

**LES PROCESSUS D'ARTICULATION DES PROXIMITES DANS LES
TERRITOIRES TOURISTIQUES :**

L'EXEMPLE DES STATIONS DE MONTAGNE (1)

Emmanuelle MARCELPOIL

chercheur

emmanuelle.george-marcelpoil@grenoble.cemagref.fr

Hugues FRANÇOIS

doctorant

hugues.francois@grenoble.cemagref.fr

Cemagref

Unité de recherche Développement des Territoires Montagnards

2 rue de la Papeterie BP 76

38 402 Saint Martin d'Hères

Tel : 33 4 76 76 27 50

Fax : 33 4 76 51 38 03

Mots-clefs : Stations de sport d'hiver, proximités, gouvernance, ressources territoriales, trajectoires de développement

Key-words: Ski resorts, proximities, governance, territorial resources, development trajectories

Classification JEL : 018, R38, L83

INTRODUCTION

Le secteur du tourisme, bien que synonyme de force économique, est aujourd'hui associé à des évolutions profondes, sous la pression de la mondialisation et du développement durable. Le tourisme en stations de sport d'hiver n'échappe pas à ce constat et de nombreux facteurs liés autant au climat, à l'évolution de la clientèle qu'à l'adaptation de l'offre interrogent la dynamique de ces systèmes productifs. Comment des stations, conçues et formatées pour la pratique du ski, vont-elles parvenir à renouveler leurs modes de développement, au vu de la maturité du marché ? Cette interrogation questionne certes la performance des outils de production représentés par les stations mais également les dynamiques des territoires associés à ces sites. En effet, les stations ont été perçues comme une solution à l'exode rural et une possibilité de création d'emplois (PIALAT, 1970). Leur genèse a donc cherché à produire de la richesse et un développement en montagne, pour les acteurs économiques partie prenante des stations comme pour la population. C'était d'ailleurs une revendication entérinée par la loi Montagne de 1985.

Aujourd'hui, nous sommes loin de la phase d'expansion des stations, avec un impératif : gérer le parc existant de stations et notamment accompagner leurs dynamiques, au niveau des sites comme des territoires dans lesquels les stations s'ancrent. Ces objectifs renvoient aux positionnements des décideurs de toutes échelles comme des acteurs privés mettant en exergue la notion de gouvernance et des partenariats privé-public. Afin d'appréhender la complexité de ces jeux d'acteurs, il convient de dépasser la lecture fordiste qui a soutenu la construction des stations (CUVELIER, 1994, 1997). En ce sens, nous plaçons pour une lecture des stations en termes de Systèmes Touristiques Localisés (STL, PERRET, 1992). Cette vision s'inscrit dans la continuité des travaux relatifs aux districts industriels (BECATTINI, 1992), aux systèmes productifs locaux (COURLET, PECQUEUR, 1992) et aux milieux innovateurs (CAMAGNI, MAILLAT, 2006).

Appréhender les stations comme des STL, c'est les concevoir comme des territoires supports d'une activité touristique sur lesquels s'articulent des logiques publiques, garantes de l'intérêt général local et des logiques privées, intégratives des objectifs économiques et civils locaux. En suivant BAGNASCO et TRIGLIA (1993), les STL sont « *des lieux de régulation politique, d'organisation des intérêts et de définition des stratégies collectives* ». En ce sens, nous voulons mettre l'accent sur les coordinations complexes entre acteurs.

Notre finalité n'est toutefois pas d'ériger cette notion de STL en produit normatif, à atteindre mais plutôt de proposer une grille de lecture des processus de développement touristique autour des stations (2). L'existence de systèmes de production finalisés sur la production touristique ne peut se comprendre qu'en intégrant aux côtés de la sphère économique, une dimension sociale et culturelle, des aspects politiques et institutionnels ainsi qu'une inscription dans l'espace et le temps. La combinaison de ces dimensions débouche sur une multiplicité de formes de STL. Sans avoir de regard hiérarchique, certaines stations pourront être lues comme des construits manifestant une véritable articulation entre les diverses dimensions aboutissant à l'émergence d'une atmosphère territoriale, d'une culture touristique locale tandis que dans d'autres territoires touristiques, l'alchimie n'aura pas opéré conduisant, dans sa forme extrême, à appréhender la station comme une simple juxtaposition d'acteurs privés comme publics.

L'enjeu est de combiner la logique de filière, portée par des acteurs économiques comme les opérateurs privés de remontées mécaniques et les facteurs territoriaux, synonymes de spécificité. Surtout, l'analyse des stations souligne l'émergence possible d'une culture touristique particulière, qui transcende, sans la remettre en cause, la seule logique marchande. Or, analyser ces phénomènes à l'interface entre l'économie, le social et le politique peut favorablement bénéficier des apports en termes d'économie de la proximité. La **première partie** de notre article soulignera les imbrications entre proximités organisée et cognitive au sein des stations (MARCELPOIL, BOUDIÈRES, 2006).

La qualification de ces diverses proximités favorise une lecture nouvelle en termes de management des stations, de leur gouvernance, que nous aborderons dans **une seconde partie**. La possible existence d'acteurs collectifs, supplantant les seules logiques marchandes individuelles, dépasse l'opposition traditionnelle entre le corporate model et le community model (FLAGESTAD, HOPE, 2001 ; NORDIN et SVENSSON, 2006). La mobilisation de la gouvernance, issue des réflexions urbaines et internationales, s'attache à reconnaître la place et le rôle de chacun dans le système d'acteurs (GERBAUX, MARCELPOIL, 2006) : l'acteur public dont le poids est crucial en montagne de par la loi Montagne ; la sphère économique très diversifiée mais également la sphère civile locale, affirmant de plus en plus son identité. Enfin, ce regard sur la logique de développement des stations met également en évidence la spécificité des trajectoires d'évolution des stations et la questionne. L'articulation toujours inédite des proximités conduit à un fort degré de spécialisation des espaces, des modes de production. Dès lors, quelles sont les capacités d'évolution et d'innovation des destinations touristiques ? Sur quelles bases territoriales peuvent-elles se redéployer, tout en intégrant les contraintes globales ? La réponse à ces interrogations contribuera à fournir en conclusion des éléments de réflexion des politiques publiques.

- I -

LA DIVERSITE DES ARTICULATIONS

ENTRE PROXIMITES COGNITIVE ET ORGANISATIONNELLE (3)

1.1 L'analyse en termes de proximité

L'avènement de l'économie de la proximité, au carrefour de l'économie industrielle et de l'économie spatiale a entériné le rôle actif du territoire dans le développement. Comme le soulignent Pecqueur et Zimmermann (2004) : d'un côté, les économistes industriels s'ouvrent à une relecture de la théorie économique marquée par la dimension territoriale des processus productifs et de l'autre, la science régionale s'évertue à intégrer les outils de l'organisation industrielle dans ses analyses. Dans ce cadre, le territoire est perçu comme un construit, fruit des pratiques d'acteurs et de leurs représentations.

Ce cadre théorique considère l'action d'agents situés, dont le potentiel d'action s'inscrit dans son environnement de proximité, géographique comme non géographique. L'émergence d'un ordre collectif doit donc être comprise comme le résultat des comportements de mise en phase des stratégies individuelles d'acteurs (PECQUEUR et al., 2004). Dès lors, les agents industriels sont à percevoir comme des agents situés, à la fois dans le sens de leur localisation dans un espace géographique et économique, et plus généralement dans le sens de leur positionnement, stratégique ou non, dans un faisceau d'interrelations qui conditionnant leurs activités productives, commerciales mais aussi d'innovation.

Cette notion de proximité met ainsi en avant les possibilités de coordination entre ces acteurs. La proximité institutionnelle établit une distinction entre d'une part, la proximité organisationnelle et d'autre part, la proximité cognitive (MOQUAY, LARDON, MARCELPOIL et al. (2001)). La proximité organisationnelle est celle qui lie les acteurs par des relations formalisées et finalisées, telles des contrats de droit public comme de droit privé. Les relations formalisées et finalisées qui constituent l'organisation, impliquent elles-mêmes un cadre cognitif commun, qui donne sens à l'action et assure « *une cohérence dans la configuration des relations entre agents* » (GILLY, MOLLARD, PECQUEUR, 1996). La constitution de ce cadre cognitif commun, entendu comme le « *common knowledge* » (FAVEREAU, 1989) se révèle cruciale dans la formalisation et l'évolution des relations entre acteurs.

La proximité organisationnelle est ainsi garante des relations formalisées entre acteurs et la proximité cognitive est le fondement des représentations collectives partagées par les acteurs et orientant l'action collective. La proximité organisationnelle permet non seulement de rompre un isolement éventuel, mais surtout d'échanger des informations, des connaissances, des savoirs. De tels échanges vont engendrer des codes et/ou des normes et donc, l'émergence progressive de systèmes de règles communes, renvoyant elles-mêmes à des ensembles de valeurs de référence (4). Inversement, les acteurs partageant des références cognitives proches auront plus de facilité à instaurer des relations de coopération, et donc à développer une proximité organisationnelle.

1.2 La loi Montagne et importance de la proximité organisée...

La mobilisation des proximités s'avère appropriée pour un questionnement touristique. En effet, les contours et le fonctionnement d'un STL ne peuvent être compris sans intégrer le contexte juridique prégnant de la loi Montagne. La loi Montagne, dite loi n°85-30 du 9 janvier 1985 a érigé la commune en autorité organisatrice, entérinant la légitimité politique des élus des communes supports de stations dans le pilotage de l'activité touristique. Ce principe 'd'auto-développement', véritable ossature de la loi montagne prend appui sur la logique du 'communocentrisme', explicité par l'article 42. Cet article précise « *qu'en zone de montagne, la mise en œuvre des opérations d'aménagement touristique s'effectue sous le contrôle d'une commune, d'un groupement de commune ou d'un syndicat mixte regroupant des collectivités territoriales. Sauf recours à la formule de la régie, cette mise en œuvre s'effectue sous les conditions suivantes : chaque opérateur doit contracter avec la commune ou le groupement de commune ou le syndicat mixte compétent* ».

Les autorités organisatrices sont directement concernées par la gestion des sports d'hiver, au travers des articles 46 et 47 de la loi Montagne : « *le service des remontées mécaniques est organisé par les communes sur le territoire desquelles elles sont situées ou par leurs groupements* » (Article 46) et « *l'exécution du service est assurée soit en régie directe, soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente* » (Article 47 de la loi Montagne reprenant l'article 64 de la Loi n° 88-1202 du 30.12.1988). Les statuts de l'opérateur et la nature des conventions passées entre opérateur et l'autorité locale ont une influence importante sur le volume, la nature et la programmation des investissements et sont autant d'éléments qui vont donner forme à des modes d'organisation diversifiés.

L'aménagement touristique en montagne n'est toutefois pas réductible aux seuls effets de la loi Montagne. En effet, quelles que soient les conditions d'émergence des stations, des

processus de partenariats complexes entre d'un côté, le public (Commune et Etat) et de l'autre, le privé (opérateurs touristiques uniques ou multiples, extérieurs ou internes) se sont noués. Aujourd'hui, 80% des communes supports de station ont choisi de déléguer la gestion de leur domaine skiable, à des opérateurs privés (5). S'ajoute à ce contexte juridique, une tendance lourde d'évolution dans les modes de gestion de station ; les communes supports de station privilégiant de plus en plus des modes de gestion indirecte ou déléguée.

1.3 ... qui repose sur une proximité cognitive

Au-delà de la contractualisation, chacun des groupes d'acteurs conserve sa propre logique d'action. L'opérateur privé de remontées mécaniques affiche une logique de rentabilité économique, avec des objectifs commerciaux à atteindre. Cette démarche est d'autant plus importante que le marché des remontées mécaniques, bien que dominé par quelques grands groupes, reste fortement concurrentiel, avec une course à l'innovation technologique. Le secteur des remontées mécaniques a ainsi affiché des montants d'investissements records sur les derniers exercices.

Face à cet acteur privé, se trouve la commune, qui revendique de son côté, des objectifs de service public, liés autant à son statut qu'aux attentes de sa population, dont elle tire sa légitimité politique. Nous sommes face à la dimension constitutive du politique, qui renvoie d'une part, au fait que son exercice est lié à une collectivité locale, donc à une assise territoriale délimitée et d'autre part, qu'il s'agit d'un pouvoir soumis à une contrainte de légitimation (DURAN, 1999).

L'accent mis sur la relation bilatérale entre commune et opérateur omet toutefois tout un pan du fonctionnement, qui relève alors d'une proximité plus cognitive, voire d'une confiance au sens de DUPUY et TORRE (2004). La négociation des conventions de concessions s'est souvent fondée sur la force des relations interpersonnelles, la mutuelle connaissance des acteurs opérant respectivement pour la commune et l'opérateur privé. Ces relations ont favorisé l'émergence de codes, de normes, sorte de référentiel partagé, notamment pour les pionniers des stations, pendant les décennies 70 et 80. Ceci leur a notamment permis de construire et de développer ensemble, un projet de station.

Cette proximité cognitive marque la construction dans le temps d'un référentiel commun entre des groupes d'acteurs, la rencontre des représentations entre acteurs, d'une histoire où la station est considérée comme un bien commun, un espace collectif de projet. La prise en compte de l'informel permet de dépasser le strict cadre organisationnel entre les communes et les opérateurs privés, et surtout d'analyser comment le domaine informel va renforcer ces relations organisationnelles ou *a contrario*, les contrecarrer.

La proximité cognitive concerne également les autres groupes d'acteurs présents dans la station, invitant à analyser une pluralité d'acteurs, pour comprendre le management des stations. Sur le plan économique, les stations sont composées d'un tissu d'entreprises indépendantes, relevant toutes du même domaine d'activités, le tourisme, et intégrées dans une même destination. Cependant, leur implication dans le collectif station s'avère variable : certains acteurs économiques ne tiennent pas compte des dates d'ouverture et de fermeture des remontées mécaniques pour l'ouverture et la fermeture de leurs propres activités. Cette attitude individualiste est d'ailleurs fréquemment déplorée en termes de performance économique de la destination.

Du point de vue social, les stations sont aussi un lieu de vie, impliquant de s'intéresser à la société civile et à son influence grandissante. Des groupes d'acteurs tendent à émerger, sur la base d'intérêts sectoriels (défense des saisonniers, association de commerçants) ou sur un partage de référentiels communs, tel la défense de l'image et du patrimoine de la station.

Des différentes combinaisons entre ces différents acteurs au sein d'un STL découlent une variété de systèmes de production particuliers. Ces derniers se sont développés sur la base d'un contexte local existant et bien que portés par un même modèle de « station à la française » ont depuis, poursuivi leur propre chemin.

- II -

LA VARIÉTÉ DES TRAJECTOIRES TERRITORIALES DES STATIONS

2.1 La notion de trajectoire territoriale

La qualification des STL est contingente d'un certain nombre de facteurs, lesquels selon leur intensité, vont générer une diversité de phases dans le développement du territoire. En effet, les STL se montrent plus ou moins capables d'innover, d'impulser une dynamique de changement, avec des phénomènes d'apprentissage (ARTHUR, 1989 ; LUCAS, 1988) (6). La formation de milieux innovateurs ou au contraire conservateurs détermine le sens et les modalités de l'évolution de la station (PERRET, 1992). Les STL sont le fruit d'une histoire, d'une dynamique souvent longue avec des phases de rupture, alternant avec des phases de reproduction incrémentale du système (7). Les STL sont donc associés à des trajectoires d'évolution. Le terme n'a pas vocation à porter une visée évolutionniste et déterministe des dynamiques mais plutôt à mettre en avant le caractère inédit des combinaisons de choix d'acteurs dans des situations locales particulières et les rigidités associées.

En ce sens, ce territoire touristique possède sa propre dynamique, explicative des processus de développement pour une part seulement, parce qu'il n'est qu'en autonomie relative. C'est un espace local appartenant à un espace plus vaste, la société globale, relation d'autant plus forte dans le cas du tourisme qui confronte directement un territoire, considéré comme une destination, à son environnement. Il s'en distingue, comme des autres territoires, par ses particularités physiques, son histoire, son organisation sociopolitique et cette dépendance peut être qualifiée de créatrice (PERRET, 1992). Localement, se fonde donc l'autonomie relative des territoires dont l'organisation interne et les rapports socioculturels entre ses membres, vont favoriser l'émergence d'une voie spécifique de développement (FRANCOIS, 2004).

La question de fond est donc celle des capacités d'adaptation des STL. Bien que trouvant leurs racines dans un milieu local, leur dynamique n'en est pas moins liée aux influences extérieures. Ces pressions extérieures génèrent un « cône de possibles » (MARCELPOIL, 1997) : l'ouverture de ce cône dépend de deux dimensions, les contraintes externes (les forces macroéconomiques notamment) et les forces internes au système territorial. En définitive, la concrétisation de la trajectoire future résulte d'une étroite imbrication entre ces diverses forces, sachant que le système présente une relative stabilité et n'évolue en général qu'à la marge. Nous faisons ainsi l'hypothèse qu'un STL reste globalement sur son chemin, en poursuivant sa spécialisation, au risque de s'appauvrir (FRANCOIS, 2004). Les modalités de recomposition d'un STL impliqueraient pour les acteurs qui en sont porteurs, de passer par les marges, afin de diffuser leurs modes de développement alternatifs.

2.2 Le renouvellement de l'action publique

Pour les stations, les deux dimensions, locales et globales, s'avèrent cruciales pour la compréhension de leurs trajectoires d'évolution. En effet, les stations françaises sont, comme leurs voisines, confrontées à de nombreuses incertitudes, dont on a du mal à cerner si elles sont seulement conjoncturelles ou plus structurelles, et qui traduisent un contexte global valable pour l'ensemble des sites. Le déploiement des trajectoires spécifiques des stations met alors en avant deux dimensions essentielles : d'un côté, l'action publique à différents niveaux décisionnels et dont les contours produisent un encadrement institutionnel spécifique et de l'autre, les interventions variées des acteurs partie prenante des stations. Quelle que soit l'échelle considérée, des marges de manœuvre émergent pour les stations, fruits de la rencontre des choix, des options portés par les différents types d'acteurs, propres à la station, au territoire-support ou extérieurs.

En premier lieu, le devenir des stations dépend du renouvellement des politiques publiques ciblées sur les stations de montagne, et ce dans le cadre de la décentralisation et des compétences des collectivités. La plupart des collectivités territoriales se sont ainsi positionnées sur l'axe touristique et ont fait évoluer leurs pratiques. La région Rhône-Alpes, pour qui le tourisme hivernal représente une réelle manne économique, a initié une politique d'accompagnement des stations de moyenne montagne depuis le contrat de plan Etat-Région en 1994. L'objectif du dispositif est *« d'accompagner leurs démarches stratégiques sur les saisons d'été et d'hiver sur la base d'un projet d'organisation et de développement durable leur permettant de s'adapter aux évolutions du marché et aux nouvelles contraintes d'aménagement liées au réchauffement climatique »* (8). Cette politique (9) s'est d'abord appuyée sur l'outil entreprise-station, prolongé pour la période (2000-2006) par la dénomination *« contrat de stations moyennes »* (10).

Les départements se sont positionnés, de manière très variée au sein même de la région. Sur la base d'un diagnostic de la viabilité de son parc, le département de l'Isère intervient dans une logique de projet global des sites, avec la signature de contrats de développement diversifié (11). A contrario, le département de la Drôme a opté pour la constitution d'une régie départementale en charge de la gestion de l'ensemble des sites, dans une optique d'aménagement du territoire. Les départements de la Savoie et de la Haute-Savoie, comme leurs voisins, accompagnent les stations moyennes au travers de leur participation financière dans la procédure régionale des contrats stations moyennes montagnes. Cependant, leur action reste ciblée sur l'accompagnement économique des stations d'altitude, notamment pour les équipements, la neige de culture et les interconnexions entre domaines skiables.

Le positionnement des différentes collectivités territoriales s'inscrit dans une évolution du rôle et de la place de l'Etat, avec un désengagement sur certaines compétences. Après une présence forte et parfois contestée des services d'Etat dans le développement, et ce avant la Décentralisation, certains territoires expriment de nouveaux besoins, notamment autour des capacités d'expertise, en particulier en direction des préfetures (12).

2.3 Les marges de manœuvre des STL

Dans le cadre de cette action publique multiforme, la trajectoire territoriale exprime les capacités d'action d'une station, vues sous le prisme de la gouvernance. Née de constats internationaux avec les politiques d'ajustement structurel des pays en voie de développement, la gouvernance rend compte des changements dans les pratiques d'action publique et des conséquences de la Décentralisation. Dans le champ du tourisme, cette grille analytique est

pertinente pour renouveler le regard sur les destinations touristiques (GERBAUX, MARCELPOIL, 2006). Ces évolutions manifestent l'entrée de nouveaux acteurs dans la gestion des stations, notamment certains groupes d'acteurs privés et ceux issus de la sphère civile.

Qualifier les modes de gouvernance des stations, c'est en définitive donner corps aux marges de manœuvre des acteurs d'un site, lesquels agissent sous contraintes et vont contribuer à la constitution d'une trajectoire territoriale spécifique. Le degré d'ouverture du cône des possibles (MARCELPOIL, 1997) est la marque des ressources territoriales disponibles pour le futur des stations (MARCELPOIL, FRANCOIS, 2006). En référence à la grille théorique de COLLETIS et PECQUEUR (1993 ; 2004), ces ressources sont soit actives et donc déjà engagées dans des processus de valorisation marchande, soit latentes. Ces ressources sont intimement liées à l'histoire des stations et à leur trajectoire d'évolution en cours (FRANCOIS, 2007). Leur activation est le fruit de l'action de certains acteurs, cherchant à présider aux destinées de la station. Le chemin effectivement suivi par la station dépend certes des ressources territoriales mais également de paramètres globaux, notamment relevant des échelons régionaux et départementaux mais aussi des incertitudes globales du marché du ski.

Deux grands types de trajectoires peuvent être mis en avant. Le premier type concerne les stations d'altitude. Ces dernières se sont certes orientées vers un marketing environnemental parfois agressif, mais restent avant tout tendues vers l'interconnexion des domaines skiables et le renforcement des équipements de remontées mécaniques. S'agissant des stations dites moyennes, supposées être en retard des stations d'altitude, elles tendent à s'orienter vers un modèle de spécificité. Cependant, la puissance publique comme les habitudes de gestion de la filière ne permettant pas encore de tenir compte des interactions concrètes entre acteurs, les oppositions locales entre les différents groupes d'acteurs, détenteurs ou non de ressources territoriales à valoriser, ne sont que renforcées.

CONCLUSION

A la gouvernance des stations de montagne, entendue comme l'articulation d'intérêts privés comme publics, doit répondre l'articulation des échelons de décision. Ces enchevêtrements d'échelons concourent à générer des tonalités départementales et régionales, dans lesquelles se déploient les modes particuliers de management touristique des stations. La caractérisation des modes de gouvernance n'a pas de visée normative ; elle ne cherche pas à juger telle modalité de gouvernance plutôt qu'une autre. Observe-t-on une gouvernance de type centralisé ou plutôt une gouvernance fondée sur la pratique de la délégation, et avec quelles conséquences sur le devenir de la destination touristique ?

Des spécificités propres à leur gouvernance se font jour, encourageant des accompagnements personnalisés et questionnant l'action publique dans un monde incertain (CALLON, LASCOUMES, BARTHES, 2001). L'enjeu pour le devenir des stations est de caractériser le chemin des stations, de qualifier le poids respectif des facteurs locaux comme globaux, afin de cerner le chemin de développement qui se dessine. En effet, l'articulation toujours inédite des proximités conduit à un fort degré de spécialisation des espaces, des modes de production. Dès lors, quelles sont les capacités d'évolution et d'innovation des destinations touristiques, pour construire le tourisme hivernal de demain ?

Dans ce cadre, l'importance des trajectoires de développement et leur dimension sociale sous-jacente induisent des rigidités qui donnent un poids majeur aux acteurs (et à leurs réseaux) impliqués dans le renouvellement des politiques d'aménagement et de développement du territoire. En l'état actuel des choses, la remise en cause du modèle de développement des sports d'hiver existant consiste essentiellement à en montrer les limites. Pour cela, le discours repose sur un appareil d'observation construit au fur et à mesure de la mise en place des stations. Dans ce sens, il demeure très attaché à la filière qui a présidé à ce processus de co-construction. Par exemple, le diagnostic Dianeige, central dans la conception iséroise de la politique de Contrats de Développement Diversifiés, repose en grande partie sur les données techniques relatives à l'exploitation des domaines skiables (et non en fonction d'un potentiel de diversification constaté). Cette focalisation sur l'industrie de la neige masque en contrepartie les acteurs alternatifs qui sont pourtant les porteurs réels des marges de manœuvres locales de diversification de la station. Plutôt qu'une simple observation de filière, le poids des trajectoires locales milite donc pour une "statistique territoriale" qui prenne réellement en compte le jeu des acteurs en place. Nous proposons dès lors deux pistes de réflexions qui doivent être approfondies : il s'agit d'une part de mettre en place un outil de description des structures locales, notamment de la structuration de l'espace et de la répartition des différentes activités afin d'en comprendre l'articulation, et, d'autre part, d'imaginer une "statistique relationnelle" permettant de décrire systématiquement les réseaux d'acteurs (et de dépasser ainsi les contraintes d'une démarche qualitative plus lourde).

BIBLIOGRAPHIE

- ARTHUR B.W., 1989, "Competing technologies, increasing returns and lock-in by historical events", *Economic Journal*, vol. 99, pp. 116-139.
- BAGNASCO A., TRIGLIA C., 1993, *La construction sociale du marché, le défi de la troisième Italie*, Les éditions de l'Ecole Normale Supérieure de Cachan, coll. Sciences Sociales, Paris.
- BECATTINI G., 1992, "Le district marshallien : une notion socio-économique", in: BENKO G. ; LIPIETZ A. (éds), *Les régions qui gagnent*, Presses Universitaires de France, Vendôme, pp. 37-55.
- BOLTANSKI L., THÉVENOT L., 1991, *De la justification, les économies de la grandeur*, Editions Gallimard, Paris.
- CALLON M., LASCOUMES P., BARTHES Y., 2001, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Seuil, Paris.
- CAMAGNI R., MAILLAT D. (éds), 2006, *Milieus innovateurs - théorie et politique*, Economica, coll. Anthropos, Paris, 502 p.
- COLLETIS G., PECQUEUR B., 1993, "Intégration des espaces et quasi intégration des firmes : vers de nouvelles logiques productives ?" *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 3, pp. 490-507.
- COLLETIS G., PECQUEUR B., 2004, "Révélation de ressources spécifiques et coordination située", in, 4èmes journées de proximité, Marseille, 17 et 18 juin 2004, p. 15.
- COURLET C., PECQUEUR B., 1992, "Les systèmes industrialisés localisés en France : un nouveau modèle de développement", in: BENKO G. ; LIPIETZ A. (éds), *Les régions qui gagnent*, PUF, Paris, pp. 81-102.
- CUVELIER P., 1994, "Un tourisme postfordiste ? Analyse des mutations du produit touristique", in: CUVELIER P. ; TORRES E. ; GADREY J. (éds), *Patrimoine, modèles de tourisme et développement local*, L'Harmattan, Paris, pp. 9-104.
- CUVELIER P., 1997, *L'économie des pratiques touristiques*, thèse de doctorat, Sciences économiques, sous la direction de GADREY J., Université des sciences et technologies de Lille, Lille, 365 p.
- DUPUY C., TORRE A., 2004, "Confiance et proximité", in: PECQUEUR B. ; ZIMMERMANN J.-B. (éds), *Economie de proximités*, Hermès, Lavoisier, Paris, pp. 65-87.

- DURAN P., 1999, Penser l'action publique, coll. Droit et Société - Série Politique (n°27), Edition LGDJ, 212 p.
- FACIM, 2004, Stations de montagne, vers quelle gouvernance ? (actes de la conférence débat du 30 avril 2004 à Chambéry), Editions Comp'Act, Chambéry, 230 p.
- FAVEREAU O., 1989, "Marchés internes, marchés externe", Revue économique, vol. 40, n° 2.
- FLAGESTAD A., HOPE C. (2001), "Strategic success in winter sports destinations: a sustainable value creation perspective", in Tourism Management N° 22, June, pp-445-461
- FRANCOIS H., 2004, "Le tourisme durable, une organisation du tourisme en milieu rural", Revue d'économie régionale et urbaine, n° 1, pp. 57-80.
- FRANCOIS H. (2007), "De la station ressource pour le territoire au territoire ressource pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble", Thèse d'aménagement de l'espace, Université Joseph Fourier, Institut de Géographie Alpine, UMR PACTE n°5194, Cemagref Grenoble, soutenue le 3.05.2007, 352p.
- GERBAUX F., MARCELPOIL E. (éds), 2006, Gouvernance et stations de sports d'hiver, Revue de Géographie Alpine (numéro spécial), vol. 94, n°1 (mars 2006), 112 p.
- GILLY J.-P., MOLLARD A., PECQUEUR B., 1996, "Fondements sectoriels et spatiaux de la régulation : une approche méso-économique", Ecole Chercheurs Economie des institutions (IIIèmes rencontres), Dourdan.
- LUCAS R., 1988, "On the mechanics of economic development", Journal of Monetary Economics, n° 22, pp. 3-42.
- MARCELPOIL E., 1997, L'organisation économique du sillon alpin, contribution à l'analyse des territoires, thèse de doctorat, Economie du développement, sous la direction de COURLET C., Université Pierre Mendès-France, Grenoble, 302 p.
- MARCELPOIL E., BOUDIÈRES V., 2006, "Gouvernance touristique des grandes stations et durabilité. Une lecture en termes de proximité", Revue Développement durable et Territoires, n° 7 (proximité et environnement), <http://developpementdurable.revues.org/document2648.html>, p. 20.
- MARCELPOIL E., PERRET J., 1999, "Le poids conceptuel des districts industriels dans la construction des territoires", in: GERBAUX F. (éd), Utopie pour le territoire : cohérence ou complexité ?, L'aube éditions, Saint-Etienne, pp. 15-33.
- MOQUAY P., LARDON S., MARCELPOIL E. et al., 2001, "Contribution des représentations spatiales à la proximité institutionnelle dans les processus de développement territorial", Journée de la proximité, 13 et 14 décembre, Paris.
- NORDIN S. , SVENSSON B. (2006), Innovative tourism cluster governance, Paper Conference mondiale des clusters, Lyon, Octobre.
- PECQUEUR B., ZIMMERMANN J.-B., 2004, Economies de proximité, Hermès, Lavoisier, Paris, 264 p.
- PERRET J., 1992, Le développement touristique local - Les stations de sport d'hiver, thèse de doctorat, Economie du développement, sous la direction de COURLET C., Université Pierre Mendès-France, Grenoble, 338 p.
- PIALAT G., 1970, "Urbaniser la montagne ?" Urbanisme, n° 116, pp. 16-18.

RESUME

Les stations de montagne en France sont aujourd'hui soumises à de profondes mutations, liées à l'évolution de la clientèle, aux changements climatiques ainsi qu'aux difficultés de management. Face à des incertitudes, l'enjeu est de dépasser une représentation des stations exclusivement centrée sur la filière neige, au profit d'une approche territoriale. Dans la lignée des analyses des districts, les stations sont considérées comme des systèmes touristiques localisés, soulignant le poids des facteurs institutionnels et culturels. En particulier, l'émergence d'une ambiance touristique repose sur la formalisation de proximités entre acteurs, proximité organisationnelle mais également proximité cognitive. L'articulation de ces proximités varie dans le temps et leur nature permet de rendre compte de certains

dysfonctionnements dans l'organisation des stations. Cette lecture dynamique met alors en évidence des chemins, des trajectoires spécifiques pour les stations, porteuses à la fois d'opportunités et de rigidités.

ABSTRACT

The French ski-resorts are subjected today to deep mutations, linked to the customers changes, the climatic change and also the management difficulties. Faced to these uncertainties, the stake is to exceed a representation of the ski resorts exclusively centered on the snow product with the profit of a territorial approach. Based on the analyses of the districts, the ski resorts are perceived as located tourist systems, underlining the weight of the institutional and cultural factors in their organisation. In particular, the emergence of a touristic atmosphere is based on the formalization of proximities between actors, organisational proximity but also a cognitive proximity. The articulation of these proximities varies in time and their nature makes it possible to give an account of certain dysfunctions in the organization of the ski resorts. This dynamic reading then highlights ways, specific trajectories for the ski resorts, carrying at the same time opportunities and rigidities.

NOTES :

- (1) Cette communication s'appuie sur une relecture de travaux existants ou en cours, et relatifs à la fois à la gouvernance des stations de montagne et à leur ancrage territorial. Ces travaux impliquent Hugues François et Vincent Boudières, doctorants au Cemagref/PACTE-Territoires et des échanges avec des équipes rhônalpines, impliquées dans les programmes Gouvernance financé par l'Institut de la Montagne et Ancrage territorial des stations, financé par la région Rhône-Alpes.
- (2) Notre propos ne vise pas à reproduire la démarche politique qui a prévalu avec le succès des districts industriels et autres systèmes productifs localisés. Leurs caractéristiques ont en effet encouragé les pouvoirs politiques à transférer l'analyse dans le champ politique comme en témoigne la politique des pays menée par l'ex-DATAR (Marcelpoil, Perret, 1999).
- (3) Cette partie repose sur des éléments développés dans Marcelpoil, Boudières (2006).
- (4) Chaque acteur et groupe d'acteurs justifie son action et son appartenance à un groupe, par un principe justificateur qui selon BOLTANSKI et THEVENOT (1991) peut relever de plusieurs mondes : le monde industriel repose sur l'efficacité, la performance ; le monde civique sur la prééminence de l'intérêt collectif sur tout autre intérêt ; le monde domestique enfin sur la hiérarchie, la filiation, la tradition.
- (5) A noter que les ratios globaux relatifs aux modes de gestion des stations sont mal connus, y compris de la part des services d'Etat en charge du tourisme.
- (6) Le concept de trajectoire de développement et de "dépendance au sentier" proposé par B. ARTHUR (1989) s'applique aux technologies mobilisées par le processus productif et considère leurs potentiels d'innovation respectifs. Au contraire, pour R. LUCAS (1988), ces mêmes notions reposent sur une dimension sociale de l'apprentissage (effets de "spill-over", ou de débordement, du capital humain), cruciale dans les théories du développement endogène.
- (7) Comme l'a montré J. Perret (1992), dans la définition du STL, la territorialisation des stations d'altitude repose elle-même sur un processus de long terme qui tient compte de l'acculturation des populations locales en lien avec la dilution des frontières de la station intégrée.
- (8) Conseil Régional Rhône-Alpes, délibération n°02.04.149.
- (9) 22 contrats ont été signés sur la période (2000-2006) sur les 65 stations de moyenne montagne que compte la région.

- (10) Les stations susceptibles d'être retenues doivent être situées en moyenne montagne, avoir une taille critique pour représenter un enjeu autre que purement local (minimum de 2000 lits) ou avoir une taille économique suffisante pour constituer un enjeu d'aménagement du territoire dans le contexte de bassin de vie ; avoir mis en place des mesures d'assainissement en cas de difficultés financières ; participer à un travail concerté avec les autres stations du même domaine skiable ou de la même vallée ; les regroupements de stations, qui permettent de réaliser des économies d'échelle et d'optimiser la lisibilité de l'offre vis-à-vis du client, seront particulièrement étudiées.
- (11) Un contrat de développement diversifié comprend une stratégie à 10 ans et un contrat d'objectifs à 5 ans.
- (12) R. Allamand, maire-adjoint de la commune de Mâcot, support de La Plagne, souligne les besoins d'expertises et de conseils sur les montages juridiques « aujourd'hui, nous sommes à la limite de l'informel et à un moment donné, malgré toute l'huile que l'on peut mettre, ..., nous butons sur les textes administratifs. Nous avons l'impression d'être dans une nasse et où que l'on regarde, on se heurte à chaque fois à des problèmes soit administratifs, soit juridiques. Nous avons donc pris contact avec la sous-préfecture.... » (FACIM, 2004).
- (13) SNTF : syndicat national des téléphériques de France.