soutenue à l'échelle régionale. La Région Sud PACA a par exemple 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 Moutain" a été créée. Ce contrat permet à la Région d'intervenir sur 5 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* ».

Conclusion

La requalification urbaine des stations de montagne est ainsi une question d'actualité¹¹. 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 loisirs* »¹². 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 en ce sens été conduites¹³ 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, sur les usagers du territoire. L'accent a été mis sur 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 finalement 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.

¹¹ Atout France. 2015. La réhabilitation de l'immobilier de loisir dans les stations de montagne. Paris : Editions d'Atout France, 95 p. En ligne, URL : [https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/GUIDE_rehabilitation\(1\).pdf](https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/GUIDE_rehabilitation(1).pdf)

¹² Code de l'urbanisme, articles 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, article L. 141-3 §2)

¹³ Hatt Emeline et Vlès Vincent (dir.). 2009. *Tourisme durable et attractivité : comment relancer le projet urbain des stations touristiques ? Le cas des stations de montagne en Pyrénées-Atlantiques*, Pau : rapport de recherche, UMR 5603 CNRS/UPPA, Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, 127 p.