

MONTAGNE : LA HAUSSE DU CARBURANT MENACE LE SKI

Les sports d'hiver, jusqu'à quel prix

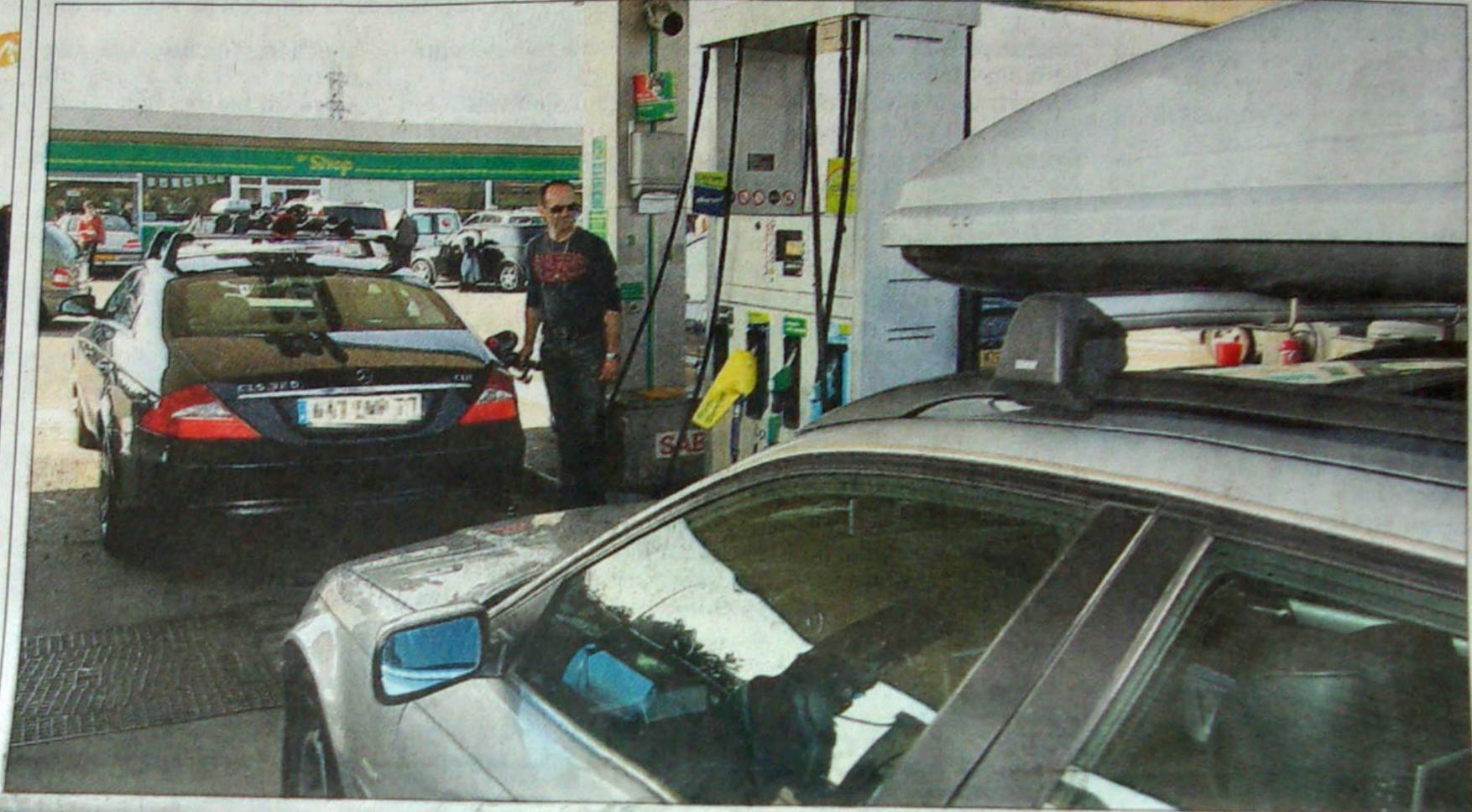


Aussi puissants que gourmands, les engins de damage sont de gros consommateurs de carburant. Mais jusqu'à quand les stations pourront-elles entretenir les domaines sans répercuter l'augmentation du pétrole sur les forfaits ? Le DL Archives / Sylvain MUSCIO

Entre les dizaines de milliers de véhicules qui débarquent chaque semaine, les charters des neiges qui se multiplient et les dameuses qui œuvrent toutes les nuits, les vacances au ski consomment des tonnes de carburant. Si le baril de pétrole continue de grimper, la crise risque de s'abattre sur les sports d'hiver. P. 3

CARBURANT Quel avenir pour le ski si le baril de pétrole continue de grimper ?

Or noir contre or blanc



Plus de 50 000 véhicules hier en direction des stations savoyardes. L'augmentation du prix du carburant n'a pas encore dissuadé les skieurs de prendre leur voiture. Photo Sylvain MUSCIO

SAVOIE

Les cuves étaient pleines, et les touristes avaient le sourire aux lèvres. Soleil et douceur printanière hier matin sur l'aire du Granier, en route vers les stations. Vraiment pas le jour à miner le moral de Yannick, sa femme et ses deux enfants, trop contents d'éviter les bouchons avant de gagner la station de Saint-François-Lonchamp. Le baril à 100\$? Pas de quoi laisser la voiture au garage pour cette famille de l'Essonne, qui monte skier chaque hiver. «On doit rouler 1 200 km aller-retour, à 6 litres aux cent. Même avec l'autoroute, on reste gagnant par rapport au train. Et c'est quand même plus simple: on met tout dans le coffre, et c'est parti».

Gaëlle et Erwan ont fait leurs calculs avant de quit-

ter Cherbourg pour aller aux Sept-Laux. «À cinq, on s'en sortait pour 700 € par le train, même avec la réduction pour militaires. On est allé voir sur le site "Mappy" (1): on ne dépassait pas 160 € de diesel, plus le péage. On n'a pas hésité». Ce couple hollandais ne s'est pas posé plus de questions pour relier Amsterdam et Val Thorens. Quand on lui demande ce qu'il fera si le prix du baril continue de grimper: «On verra, on prendra peut-être le train».

Et les compagnies aériennes ? En attendant, les pompes ne connaissent pas la crise. Elles ont encore approvisionné hier plus de 50 000 automobilistes attendus en Tarentaise et en Maurienne (lire aussi en page 4). Pendant que l'aéroport de Chambéry voyait se poser 45 avions en provenance de Grande-Bretagne, Scandinavie ou Russie. Son activité ne cesse de

progresser, avec une augmentation de 60 % du trafic en trois ans.

Jusqu'à quand les compagnies low cost pourront-elles proposer des tarifs incitatifs ? Déjà Air France se demande comment elle continuera à dégager des

'est un vrai problème», reconnaît André Grognet, directeur du service des pistes de la vallée des Belleville (Saint-Martin, Les Menuires et Val Thorens), et président de l'Association nationale des directeurs des services des pistes.

«Le damage, c'est 50% du budget du service des pistes, et 90% de la satisfaction de la clientèle. Nous y avons consacré l'hiver dernier 900 000 litres pour nos 26 engins sur les trois stations. Et l'on vient encore de prendre 20 centimes d'augmentation par litre, depuis que le baril

profits, avec un budget consacré aux carburants sans cesse plus élevé. Or, elle peut jouer de sa position de groupe international pour négocier le pétrole à meilleur coût, et investir dans des appareils moins gourmands.

Les dameuses au régime ?

est passé à 100\$». Or, ces engins sont aussi puissants que gourmands. Jusqu'à 30 litres à l'heure pour des appareils qui développent 400 chevaux.

«Il va falloir que les fournisseurs réfléchissent à des engins moins gourmands. Nous sommes très vigilants sur l'optimisation du damage, en étudiant au mieux les parcours pour éviter les doubles passages. Nous développons l'usage du GPS pour optimiser les tracés». Des innovations suivies avec d'autant plus d'attention par les professionnels, qu'ils voient ve-

La crise menace
Douche froide en octobre dernier à Disneyland-Paris, quand le SNTF (Syndicat national des téléphériques français) invitait Jean-Marc Jancovici à parler de l'avenir des transports.

Ce spécialiste des enjeux climatiques et de la consommation énergétique prévenait les exploitants de remontées mécaniques: «On parle beaucoup de la fin de la neige dans les stations moyennes. Mais la crise touchera les sports d'hiver en général bien avant 2050.

À cause de la contraction du pouvoir d'achat, liée à la hausse du prix des hydrocarbures. Jusqu'à quel prix les touristes voudront-ils encore aller skier ?

Je pense aussi que les polémiques autour de l'énergie gaspillée pour produire de la neige sont dérisoires, quand on regarde la dépense énergétique consacrée au transport des touristes jusqu'aux stations, et au chauffage des habitations en montagne».

Jacques LELEU
(1) "Mappy" est un site internet proposant le meilleur itinéraire routier, et calculant le coût du voyage.

nir avec inquiétude l'année 2012. «Nous ne pourrons plus utiliser de fioul, mais devons passer au gasoil. C'est deux fois plus cher!»

Les dameuses au régime? Peu probable. Prenons les conditions météo des dernières semaines, avec un fort regel de nuit sur une neige lourde. La qualité des pistes tenait d'abord au travail des équipes de damage. Il suffisait de tester la neige tolérée hors piste pour s'en convaincre. Alors comment continuer d'entretenir les domaines skiables sans faire exploser le prix des forfaits? □