

## L'aménagement de la montagne

La civilisation agro-pastorale alpine reposait sur l'utilisation des alpages qui « ne sont pas un don de la nature, mais le fruit d'un labeur millénaire de fourmi, sans nul répit », comme le rappelait L. Chavoutier dans son « Histoire millénaire des alpages ».

Si depuis longtemps, les Alpes sont une montagne aménagée, l'emprise humaine s'est accentuée ces dernières années avec le développement du tourisme de masse.

La montagne éveillait la crainte et peu d'autochtones se risquaient sur les sommets. Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'accès à la montagne reste réservée à une élite relativement marginale. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, le Mont-Blanc devient un lieu d'excursion prisé des rares alpinistes et les Anglais commencent à rechercher l'air pur et vivifiant des montagnes.

Le développement du chemin de fer, de l'automobile, des voies de communication et les débuts du temps libre avec les congés payés, ouvrent une ère nouvelle tournée désormais vers le sport et les loisirs. Venu à la montagne par l'alpinisme, l'homme découvre les premières « planches » qui permettent de se déplacer et ouvrent de nouveaux espaces de divertissement.

Les militaires, intéressés par ce nouveau moyen de locomotion le long des crêtes frontalières, organisent les premières compétitions et vulgarisent ce nouveau sport. Les premiers aménagements concernent surtout l'amélioration ou la création d'hébergements hôteliers. Les premiers jeux Olympiques d'hiver organisés à Chamonix en 1924 popularisent les sports d'hiver qui offrent aux montagnards une alternative de développement. Chamonix, Megève, La Clusaz, Barèges, Cauterets, Valloire, Val d'Isère entrent dans le club restreint des premières stations de ski.

L'ascension des pentes se fait à pied, au prix de longs efforts, et les premiers skieurs dévalent les pentes ouvertes par l'agriculture et le pâturage.



Quelques pionniers commencent à sentir l'intérêt d'attirer une clientèle plus nombreuse et fatalement moins sportive.

Les montagnards utilisaient le câble pour la descente du bois, du foin ou du lait. Quelques pionniers ont l'idée d'utiliser ce moyen de transport pour remonter les skieurs.

Un câble en boucle, couplé à un moteur et sur lequel s'insèrent des attaches, donne naissance au premier remonte pente (M. Rossat est le pionnier français du remonte pente, installé en 1934 au col de Porte) Très vite d'autres innovateurs lui embraye le pas. Constam (Suisse) à Davos et à Megève, Jean Pomagalski à l'Alpes d'Huez, Gabriel Julliard à Valloire et bien d'autres montagnards ingénieurs, perfectionnent ce nouveau moyen de locomotion vers le sommet des pentes.

L'équipement des pentes reste modeste. Les poteaux sont en bois et la dénivellée entre gare de départ et gare d'arrivée peu importante.

Le succès rencontré par les premiers téléskis incite les innovateurs à se lancer dans la construction d'engins toujours plus efficaces. Les grands chantiers en cours (construction de barrages avec l'utilisation des câbles) donnent des idées aux plus audacieux.

En 1947, Gabriel Julliard installe à Valloire la première télébenne qui va révolutionner la technique des téléphériques.

La première télécabine est construite à Villard-de-Lans en 1951. Elle équipe une piste de 1850 m. de long sur 600 m. de dénivellée, avec un débit horaire de 325 personnes.



Télébenne Julliard à Valloire

Ce type de télébenne a équipé Saint-Pierre-de-Chartreuse, Samoëns, Courchevel, Les Allues, Tignes, Morzine, Auron, Métabief, La Féclaz.

Avant guerre, le développement du tourisme hivernal est surtout le fait de pionniers, comme Noémie de Rothschild pour Megève ou Jacques Moufliier pour Val d'Isère. Hébergements et remontées mécaniques se développent à partir de villages existants. Ce sont les stations de la **première génération**.

En quelques années, des villages de montagne, endormis l'hiver, vont changer de rythme. Le tourisme d'été, souvent précurseur, est relégué au second plan devant l'engouement pour le ski et les sports d'hiver. Des remontées mécaniques de plus en plus sophistiquées et coûteuses permettent d'atteindre les domaines skiables d'altitude (cf. dossier « Remontées mécaniques »)

### Exemple de station de la première génération : Valloire



Village de Valloire vers 1910 (coll. B. Juillard)



**Station de Valloire en 2008** (photo B. Juillard)

### **L'après guerre voit la naissance de la première station créée ex nihilo : Courchevel.**

Créée avec de multiples promoteurs, c'est le seul exemple de station de la **deuxième génération**.

En Novembre 1945, le conseil général adopte une délibération dont l'objet est « ...la mise en valeur complète par le département d'une région entière, en exécutant non seulement les travaux de voirie, mais en prenant possession des terrains susceptibles de constituer des zones d'habitation, de construire des remonte-pentes ou des téléphériques, d'établir des pistes ; en un mot, d'aménager une station de sports d'hiver, qui apportera des possibilités de revenus à notre collectivité et augmentera son patrimoine. »

Le département souhaite mettre en valeur une des richesses principales de la région et ainsi maintenir au pays une population fortement touchée par l'exode rural.

L'objectif n'est pas seulement économique, il est aussi social. Il est prévu qu'une part significative des terrains serait réservée à des œuvres de jeunesse et des organismes sociaux.

Ce projet d'aménagement ne se limite pas à la vallée de Saint Bon, mais englobe aussi la vallée des Allues et la vallée des Belleville (les Trois Vallées).

Un crédit de 110 millions de F est voté pour les premières acquisitions et travaux de voirie.

Maurice Michaud, délégué à la rénovation de la Savoie et Laurent Chappis, architecte conseil sont chargés de la réalisation du projet.

La commune de Saint-Martin de Belleville n'est pas prête à se lancer dans le tourisme. A Méribel, une société, créée par un anglais, a déjà commencé l'aménagement. Le Maire de Saint-Bon étant très favorable au projet, c'est le site de Courchevel qui reçoit les premiers aménagements.

Les terrains sont viabilisés et revendus à des particuliers ou des promoteurs. Il n'y a pas de promoteur unique, ce qui crée quelques difficultés, notamment dans le respect du plan masse et de l'architecture.

Laurent Chappis et Denys Pradelle définissent des conceptions architecturales urbaines et nouvelles prenant en compte les contraintes du site et les exigences liées à la pratique des sports d'hiver.

Dans les années soixante, Courchevel est victime de son succès. Des stations satellites se créent en dehors des terrains départementaux : Courchevel 1550, Saint-Bon-Le-Praz à 1300, Moriond à 1650. Les remontées mécaniques sont au bord de l'asphyxie.

L'adoption par la commune d'un plan d'urbanisme pour limiter l'urbanisation et la construction de nouvelles remontées mécaniques par le conseil général permettent de sortir de l'impasse.

Menée de façon plus ou moins empirique, la station de **Courchevel a posé quelques principes d'aménagement qui seront repris dans les stations qui suivront :**

- positionnement de la station en site vierge au bas du domaine skiable**
- ski aux pieds au bas des pistes**
- front de neige et « grenouillère »**



**Courchevel**

(photo FACIM)

Pistes, front de neige et grenouillère

Courchevel lancée, le conseil général engage la réalisation des **Menuires**.

Cette nouvelle station scelle la rupture entre Michaud et Chappis.

Le premier souhaite de grands bâtiments (paquebot des neiges), capables de répondre à la demande sans cesse croissante. Le deuxième souhaite s'en tenir à des bâtiments plus modeste et mieux intégrés au site.

Maurice Michaud impose son point de vue et devient l'homme incontournable du plan neige.

**Le plan neige** est un terme général qui désigne la politique nationale d'aménagement de la montagne. La commission interministérielle d'aménagement de la montagne (CIAM) est créée en 1964. Elle deviendra le service d'étude et d'aménagement de la montagne (SEATM).

Tous les sites potentiels sont répertoriés. La commission a pour mission « d'étudier les conditions générales de développement du tourisme en montagne dans le cadre de la préparation du plan d'équipement touristique et afin de coordonner les actions entreprises pour l'aménagement des stations de sport d'hiver ».

**Afin de répondre à la croissance de la clientèle française et étrangère, les stations nouvelles se développent à un rythme accéléré :**

Elles sont construites avec un promoteur unique et constituent les stations de **la troisième génération, dites « intégrées »**.

La Plagne (1961) et ses satellites (Aime 2000, Bellecôte...), Les Arcs (1968) sur trois sites (1600, 1800, 2000), Val Claret (1968) en complément de Tignes, La Daille (1970) en complément de Val d'Isère, La Norma (1971), Val-Thorens et Mottaret (1972) en amont et complément des Menuires et Méribel.

L'architecture n'est pas toujours une réussite et s'intègre parfois fort peu au milieu montagnard. Le concept de ces nouvelles stations est de répondre aux besoins des skieurs :

Skis aux pieds, galeries couvertes, espaces fonctionnels.

Le VI<sup>e</sup> plan (1971-75) adopté en 1971 prévoit la création de 150 000 lits en montagne ; L'Etat s'engage à verser 152 millions de F pour financer les routes. Des possibilités d'emprunt sont ouvertes pour 700 millions de F.

**Un aménagement de plus en plus encadré :**

La loi « montagne » a mis en place une procédure relative aux unités touristiques nouvelles (UTN). Dans le cadre de la région (comité de massif) ou du département (commission des sites), selon l'importance de l'opération, les projets sont étudiés et validés.

Outre les caractéristiques du projet, le dossier doit prendre en compte les risques naturels, les moyens pour y remédier, l'impact sur le site et sur l'économie agricole. L'historique de l'enneigement local, la ressource ainsi que la qualité des eaux doivent figurer également dans le projet.

**Exemples de stations intégrées :**

**Les Arcs :**



**Arcs 1600**



**Arcs 1800**

**Le Corbier**



**Un plan fonctionnel**



**Une architecture urbaine, destinée à accueillir de nombreux vacanciers**



**Les Menuires**

Après les excès de l'urbanisation en montagne, on arrive à la dernière étape de l'aménagement en montagne avec la création de stations villages créée de toutes pièces comme Valmorel. Autour d'une place de village, on construit de petits bâtiments et chalets où les matériaux traditionnels font leur réapparition.

**L'architecture contemporaine cède la place à une architecture néo-rurale.** Les premières stations s'engagent également dans cette voie. Des bâtiments sont requalifiés ou détruits.



**Pierre et bois sont utilisés de nouveau. Dans les stations plus huppées, la lauze remplace la tôle.** (photo B. Juillard)

## Le vieillissement des stations

Un nouveau problème se pose aujourd'hui aux stations : comment faire face au vieillissement des stations et à l'évolution des goûts de la clientèle.

Des programmes de réhabilitation de logements ont été engagés dans différentes stations dont l'architecture et les logements ne correspondent plus aux attentes de la clientèle.

### Vers le néo-alpin et le haut de gamme :

## Après le familial, le haut de gamme

**D**éjà plus de toit, de fenêtres et de portes. La grue guignote maintenant les six étages de l'immeuble "Les Clarines" aux Menuires. Dans deux semaines, il ne devrait rien rester de ce vestige des années 60, d'une architecture fonctionnelle qui faisait le bonheur de milliers de touristes trop heureux de se mouvoir la ville à la montagne. Deux ans après la destruction du "Solaris", de la même époque, Les Menuires effacent les traces les plus marquantes d'un urbanisme que l'on n'a croqué plus.

Les goûts changent, la clientèle aussi. Le Solaris était un village vacances, attirant une clientèle familiale et populaire. Les Clarines, reconstruites en 1968, étaient un hôtel de 300 chambres appartenant à la Caisse de prévoyance des organismes sociaux, avant de devenir un centre de vacances de la caisse de prévoyance des agents de la Sécurité sociale jusqu'en décembre 2005. Mais l'immeuble vieillissait, sa clientèle aussi, et le taux de remplissage baissait. Trop cher à rénover, et inadapté aux attentes des skieurs d'aujourd'hui.

Placé aux Clarines, deuxième génération, l'ex-résidence 4 étoiles qui portera le même nom, mais n'abritera pas les menuisiers à l'œuvre en décembre 2008, et sera réalisé par l'IGBA, qui s'occupe de la suite des programmes haut de gamme lancés dans 23 stations. « Nous sommes enfin arrivés à être reconnus comme un opérateur de prestige », se réjouit Gaby Minguet, directeur commercial du groupe qui abrite appartements spacieux, piscines, saunas, salons avec cheminées sans des immenses chalets en pierre et le bois habitent un style néo-alpin fleurissant dans toutes les Alpes. Des Menuires à Courchevel de Champagny à Courmayeur, MCM entend occuper tous les étages de la montagne en privilégiant le luxe. Témoin ce nouveau programme des Menuires qui se négociera autour de 5500 € le mètre carré.

À Noël, Les Menuires ouvriront également leur premier hôtel 4 étoiles, réalisé par le groupe Saint-André. Ambiance chalet, restaurant gastronomique, piscine et centre de remise en forme... Pour un prix moyen par personne de 655 à 864 € en demi-pension. Les années 60, les années du tourisme de masse, sont un lointain souvenir.



L'immeuble des années 60 cède la place en 2008 à une résidence de luxe semblable à celle déjà ouverte à Saint-Martin-le-Bellay par le groupe WGA.

Le Dauphiné Libéré

### **Bibliographie :**

- « La neige empoisonnée » Danielle Arnaud (langres 1975)
- « Les pionniers de l'or blanc » Philippe Revil, Raphaël Helle (Glénat 2004)
- actes de la conférence Cimes 2002 (Courchevel) Perspectives pour un nouveau siècle de sports d'hiver
- « Un siècle d'économie en Savoie 1900-2000 » Chabert, Champ et Préau (La Fontaine de Siloé 2001)

Dans le cadre de la thématique « Archipels d'altitude », la fondation pour l'action culturelle internationale en montagne (FACIM), organise des visites guidées des principales stations de ski.

Pour aborder le thème de l'aménagement en montagne, des outils pédagogiques sont mis à la disposition du jeune public (kit station).

Renseignements, réservations : tél. : 04 79 60 59 00 [www.savoie-patrimoine.com](http://www.savoie-patrimoine.com)

facim@savoie-patrimoine.com