

**Le changement climatique :**  
**Quel impact stratégique et économique**  
**pour les stations de moyenne et haute montagne ?**  
**Avoriaz**  
**17 janvier 2008**

La montagne est au premier rang concerné par le changement climatique. L'impact des variations de climat engendrent des conséquences principalement pour les stations de ski de moyenne altitude : retard dans l'enneigement, épaisseur du manteau neigeux plus faible.

Durant les années 1965 à 1985, période de fort développement des stations de sports d'hiver, la question de l'enneigement ne se posait pas et tout reposait sur « l'or blanc ». La matière première nécessaire au développement du tourisme hivernal durant cette période ne manquait pas.

Par ailleurs, l'économie mondiale était alors dans une période de développement de la voiture individuelle et d'une énergie fossile bon marché. Le modèle de croissance mis en œuvre par les stations de sports d'hiver était alors fortement dicté par ces facteurs.

La période qui s'étend de 1985 à nos jours est marquée par l'arrivée à maturité du marché des sports d'hiver et par un enneigement parfois défaillant : deux difficultés souvent incompatibles avec une économie qui repose sur des éléments naturels (neige et froid) et qui supporte mal l'incertitude.

Les prévisions d'augmentation des températures avancées par le GIEC s'échelonne de 1,4° à 5,8° Celsius pour le siècle à venir. Les stations de montagne souvent montrées du doigt seront concernées. Les impacts du changement obligent les stations, surtout de moyenne mais aussi de haute altitude, à anticiper les conséquences économiques de tels bouleversements et conduisent à réfléchir à de nouvelles stratégies touristiques et à l'avenir de leur territoire. Ainsi, les questions d'anticipation économique et stratégique ne se posent pas dans les mêmes termes pour les stations de moyenne montagne et les stations d'altitude. Pour les premières, comment anticiper la diminution progressive du manteau neigeux source de l'économie touristique ? Pour les secondes, auront-elles la capacité à absorber l'afflux de nouveaux clients ?

### **La prédominance des activités de glisse**

L'activité économique engendrée par le secteur du ski est de loin le principal facteur de développement des stations. L'ensemble du tissu socio-économique est fortement dépendant de l'économie liée aux sports d'hiver : commerçants (loueurs de ski, écoles de ski, restauration, etc...), hébergement, emplois, etc. Les richesses dégagées engendrent une influence sur l'ensemble de la collectivité locale.

Aujourd'hui, le facteur d'attraction de la clientèle dans les stations reste la neige et le ski. Il constitue le moteur du développement des stations.

C'est pourquoi une année « sans neige », dans un système tourné vers les activités liées à la glisse, perturbe le schéma et entraîne des conséquences économiques importantes. Les investissements récents en neige de production et en travaux de pistes permettent très souvent d'optimiser la gestion de la neige.

Néanmoins, les aléas climatiques conduisent les professionnels du tourisme d'hiver à réfléchir puis à organiser la diversification des activités.

### **1- L'adaptation économique des stations**

#### **a) La neige de production : une réponse circonstanciée !**

Structurellement, l'adaptation au changement climatique va toucher principalement les stations de moyenne montagne. Les sites d'altitude devront s'adapter aux afflux de clientèles concentrés sur des courtes périodes, souvent liées aux vacances scolaires.

Les premières réponses aux impacts économiques du changement climatique furent les installations de neige de production. Largement développées en Amérique du Nord, dans les pays européens de l'arc alpin, la France connaissait un certain retard en matière de fabrication de neige. Aujourd'hui, 4500 hectares de pistes sont recouverts par de la neige de production, soit 19 % des domaines skiables. Au départ, la neige de production est conçue comme un moyen de pallier au mauvais enneigement de certains secteurs mal enneigés (bas stations, ou mauvaises expositions, liaisons domaines...). Aujourd'hui, la neige de production est aussi utilisée pour fabriquer une sous-couche permettant à la neige naturelle de bien adhérer sur les pistes sur les secteurs les plus fragiles.

Contrairement aux idées reçues les installations de neige de production ne se développent plus dans les secteurs qui connaissent des déficits d'enneigement. Désormais, ces investissements se développent dans les stations qui peuvent les financer. La neige de production a donc une limite économique : le coût de fabrication environ 1 € par m<sup>3</sup>.

## **b) Organiser la multi-activité et la diversification des sites**

Le développement en mono-activité développée en France depuis l'âge d'or des sports d'hiver a désormais vécu. La ressource unique tirée des activités liées à la glisse n'est plus le seul modèle de développement pertinent pour les stations. Les stations doivent aujourd'hui proposer de multiples activités sur les sites. La diversification de l'offre de loisir en hiver comme en été apparaît comme une première étape pour maintenir une activité économique sur les sites de montagne. Cette observation est valable quelle que soit la localisation de la station (moyenne ou haute montagne). Si l'activité « ski » est bien le facteur déclencheur de la venue des clients, il n'est plus le seul critère de choix des stations. Le temps moyen passé sur les pistes aujourd'hui est de 4 heures contre 8 heures il y a 20 ans. Désormais les clients veulent, en plus du domaine skiable, la possibilité d'autres activités complémentaires.

Organiser cette multi-activité demande une réflexion stratégique et une projection de l'avenir du territoire. Aujourd'hui, toutes les stations proposent une diversification des loisirs. Le changement climatique n'a pas été le seul facteur qui a conduit les stations à se diversifier, les demandes de la clientèle ont très fortement évolué depuis 20 ans, accompagnant un vieillissement d'une partie de la population touristique moins adepte du ski.

## **2- Les chantiers d'adaptation stratégique**

### **a) Réagir à la facture énergétique**

Le coût de l'énergie fossile va obliger les stations à anticiper les changements d'habitude des clientèles. Si pour le moment, le prix « à la pompe » n'est pas encore prohibitif pour le secteur du tourisme, le seuil symbolique des 100 \$ le baril, désormais atteint, risque de remettre en cause la voiture comme mode de transport privilégié des touristes.

Le basculement d'un mode de transport individuel vers un transport collectif supposera des infrastructures suffisantes, capables d'absorber les populations touristiques sur des périodes très courtes et des territoires qui voient leur population multiplier par 10 sur certains sites. Les stations devront également adapter les schémas de déplacement urbain en développant une offre de plus en plus importante de transport collectif propre (bus au Gaz naturel vert ou électrique).

### **b) La réhabilitation de l'immobilier touristique**

La facture énergétique va obliger les stations à s'intéresser à nouveau au problème de la réhabilitation de l'immobilier touristique. L'éternel débat de la réhabilitation des constructions touristiques du début des stations, fortement consommatrices d'énergies et fortement émettrices de CO<sup>2</sup> posent la question cruciale de leurs remises en état.

Si l'on ajoute à ce problème, le fait que ces constructions ne correspondent plus aux attentes de la clientèle des années 2000, le chantier de la réhabilitation ouvert il y a plus de 10 ans reste entier et nécessitera de trouver des

solutions, d'autant qu'une loi de programmation sur l'habitat, suite au Grenelle de l'environnement, est en préparation pour le printemps 2008.

### **Une adaptation aux coûts économiques importants**

La stratégie d'adaptation aux enjeux du développement durable va nécessiter des moyens financiers importants. Des chantiers très importants sont à ouvrir.

La problématique du développement durable sera génératrice d'emplois dans l'avenir directement ou par effets induits. Il faut dès aujourd'hui anticiper et s'y préparer.

Comme tout projet d'aménagement du territoire, le développement durable doit être abordé avec une vision stratégique et prospectrice.

**Retour d'expérience :**  
**Comment les stations intègrent-elles la protection**  
**de l'environnement à leurs activités quotidiennes ?**  
**Avoriaz**  
**18 janvier 2008**

Pendant très longtemps, la protection de l'environnement était un sujet sensible et souvent source de conflits.

Depuis les Grenelles de l'Environnement à l'automne 2007, le sujet développement durable fait l'objet d'une prise de conscience collective.

L'ANMSM a travaillé depuis l'année 2006 à la rédaction d'une charte en faveur du développement durable dans les stations de montagne. Cette charte a été rédigée en partenariat avec l'ADEME et l'Association Mountain Riders. Une commission aménagement du territoire et développement durable a été créée à cet effet.

Le contenu de la charte se décompose de la manière suivante :

- 130 mesures,
- 8 plans d'actions.

La charte concerne l'ensemble des domaines d'intervention d'une collectivité locale : aménagement du territoire, environnement, habitat et urbanisme, préservation du patrimoine naturel, gestion des ressources et des énergies, transport, activités touristiques, communication et sensibilisation des usagers et des populations locales.

La charte a été rendue publique le 9 octobre 2007.

Le 22 novembre 2007, le Comité national de suivi et d'application de la charte a été installé. Il comprend des élus membres de l'ANMSM, des Associations de protection de l'environnement, des représentants de l'Etat.

Ce Comité s'est attaché à développer la méthodologie d'application de la charte.

Tout d'abord, le comité de suivi va travailler sur la rédaction d'une grille de diagnostic qui permettra aux stations de faire leur état des lieux par rapport à la charte de l'ANMSM.

Ensuite, le comité a défini le calendrier concernant l'année 1 :

**1<sup>ère</sup> étape : 6 mois**

Réalisation du diagnostic et installation du Comité local de suivi de la charte

**2<sup>ème</sup> étape : 3 mois**

Elaboration du plan d'action sur 10 ans avec un engagement d'atteindre 50 % des critères dans au moins 3 plans d'action différents.

**3<sup>ème</sup> étape : 3 mois**

Communiquer le diagnostic et le plan d'action à la population locale.

Au plan local, la charte prévoit la mise en place d'un Comité local de suivi. Celui-ci comprendra :

- 1/3 de représentants d'institutionnel ;
- 1/3 de représentants des milieux socioprofessionnels
- 1/3 de représentants des milieux associatifs

La commune pourra le cas échéant être aidée par des experts.

Cette commission au plan local permettra de réfléchir avec l'ensemble des acteurs des stations aux problématiques issues des questions liées au développement durable.

Il s'agit en définitive de la mise en place d'un système de gouvernance avec la participation de tous les acteurs institutionnels, socio-professionnels et du monde associatif concernés par les questions relatives au développement durable dans les stations.

La mixité et la composition tripartite de cette commission garantie l'existence d'un lieu de dialogue et de concertation entre les acteurs. Cette commission locale sera le lieu privilégié de discussion pour la mise en œuvre des plans d'actions.

La mise en place complète de la charte demandera un programme sur 10 ans.

Le virage du développement durable demandera beaucoup d'investissement en temps pour les stations.

Des actions concrètes :

- 9 stations membres de l'ANMSM se sont portées volontaires pour réaliser un bilan carbone territoire afin de disposer d'une évaluation précise des postes émetteurs de gaz à effet de serre. L'objectif est de bâtir à partir des résultats un outil d'aide à la décision.

- L'ANMSM souhaite passer une convention avec EDF afin d'étudier les possibilités de mettre en place des transports propres en station. La mise en place de telles infrastructures nécessitera des études de projets afin de construire des propositions fiables pour les stations.

L'objectif de l'ANMSM est d'être pragmatique et concrète afin d'inciter les stations à prendre la direction du développement durable, non pas comme une contrainte mais bien comme un atout économique et prospectif.