

Excursion



Un itinéraire géographique en Tarentaise

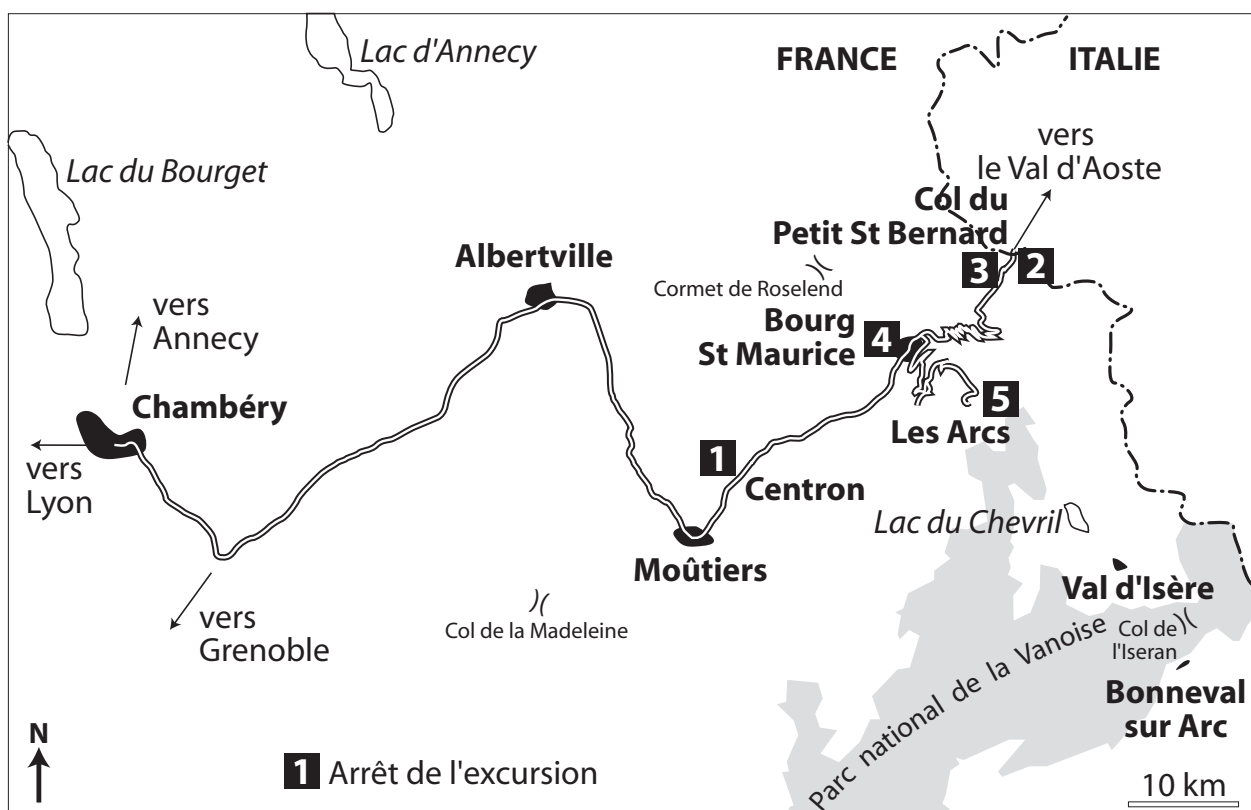
LES DIALECTIQUES D'OUVERTURE/FERMETURE D'UNE VALLÉE ALPINE

LES ÉVOLUTIONS D'UN ESPACE TOURISTIQUE TRIBUTAIRE DES CONDITIONS D'ACCESSIBILITÉ

LE CAS DE LA TARENNAISE

par XAVIER BERNIER et CHRISTOPHE GAUCHON

*Maîtres de Conférences en Géographie
Laboratoire EDYTEM, Université de Savoie,
Campus scientifique, F 73376 Le Bourget du Lac cedex
xavier.bernier@univ-savoie.fr ; christophe.gauchon@univ-savoie.fr*



Exercice classique dans le déroulement d'un colloque, l'excursion de terrain choisie ici s'inscrit pleinement dans la problématique du colloque. Axe d'accès privilégié à un axe touristique majeur à l'échelle mondiale (il concentre notamment le plus grand domaine skiable), la vallée de la Tarentaise offre un espace d'étude exceptionnel. Il faut dire que les bouleversements liés au développement des infrastructures d'accès et touristiques a été considérable depuis plusieurs décennies et tendrait même à s'accélérer ces dernières années. Les investissements, les enjeux et les risques sont à la mesure de ces mutations. D'un point de vue géographique, la densification des aménagements et la mise en place de nouveaux projets architecturaux, le développement de la clientèle étrangère (en particulier britannique), les restructurations foncières accélérées... sont autant d'indices forts d'une redéfinition plus ou moins importante du projet touristique global. Il doit être appréhendé au regard de l'évolution de l'accessibilité à toutes les échelles.

ARRÊT L . LA DÉVIATION ET LA BASE NAUTIQUE DE CENTRON

A 87 KM
DE
CHAMBÉRY
(DONT
73 KM SUR
AUTOROUTE
A43)

TEMPS DE
TRAJET
ROUTIER
0 H 57
EN TRAFIC
FLUIDE



Le viaduc de Centron (trait noir) © IGN Paris



Viaduc aval du Centron (ici en construction),
vu de la sortie du Tunnel du Siaix
(Cliché Jacques Mossot, Structurae,
<http://fr.structurae.de/>).



Développement de l'activité canoë-kayak à la
base nautique de Centron.

Le premier arrêt n'illustre pas l'aspect le plus spectaculaire du tourisme en Tarentaise. Il s'agit plutôt ici d'une entrée « par les coulisses ». Les grands travaux en cours depuis 2005 prolongent ceux effectués pour les J.O. de 1992 au défilé du Siaix qui fut longtemps la porte de la Haute-Tarentaise. Un court tunnel et un passage en encorbellement dans la gorge fixaient un goulot d'étranglement fréquent à ce niveau de la vallée. En 1992, l'ouverture du tunnel du Siaix visait à la fois à assurer une meilleure fluidité du trafic et à s'affranchir des risques d'éboulement dans la gorge. Quinze ans après, la déviation de Centron poursuit ce double objectif. Avec un ouvrage de 421,50 m de long, 32 m au dessus de l'Isère, ce viaduc, inauguré fin 2006, aura coûté près de 17 millions d'euros. Il s'agit aussi de déconnecter la route des espaces habités et de la partie la plus exposée du versant (source d'aléas susceptibles d'interrompre le trafic, voire de causer des accidents). Le résultat, classique, est l'inscription d'un nouvel itinéraire qui délaisse l'ancienne route.

Les enjeux touristiques justifient largement ces travaux. En effet, en amont de ce point, on peut estimer qu'il existe plus de 250.000 lits touristiques, avec des flux hivernaux très concentrés, à la fois dans l'espace puisqu'il s'agit de la seule route d'accès, et dans le temps sur des périodes souvent très courtes. La vulnérabilité du réseau s'en trouve exacerbée. Assurer la sécurité et la continuité du trafic en diminuant la rugosité des flux est donc la préoccupation majeure des différents acteurs. A une échelle régionale, au fur et à mesure de l'avancement des travaux depuis l'avant-pays jusqu'à la Haute-Tarentaise, les points de blocage potentiels remontent ainsi en quelque sorte vers l'amont, concernant des trafics de moins en moins importants mais concentrant les goulets d'étranglement dans des sites de plus en plus exposés.

L'arrêt au bord de l'Isère fournit aussi l'occasion d'observer des infrastructures légères de loisirs telles qu'on les retrouve aujourd'hui dans nombre de vallées alpines, pyrénéennes ou du rebord du Massif Central. Il faut voir là une traduction sur le terrain des efforts faits par les grandes stations pour développer leur offre estivale de loisirs aux touristes de séjour dans la vallée : aire d'atterrissage pour les parapentes qui ont décollé de l'un ou l'autre des versants, point de débarquement pour les rafts et canoës après la descente d'un tronçon de la haute Isère. Soulignons la disproportion entre les dizaines de milliers de lits et les infrastructures développées en altitude d'une part et la modestie de ce genre d'équipement d'autre part. Cette diversification des activités de loisirs est aussi rendue possible ici par l'équipement hydro-électrique qui assure des débits réguliers pendant l'été.

A 134 KM
DE
CHAMBÉRY
(DONT
73 KM SUR
AUTOROUTE
A43)

TEMPS DE
TRAJET
ROUTIER
1 H 41 EN
TRAFIC
FLUIDE

A 31 KM DE
BOURG ST
MAURICE

TEMPS DE
TRAJET
ROUTIER
31 MN

ARRÊT 2. LE COL DU PETIT SAINT-BERNARD :



Le col du Petit-Saint-Bernard : colonne Joux et point frontière (le sommet du Mont-Blanc en arrière plan) (Clichés C. Gauchon).

Le deuxième arrêt, au col du Petit Saint Bernard, est une nouvelle occasion d'observer, sur un espace restreint, les synergies entre transport et tourisme. « Haut lieu » touristique et objet d'appropriation utilitaire ou symbolique, le col a été un point de passage historique et demeure dans une moindre mesure aujourd'hui un axe de circulation. Plusieurs monuments et aménagements, certains en friche comme les bâtiments douaniers, d'autres récemment réhabilités et « refunctionalisés » comme l'hospice, attestent sur place de cette fonction. Les opérations de franchissement doivent aussi composer, avec une compatibilité parfois discutée voire discutable, avec des activités touristiques, en particulier hivernales. Le domaine skiable international San Bernardo associe ainsi les stations de La Rosière Montvalezan et La Thuile avec l'aménagement récent d'un télésiège. Si l'on ajoute la présence d'une ligne T.H.T. de 400kw reliant la France à l'Italie, c'est également toute la question de l'intégration paysagère de ces multiples artefacts qui est posée.

ARRÊT 3. LE PANORAMA SUR BOURG-SAINT-MAURICE DEPUIS LA ROSIÈRE

A 7 KM
DU COL
DU PETIT-
SAINT-
BERNARDE

TEMPS DE
TRAJET
ROUTIER
7 MN



Panorama sur Bourg-Saint-Maurice (Cliché L. Laslaz).

Un arrêt choisi dans la partie supérieure de la station de la Rosière permet de retrouver les grandes logiques historiques et les enjeux actuels liés à la circulation et à la mise en tourisme. Les sites de Bourg Saint Maurice et de Séez, la mise en valeur des versants et du bassin et plus largement des vallées permet de comprendre l'importance de la fonction militaire liée notamment au passage. Deux notions peuvent être abordées et discutées à travers ces deux exemples : celles de carrefour et celle de pied de col. Elles doivent être replacées dans des dynamiques spatiales (liens avec les nœuds de Moûtiers, d'Albertville...) et temporelles (les fermetures hivernales des cols du Petit Saint Bernard, de l'Iseran et du Cormet de Roselend, les fluctuations saisonnières et leurs impacts sur la praticabilité de la voirie, la gestion du trafic opérée en aval par les sociétés d'autoroute pendant les week-ends de forte affluence ou les vacances hivernales...). L'ensemble de ces processus préside à un fonctionnement du réseau « à géométrie variable ».

ARRÊT 4. LES GARES DE BOURG-SAINT-MAURICE

A 103 KM
DE
CHAMBÉRY
(DONT
73 KM SUR
AUTOROUTE
A43)

TEMPS DE
TRAJET
ROUTIER
1 H 11 EN
TRAFFIC
FLUIDE

LA DES-
SERTE
PAR TGV
«TRAINS-
SKI»,
SERVICE-
DES-ALPES,

5 H DE TRAIN
DEPUIS
PARIS,

8 H 40 (OU
10 H 15 PAR
TRAIN DE
NUIT) DE
LONDRES
WATERLOO
PAR «EURO-
STAR»

9 H 15
D'AMSTER-
DAM PAR
«THALYS
NEIGE»

LIAISON PAR
FUNICULAIRE
BOURG-
SAINT-MAU-
RICE/LÉS
ARCS 1600

7 MN DE
TRAJET DE
MI-DÉCEM-
BRE À FIN
AVRIL ET
DE FIN JUIN
À DÉBUT
SEPTEMBRE



Si un projet de prolongement vers le Val d'Aoste par un tunnel sous le Petit Saint-Bernard (!) a pu être envisagé (élaboré au début du XX^e siècle puis réactivé à plusieurs reprises, il n'a jamais vu le jour), la gare SNCF est une gare terminus. La ligne est en fait restée en cul-de sac, avec une gare ferroviaire dont la fonction est majoritairement touristique qui absorbe des flux de pointe jusqu'à 113 trains et 45.000 voyageurs par weekend, lors des vacances d'hiver. Petite particularité notable : un quai a été spécialement dédié à l'accueil du shuttle en provenance directe de Londres (deux services hebdomadaires l'hiver).

Le funiculaire entre Bourg-Saint-Maurice et les Arcs 1600 illustre quant à lui le problème de l'accès alternatif aux stations d'altitude, dans un contexte de saturation automobile très limitée dans le temps mais potentiellement très problématique. Il pose aussi la question des relations entre les stations et les bourgs de fonds de vallée (sachant qu'ici on est sur la même commune, à la différence du télécabine entre Brides et Méribel par exemple) et donc de la distribution des dividendes de l'activité, entre autres pour les hôteliers et les hébergeurs. La mise en place de l'installation s'est faite en trois temps. L'année 1961 voit la construction d'un télésiège montant à Courbâton, alors que la station des Arcs n'existe pas encore et qu'aucune autre remontée mécanique n'est en place sur la montagne des Arcs. Il s'agit juste d'équiper les pentes qui dominent Bourg-Saint-Maurice pour la pratique du ski. La deuxième étape correspond en 1974 à la mise en service d'un téléphérique vers les Arcs 1600. Le contexte a changé, la station a été construite et fonctionne. Le téléphérique donne accès au domaine skiable qui est en train de se constituer, mais il est aussi conçu lui-même comme une remontée mécanique pour la pratique du ski. Or, Bourg-Saint-Maurice est trop bas en altitude pour que les skieurs puissent aisément redescendre, et le débit insuffisant pour ré-acheminer les skieurs vers la vallée en fin de journée. C'est en 1989 que s'opère le troisième tournant avec l'inauguration du funiculaire, un mode de transport qui jouit alors en Tarentaise d'un véritable engouement sinon d'un effet de mode (Val d'Isère, La Plagne...). Contrairement aux deux équipements précédents, il ne s'agit plus vraiment d'un équipement de loisir mais davantage d'une infrastructure d'accès à une station touristique ou permettant de descendre passer un moment au bourg ! La distance qui sépare les quais de la gare ferroviaire du funiculaire, avec un parcours compliqué par les escaliers de la passerelle, pose quand même un problème pour des clientèles de vacanciers lourdement chargés et dans des conditions hivernales...

Le hall de la gare de Bourg-Saint-Maurice (en haut) et gare de départ du funiculaire (au centre et en bas) (Clichés L. Laslaz).

ARRÊT 5. LES STATIONS DES ARCS 2000 ET ARCS 1950

A 129 KM
DE
CHAMBÉRY
(DONT
73 KM SUR
AUTOROUTE
A43)

TEMPS DE
TRAJET
ROUTIER
1 H 54 EN
TRAFIC
FLUIDE

A 26 KM
DE
BOURG-
SAINT-
MAURICE

TEMPS DE
TRAJET
ROUTIER
32 MN EN
TRAFIC
FLUIDE



Placé à l'entrée de la station, un premier grand parking illustre une politique volontaire de contrôle de l'accès et une évolution des types de pratiques et de fréquentation. La station des Arcs 2000 a été conçue dans les années 1970 comme une station de séjour, en général à la semaine. Les formes d'hébergement présentes en attestent (club de vacances, location de meublés, appartements en multi-propriété). Cette forme de séjour était considérée comme la seule compatible avec le relatif éloignement de la



Les Arcs à travers deux générations : les Arcs 2000 (en haut) et les Arcs 1950 (en bas ; tranche en construction à droite) (Clichés : en haut C. Gauchon, au centre et en bas, L. Laslaz, 09/2006).

A 129 KM
DE
CHAMBÉRY
(DONT
73 KM SUR
AUTOROUTE
A43)

TEMPS DE
TRAJET
ROUTIER
1 H 54 EN
TRAFIC
FLUIDE



A 26 KM
DE
BOURG-
SAINT-
MAURICE

TEMPS DE
TRAJET
ROUTIER
32 MN EN
TRAFIC
FLUIDE



*Les Arcs 1950
(Clichés L. Laslaz, 09/2006).*

station (situation en fond de vallée, altitude élevée, long parcours depuis Bourg-Saint-Maurice). Comme dans les autres « stations intégrées » construites durant cette période, des parking étaient prévus (ici sous les immeubles pour réduire l'emprise au sol), à raison d'une place par studio/appartement. La fin des années 1980 et les travaux liés aux J.O. d'Albertville marque une très nette amélioration de l'accessibilité des stations de Tarentaise avec des temps de parcours depuis Lyon, Grenoble ou Chambéry nettement réduits. Une fréquentation de loisirs à la journée s'est alors ajoutée à la fréquentation de séjour. La donne s'en trouve très vite modifiée en termes d'accès à la station et de stationnement. La relative absence de places de parking entre les immeubles a en effet entraîné un blocage rapide. L'organisation d'épreuves de ski de vitesse depuis 1992 va ensuite finir de rendre nécessaire l'aménagement d'un parc de stationnement obligatoire pour les skieurs à la journée et son raccordement au domaine skiable par un télésiège. En saison, l'accès à la station par automobile ou par autocar est aujourd'hui réservé aux seuls résidents, et une barrière filtre le trafic.

L'étude des Arcs 2000 et des Arcs 1950 permet d'aborder une thématique station et une thématique domaine skiable. A 25 ans d'intervalle, deux logiques de l'aménagement touristique de la montagne, sans qu'il soit besoin de réactiver ici des notions de générations, sont ici clairement identifiables. Dans les deux cas, il s'agit de stations intégrées, l'une et l'autre tenues d'ailleurs pour des modèles du genre, chacune à son époque. Mais les partis pris architecturaux, l'inscription dans les paysages et l'organisation de l'espace-station se traduisent de façon radicalement différente. Les Arcs 2000 ont été créés en 1978, en complément des Arcs 1600 et 1800. Avec ses 6500 lits, la station se dresse en position de barrage, en travers du vallon (comme Plagne-Bellecôte par exemple) et occupe tout l'espace disponible sur le replat du verrou. L'organisation oppose de façon classique l'accès par le côté Nord et le côté Sud tourné vers le domaine skiable, avec la classique « grenouillère ». Les hauts bâtiments aux formes pointues, aux toits pentus, participent d'un projet architectural maintes fois décrit. Pensé par l'architecte F.Taillefer, il est censé épouser les pentes et s'inscrire dans le décor de hauts sommets. Les bardages de bois vernis recouvrent de façon quasi-uniforme tous les volumes. La verticalité est assumée, mais ne vas pas sans poser un certain nombre de problèmes de fonctionnalité pour ce qui est de la mobilité à l'intérieur de la station, très fortement dépendante du fonctionnement des ascenseurs. En contrebas, nous trouvons donc la dernière née des stations alpines, les Arcs 1950, dont la première tranche de 800 lits a été livrée pour Noël 2003. A terme, la station doit compter 3.500 lits. Normalement, plus

A 129 KM
DE
CHAMBÉRY
(DONT
73 KM SUR
AUTOROUTE
A43)

TEMPS DE
TRAJET
ROUTIER
1 H 54 EN
TRAFFIC
FLUIDE

A 26 KM
DE
BOURG-
SAINT-
MAURICE

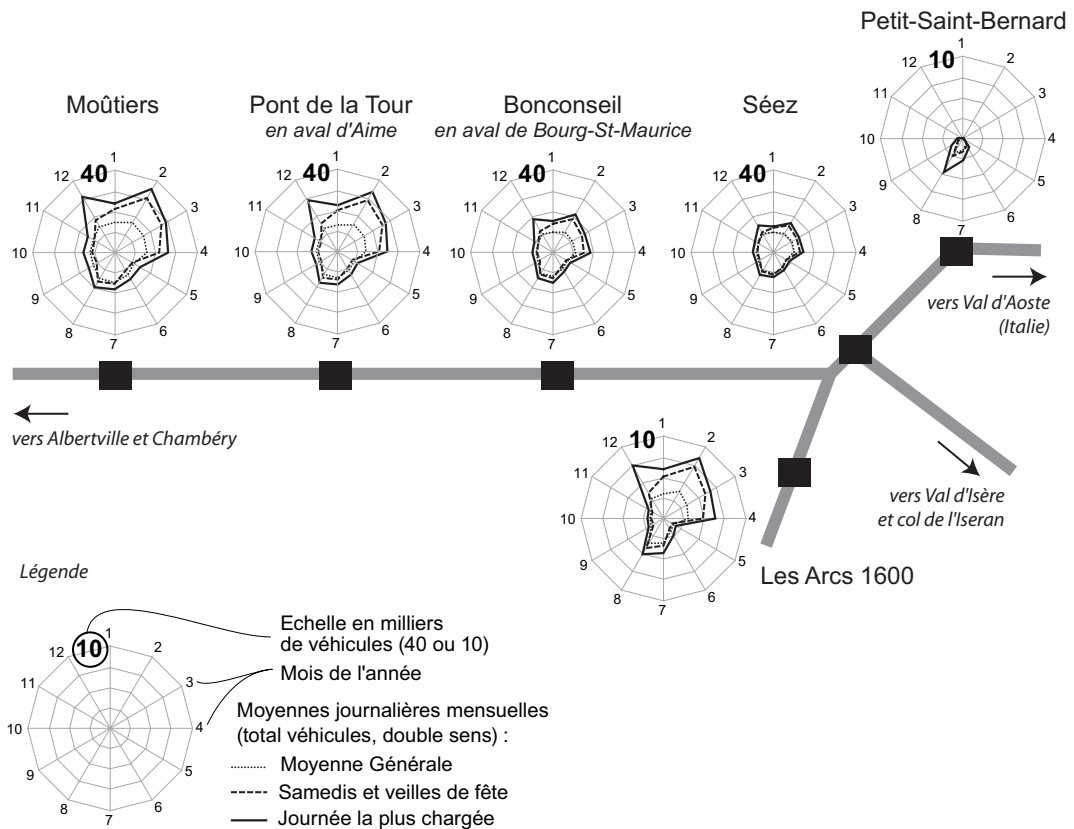
TEMPS DE
TRAJET
ROUTIER
32 MN EN
TRAFFIC
FLUIDE



*Les Arcs 1950
(Clichés L. Laslaz, 09/2006
et C. Gauchon -en bas-).*

aucune station nouvelle ne devait sortir de terre ; il s'agit donc du cas un peu particulier d'une ancienne ZAC qui était restée en souffrance et qui ne nécessitait pas de réactiver tout le processus de demande d'autorisation. La Compagnie des Alpes, gérante du domaine skiable des Arcs, a donc cédé les droits à bâtir qu'elle possédait à la Compagnie d'investissement canadienne Intrawest. Sur la première tranche, 70 % des appartements ont été vendus à des Britanniques, 10 % à des Américains du Nord (prix de vente autour de 6.000 €/m²). Un télésiège permet de raccorder les Arcs 1950 aux autres remontées mécaniques du domaine. Le concept mis en avant est ici celui de « village », au sens que les promoteurs immobiliers peuvent donner à ce terme, et le contraste est très fort avec les Arcs 2000. Le traitement de la rue, les commerces de plain pied, l'importance laissée à la circulation piétonnière... en sont autant de signes visibles. L'architecture est peut être jugée banale, avec des éléments de pré-construction et une prédilection pour le type « petit collectif ». C'est en fait la décoration très composite qui est chargée de donner sa personnalité au « village », mais qui a pu amener aussi l'utilisation du terme de « disneylandisation de la montagne alpine ». Ramenée à des typologies d'espaces touristiques, la station des Arcs 1950 se rapproche de l'enclave, mais fait en même temps partie intégrante d'un ensemble fonctionnel plus vaste, le domaine skiable, sans lequel elle n'a pas lieu d'être. Le domaine des Arcs a en effet été pensé dès l'origine comme un ensemble reliant les trois secteurs construits 1600, 1800 et 2000. Puis il s'est étendu vers l'est en se raccordant au village de Villaroger, et vers l'ouest en direction de Peisey. A Noël 2003, en même temps qu'était inaugurée la station des Arcs 1950, était ouvert le téléphérique Trans-Vanoise qui relie Les Arcs à La Plagne, ouvrant ainsi un domaine skiable de plus de 20 kilomètres de longueur...

INFOS
TRAFICS
ROUTIERS



*Les trafics routiers en Tarentaise en 2006
(X. Bernier & C. Gauchon, d'après comptages P. Gaime, DDE Savoie).*

Au final, cette excursion permet d'éclairer un espace qui connaît des bouleversements rapides et profonds depuis une trentaine d'années. Les dynamiques touristiques restent très fortes avec une densification des aménagements qui semble s'accroître tandis que voient le jour des structures originales de nature à identifier de nouvelles générations de stations. L'examen des trafics routiers ci-dessus valide à n'en pas douter la saisonnalité des activités et en particulier l'importance de la saison hivernale avec un pic de fréquentation en décembre et surtout en février. Fermé l'hiver, le col du Petit-Bernard enregistre une fréquentation plutôt modeste qui signe un tourisme routier estival (avec une moyenne journalière mensuelle de la journée la plus chargée à 4618 véhicules -double sens, en août-). Les volumes de trafics sont tout particulièrement significatifs pour l'accès aux Arcs 1600 puisque l'on compte (double sens), en février, mois le plus chargé, une moyenne journalière mensuelle générale de 3685 véhicules, une moyenne journalière mensuelle des samedis et veilles de jours fériés de 7373 véhicules et une moyenne journalière mensuelle de la journée la plus chargée de 8470 véhicules en février. Se pose bien sûr la question de la rentabilité d'infrastructures de plus en coûteuses à la construction et à l'entretien, à l'heure où les routes nationales passent dans le giron des départements. Plus que jamais ici, on mesure à quel point transport et tourisme sont intimement liés, à l'origine de processus cumulatifs qui se développent à toutes les échelles.