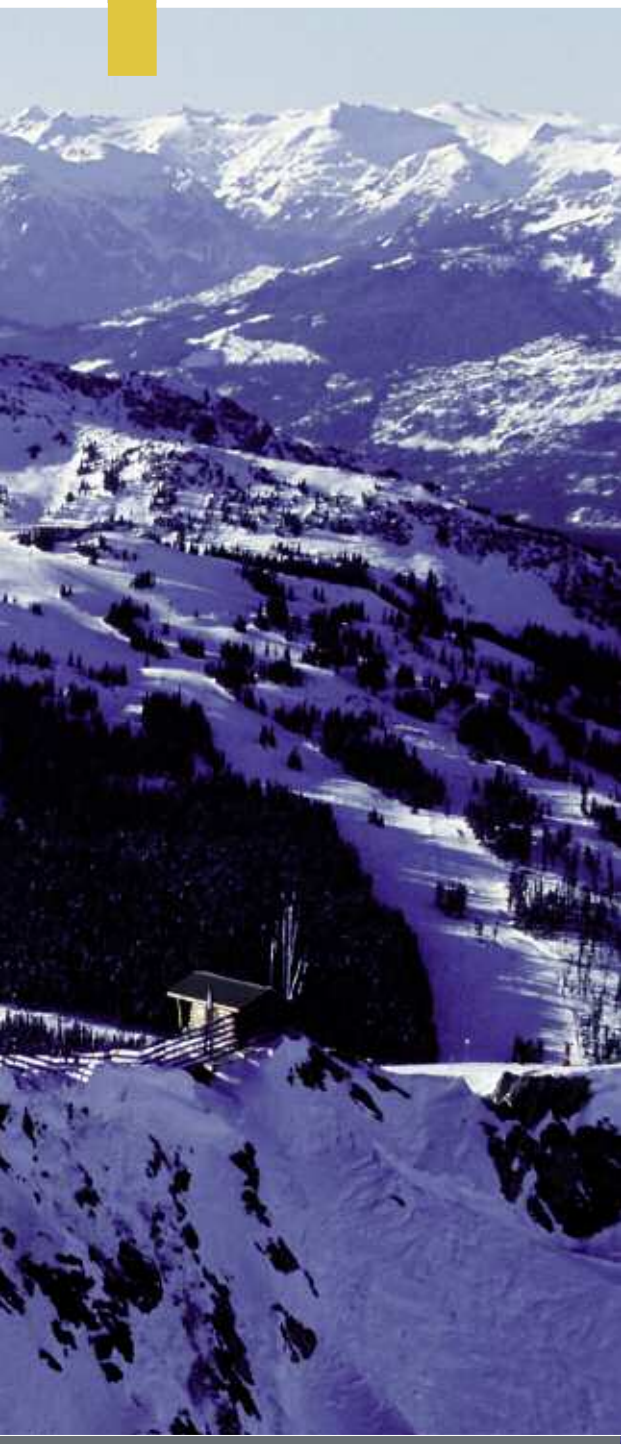
PARU DANS MONTAGNE Leaders

# Whistler Bl
# station uni

PARU DANS MONTAGNE Leaders

# ackcomb que ?



*Whistler Blackcomb s'affiche comme la meilleure station du continent américain. Parc de loisirs se rapprochant de celui de la célèbre souris aux grandes oreilles pour les uns, paradis des snowboarders pour les autres, quels que soient les avis, ils sont unanimes pour attribuer à la station canadienne le label exceptionnel. Laurent Vanat est allé enquêter sur place pour Montagne Leaders.*

*Fort d'une expérience professionnelle de plus de vingt ans, Laurent Vanat est consultant spécialiste dans le management d'entreprises. Diplômé de l'université de Genève en sciences commerciales et industrielles, il a mis ses compétences au service de cabinets de conseil tels que PricewaterhouseCoopers.*
*Ce spécialiste est également à l'origine de nombreux guides pratiques dont le manuel « En piste pour un bon business plan », à destination des exploitants de remontées mécaniques. Grâce à son activité de conseil auprès de sociétés en Suisse et à l'étranger, Laurent Vanat bénéficie aujourd'hui d'une vaste connaissance du système économique des stations de ski, des tendances et des perspectives à long terme de ce domaine et de ses facteurs de réussite. Il réalise ainsi chaque année l'étude intitulée « Remontées mécaniques, Panorama et tendances » dans le cadre de la veille sur le marché des sports d'hiver, ses tendances et nouveautés.*

➔ Photos L. et S. Vanat

PARU DANS MONTAGNE Leaders

***1965>*** *Ouverture des premières remontées mécaniques sur le versant de Whistler, avec une télécabine 4 places, 2 télésièges biplaces et 2 téléskis ; début de la construction de quelques motels et condominiums.*
***1975>*** *La municipalité de Whistler s'organise et dresse un plan d'affectation des zones de l'ensemble de la vallée. Elle projette de développer une véritable station de ski.*
***1978>*** *Planification du développement d'un centre de village, selon des règles urbanistiques très strictes. La municipalité crée une société foncière pour présider à ce développement et construire les équipements publics.*
***1980>*** *Développement du ski sur le versant de Blackcomb et ajout de nouvelles remontées mécaniques sur le versant de Whistler.*
***1985>*** *Une société de développement créée par la Province de Colombie Britannique reprend la société foncière de la Municipalité suite à diverses difficultés. Elle achève la construction d'un golf et lance celle d'un centre de conférences.*
***1986>*** *Entrée en scène d'Intrawest, qui reprend les remontées mécaniques du versant de Blackcomb, y développe le village supérieur et entreprend de rajouter de nouvelles installations.*
***1988>*** *Construction du Château Whistler et de plusieurs autres développements hôteliers importants. Renforcement des installations de ski sur le versant de Whistler.*
***1989-93>*** *Développement intensif du Nord du village, des commerces, d'un nouveau golf et d'autres infrastructures sportives, des remontées mécaniques et des restaurants d'altitude. Whistler Blackcomb devient régulièrement plébiscitée comme la station de ski numéro 1 d'Amérique du Nord et dépasse le million de journées-skieurs.*
***1995>*** *Aménagement d'un troisième terrain de golf, poursuite du développement immobilier et forte croissance de la fréquentation.*
***1996>*** *Fusion des entreprises de remontées mécaniques, sous l'égide d'Intrawest ; poursuite du développement immobilier.*
***1999>*** *La station dépasse les deux millions de journées-skieurs*
***2000>*** *Croissance des nuitées de 640 % depuis 1985.*

Située à 120 kilomètres au Nord de Vancouver, Canada, Whistler Blackcomb compte parmi les stations de ski les plus grandes et les plus renommées du monde. Elle est continuellement désignée comme la station numéro 1 d'Amérique du Nord par les magazines. Avec une moyenne annuelle de 9 mètres de chutes de neige (le record mensuel vient d'être établi en janvier 2006 avec plus de 4 mètres de chutes de neige), Whistler Blackcomb offre les deux plus grandes dénivelées d'Amérique du Nord (1 530 mètres sur Whistler Mountain et 1 609 mètres sur Blackcomb Mountain), la plus grande capacité horaire des installations du continent, dans le plus grand domaine skiable. C'est une des seules destinations internationales d'Amérique du Nord pour le ski. On y vient d'Europe et d'Asie, outre la clientèle étasunienne.

La station fonctionne aussi bien en été qu'en hiver. La saison d'hiver débute fin novembre pour se prolonger jusqu'au début du mois de juin et laisser la place, fin juin à la saison estivale, qui dure jusqu'à début octobre. Whistler Blackcomb risque de faire parler d'elle avant même les Jeux Olympiques de 2010, qu'elle accueillera en partie, en raison d'un projet d'envergure sur lequel la station est en train de plancher. Relier ses deux versants par le haut, à l'instar de Paradiski, au moyen d'une installation à plusieurs superlatifs.

**Réservez en un clic**

Organiser son voyage à Whistler peut se faire très facilement devant son ordinateur. Le site Internet de la station propose en effet tout ce qu'il faut pour profiter de son séjour. Non seulement la réservation de l'hôtel et des forfaits de ski, mais également la location des ski, le transfert en car depuis l'aéroport de Vancouver et les leçons de ski. Une brochure complète présentant l'ensemble de l'offre d'hébergement et de loisirs, ainsi que les plans du village et des pistes, peut être téléchargée. Un numéro de carte de crédit et l'ensemble des réservations est validé en temps réel. L'expérience démontre ensuite que l'ensemble du système fonc-

*Dineyland du ski, la station de Whistker Blackcomb est dédiée aux piétons. Son vaste domaine skiable est qualifié de paradis des snowboarders. On pense à tout à Whistler, même à la goutte au nez ! Si les remontées mécniques sont sommaires, elles sont toutefois dotées d'une "sniffle station", pas bête !*

tionne parfaitement. Le visiteur est attendu à un comptoir d'enregistrement immédiatement à sa sortie de l'aéroport pour le transfert en autocar, dont l'horaire a été organisé en fonction de l'heure d'arrivée de son avion. De même, il sera attendu à son hôtel, où on lui remettra à la réception également les forfaits de ski. Il n'aura plus qu'à aller chausser ses skis dans la boutique de location désignée qui l'attend au pied des pistes.

**Welcome in Disneyland**

En hiver, lorsqu'il arrive au village, le visiteur a l'impression d'entrer dans une sorte de Disneyland du ski. L'intérieur du village est exclusivement piétonnier. Avec les années, la station a grandi et le visiteur aura besoin d'un peu de temps pour se repérer dans ces lieux passablement étendus et les différents villages ou parties de villages qui composent la station. Les bâtiments donnent un aspect typiquement canadien, assez chaleureux.

Qu'il soit logé en hôtel ou en appartement (appelé là-bas condominium), le visiteur dispose d'un vaste choix avec un excellent niveau de qualité. La station et sa périphérie immédiate proposent plus de 22 000 lits marchands, soit près de 6 000 chambres, dont 2 700 en hôtels. La station est bien dotée à cet égard, avec une quarantaine d'établissements, parmi lesquels les grandes chaînes hôtelières sont bien représentées : Fairmont, Hilton, Pan Pacific, Mariott, Westin, Holiday Inn. Les chambres sont généralement spacieuses, avec deux lits doubles selon les standards du pays, et nombreuses sont celles qui disposent d'un coin cuisine.

Même s'il arrive tard le soir, le visiteur rencontrera de l'animation dans les rues, des magasins, bars et restaurants ouverts, donnant l'image d'une station bien vivante.

**Voitures au garage**

Le village donne l'impression d'avoir été conçu pour le confort des visiteurs, pour leur faire vivre une expérience. Dans le centre du village, il n'y a aucun contact entre les piétons et les voitures ; la zone piétonne parcourt le village dans toute sa longueur. Les voitures y sont bannies et ne doivent à aucun endroit interférer avec les cheminements piétonniers. Elles sont laissées en périphérie ou en sous-sol (parkings souterrains sous l'ensemble des immeubles du village).

Le long de cette zone piétonne foisonnent boutiques, bars et restaurants. Chaque arcade est occupée. Point de stores métalliques définitivement abaissés sur un commerce qui semble être tombé depuis longtemps en faillite. Tout à l'air florissant, et à en croire les loyers qui sont payés par les commerçants (ils atteindraient les niveaux des arcades des centres villes), les affaires doivent bien fonctionner. L'endroit est vaste, et les rues ne sont pas rectilignes. Au début, pour se retrouver, le visiteur aura intérêt à consulter les plans du village, généreusement affichés un peu partout.

La principale rue piétonne du village central débouche sur le front de neige, parfaitement intégré. Plusieurs grands hôtels se situent d'ailleurs à cet endroit, à moins de 100 mètres des télécabines. La situation est identique au village supérieur, de dimensions plus modestes.

L'absence de sophistication des remontées mécaniques frappe le visiteur européen. Quand bien même ces télésièges sont des modèles courants des fabricants européens Poma ou Doppelmayr, leur équipement est des plus dépouillé. Bannis tous les accessoires qui ne sont pas strictement nécessaires. Ainsi en va-t-il des portillons d'embarquement, des bulles (à l'exception de deux cas mentionnés >>

PARU DANS MONTAGNE Leaders

Ecosign

Paul Mathews, président et fondateur d'Ecosign, aménageur de domaines skiables et de stations de montagne.

*Laurent Vanat : Pouvez-vous expliquer le rôle que vous avez joué dans le développement de Whistler Blackcomb ?*
> Paul Mathews : *J'ai pris part à l'aménagement de la station de Whistler depuis 1975. A cette époque, la municipalité s'est organisée et a mis en place un Comité de développement, dont j'ai été le président jusqu'en 1980, à titre bénévole. En raison de mon rôle dans ce comité, ma société Ecosing n'a pas été à ce moment elle-même impliquée dans la conception du village. Il a été dessiné par Eldon Back, professeur d'architecture paysagère à l'Université de Californie à Berkeley. Ecosign s'est par contre occupé dès 1975 de tout ce qui touche au domaine skiable : pistes, remontées mécaniques, aménagement du front de neige et restaurants d'altitude. En 1986, lorsque Intrawest est entré en jeu, nous avons travaillé pour eux sur la planification du secteur de Blackcomb et le nouveau village supérieur.*

*L .V. : Quelles ont été les préoccupations majeures qui ont guidé la planification de Whistler ?*
> P. M. : *Nous avons donné la priorité à la zone piétonne qui traverse le village. Chaque bâtiment du village dispose d'un parking souterrain. D'autre part, nous avons clairement défini les contraintes tridimensionnelles du bâti, qui devait être respecté pour toutes les constructions, ceci afin de préserver la vue et l'ensoleillement des rues et des places du village. Un autre impératif était le bannissement de tout escalier sur les rues piétonnes. Enfin, le rez-de-chaussée des bâtiments devait être impérativement consacré aux commerces, avec une arcade couverte longeant tous les bâtiments, permettant d'abriter les visiteurs en cas de pluie en hiver et d'offrir un cheminement ombragé en été.*

*L.V. : Pour quels aspects Whistler peut-il être considéré comme un exemple pour les stations alpines ?*
P. M. : *Ce que j'appellerai l'alliance pour les lits chauds, qui impose l'affectation marchande des lits du village. Par contrainte foncière, les lits de la zone centrale des villages doivent obligatoirement être mis dans le réseau locatif lorsque leurs propriétaires ne les occupent pas. En outre, chaque propriétaire a l'obligation de devenir membre de l'association du domaine de Whistler qui gère et fait la promotion de la station.*

*L.V. : Depuis quand avez-vous débuté votre activité en Europe et en France ?*
> P. M. : *Nous avons commencé en 1989, à Flims-Laax, en Suisse. D'autres stations suisses ont suivi : Arosa, Savognin, Davos, Meiringen-Hasliberg-Engelberg, Verbier, et bien sûr Zermatt, qui était un grand défi pour nous. En 2002, nous avons également réalisé une étude sur la station de l'Alpe d'Huez afin de proposer des solutions aux problèmes de trafic intra muros et d'accès aux différents pôles de la station et aux fronts de neige.*

*L.V. : D'un coté, la branche des stations de ski semble se porter mieux en Amérique du Nord qu'en Europe. D'un autre, l'Amérique du Nord semble plutôt suivre l'Europe sur certains aspects, comme les remontées mécaniques. Comment comparez-vous les positions respectives ?*
> P. M. : *L'avantage des stations américaines est d'être situées dans 90 % des cas sur du sol public. L'exploitant doit obtenir une licence qui est limitée à un seul opérateur pour l'ensemble d'un domaine. Pourtant, l'exploitant n'obtient pas toujours de concession pour construire des lits et les installations peuvent dans ce cas se situer à une certaines distance des infrastructures d'accueil. Les Américains sont également très avancés en matière de conceptualisation de l'aménagement des stations. De leur coté, les Européens bénéficient du charme inimitable de leurs stations, de domaines skiables de qualité et (clin d'œil) d'une gastronomie sans rivale. Mais, en revanche, ils sont généralement peu enclins à rationaliser leur développement en faisant appel à des schémas directeurs élaborés à partir de données objectives et dans le but de tirer le meilleur profit de leur « matière première ».*

*L.V. : Quel problème fondamental voyez-vous pour les stations européennes ?*
> P. M. : *La mise en œuvre d'un plan directeur global qui doit tenir compte de toutes les contraintes en place depuis des années dans les stations. Certaines connaissent des problèmes structurels très importants, avec beaucoup d'éléments d'infrastructure dans des emplacements inadéquats. Changer tout cela prend énormément de temps, et s'avère parfois très difficile.*

>> plus bas), des garages pour décrocher les sièges. Même les pylônes semblent nettement plus démunis que les modèles français et suisses, avec un nombre minimum de galets, des échelles et passerelles d'accès réduites à leur plus simple expression. Le tube du pylône lui-même semble plus simple que ceux que nous connaissons en Europe. Le contrôle d'accès est limité à un scannage des forfaits effectué par le personnel d'accueil (vraiment accueillant !) au départ des installations de base.

**Un resto d'altitude de 2 000 places**

A l'arrivée, au sommet, les surveillants aident plaisamment à décharger les skis des télécabines. Le visiteur retrouve encore du personnel d'accueil à l'extérieur (en fait des bénévoles qui consacrent une partie de leur temps contre un forfait saison) et d'immenses restaurants. Certains offrent d'ailleurs en primeur des petits déjeuners aux titulaires de forfaits spéciaux, qui ont accès aux installations avant l'ouverture officielle, pour partir à la conquête des pistes fraîchement damées encore vierges. S'il ne s'attarde pas pour un café et des muffins, le skieur peut alors s'élancer sur un vaste domaine dont l'immensité frappe même le visiteur européen. Ainsi, c'est fréquemment entre environ 5 pistes qu'il faut trancher. Elles offrent en outre souvent des descentes assez longues, conséquence de la dénivelée importante des installations de remontées. La palette est assez équilibrée par rapport aux attentes des clients. A noter que la piste la plus facile pour redescendre est toujours très clairement et distinctement balisée.

Une grande attention est portée à la préparation des pistes. Des dispositifs d'enneigement équipent une partie des retours en station. Pourtant, il faut relever que malgré les grandes quantités de neige qui tombent à Whistler, la station se situe près des côtes Pacifiques et la météo connaît parfois des aléas. Ainsi, en début de saison et malgré les enneigeurs, le retour en station ne peut pas toujours être garanti. Mais les installations ont été conçues pour pouvoir également redescendre les skieurs depuis les gares intermédiaires et éviter d'ailleurs l'engorgement sur une unique piste de retour. Certains clients américains exigeants, habitués à comparer avec d'autres grandes stations, émettent toutefois des critiques sur ce point. Ils estiment qu'un soin insuffisant est consacré à l'enneigement des pistes de retour en station et déplorent aussi le manque de confort de la télécabine 10 places, qui n'est plus toute jeune. L'offre de restauration au sommet >>

## Equipements

Le domaine skiable de Whistler Blackcomb est doté de 25 appareils au total. Cinq installations à grand débit sont destinées à l'acheminement des skieurs du bas de la station (675 mètres d'altitude) au domaine skiable.
Parmis celles-ci, on compte trois télécabines.
La plupart des appareils sont des télésièges débrayables quatre places (12). En moyenne, ceux-ci affichent une longueur de 2 kilomètres et 500 mètres de dénivelée.
Ces installations restent très simples dans leur conception. Les bulles qui équipent deux télésièges au départ du bas de la station constituent l'unique option de ces appareils.
Avec un nombre limité d'installation, la station canadienne atteint un moment de puissance total remarquable (26 473).
Avec 200 pistes, le domaine skiable n'offre que l'embarras du choix. 15 % d'entre elles sont adaptées aux débutants, 55 % sont de niveau moyen et 30 % avancé.
La capacité des installations s'élève à 60 000 personnes à l'heure et les skieurs se répartissent de façon uniforme sur les pistes (300 skieurs à l'heure par piste).

PARU DANS MONTAGNE Leaders

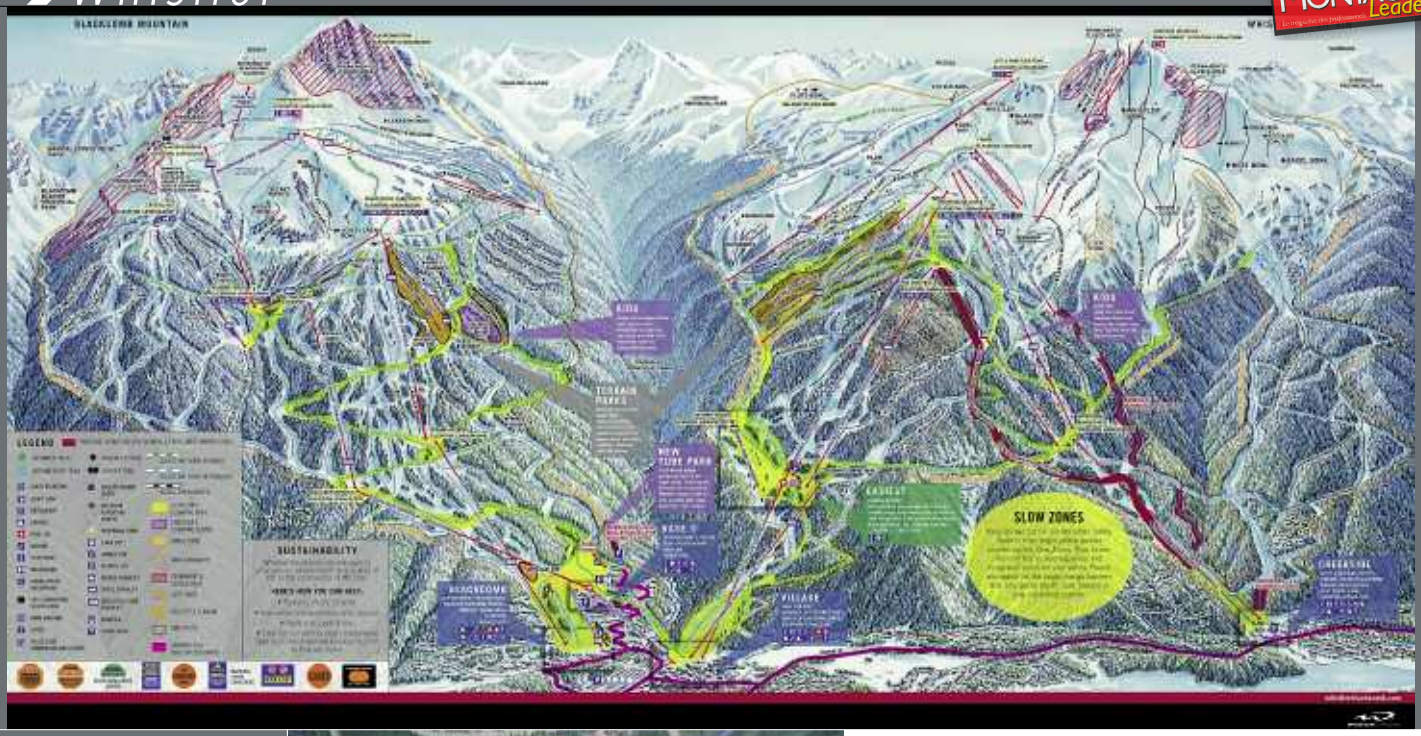
# YORK LUBRICANTS

# LUBRIFIANTS POUR MATERIELS DE STATIONS DE SKI

## TECHNIQUE & ENVIRONNEMENT

GINOUVES
GEORGES S.A.S
F - 83210 LA FARLEDE - Tel (33)04 94 08 66 44 - Fax (33)04 94 08 11 28
CH - 1820 MONTREUX - Tel (41) 021 963 99 55 - Fax (41) 021 963 99 56

PARU DANS MONTAGNE Leaders



***Le modèle d'affaires***

*La station est conçue comme une destination multi-saisons, avec un nombre de visiteurs équilibré entre la saison d'hiver et la saison d'été et une grande palette d'activités possibles :*

➔*Activités d'hiver : ski, patinoires, piscines couvertes, spa & wellness, motoneige, ski héliporté, chiens de traîneau, escalade de glace, parcours dans les arbres, tubbing et toboganning, traversées par câble.*

➔*Activités d'été : golf, randonnée, parcours aventure, pêche, spa & wellness, ski sur glacier, observation de la faune (ours), via ferrata, hélicoptère, luge d'été, escalade, chute libre.*

*Le business model d'Intrawest, qui exploite une partie des infrastructures, est clairement de développer les activités de ses centres de villégiature de sorte qu'ils deviennent des attractions pour des visiteurs de plus en plus nombreux et en toutes saisons. Ceci afin de maximiser les services à l'année, notamment les hôtels, restaurants et magasins. Cette démarche permet de créer de l'animation en permanence, d'être attractif pour les grands opérateurs (notamment les chaînes hôtelières) et de faire venir davantage de monde. Ainsi l'ensemble des installations de la destination dépassent largement le volume critique et offrent une rentabilité intéressante pour les exploitants.*

>> des pistes est très conséquente (6 540 places dans 17 restaurants) et très bien utilisée par la clientèle. Le plus grand restaurant d'altitude offre 2 000 places et divers types de cuisine, pour tous les goûts, en self ou en service à table, avec des prix parfaitement raisonnables. Outre la pause de midi, on s'arrête donc volontiers pour prendre un café ou un chocolat chaud sans craindre de se ruiner.

**Quinze heures : place à l'après ski**

La station s'efforce de présenter une offre intéressante également aux non-skieurs. Outre les innombrables possibilités de shopping dans les 200 boutiques des rues piétonnes, toutes sortes d'activités sont proposées au visiteur : patinoires, piscines couvertes, spa & wellness, motoneige, ski héliporté, chiens de traîneau, escalade de glace, parcours dans les arbres, tubbing et toboganning, traversées suspendues à un câble, cinémas, musées et bien d'autres possibilités d'excursions dans les environs.

Les remontées mécaniques ferment à 15 heures en plein hiver, un peu plus tard lorsque les jours s'allongent. Ainsi, vers 16 heures commence l'après-ski. Outre la possibilité de se consacrer à toutes les activités mentionnées ci-dessus, le visiteur peut alors s'attarder dans les cafés, tea-rooms et bars, avant de profiter de l'un des 90 restaurants et terminer dans l'une des boîtes de nuits où certains restent jusqu'aux petites heures du matin.

**Clients informés**

Un opérateur touristique « à la page » cherche non seulement à faire vivre une véritable expérience à ses clients, mais aussi à gagner leur loyauté et les fidéliser. Intrawest, l'un des promoteurs de la station, s'attache donc à tenir informés les clients qui sont venus à Whistler Blackcomb sur l'actualité de la station afin de leur rappeler de bons souvenirs. Ainsi, au début de cette année, ils ont été à plusieurs reprises informés par courriel de l'importance des chutes de neige dans la station. Un clic sur un lien leur permettait de visualiser la situation en accédant à un diaporama ou un clip vidéo.

**Règles d'urbanisme drastiques**

Le village central de Whistler et ses extensions ultérieures, dont le « Village Nord » et le « Village supérieur » ont été développés selon des règles urbanistiques clairement définies dès le début (voir interview de Paul Mathews).

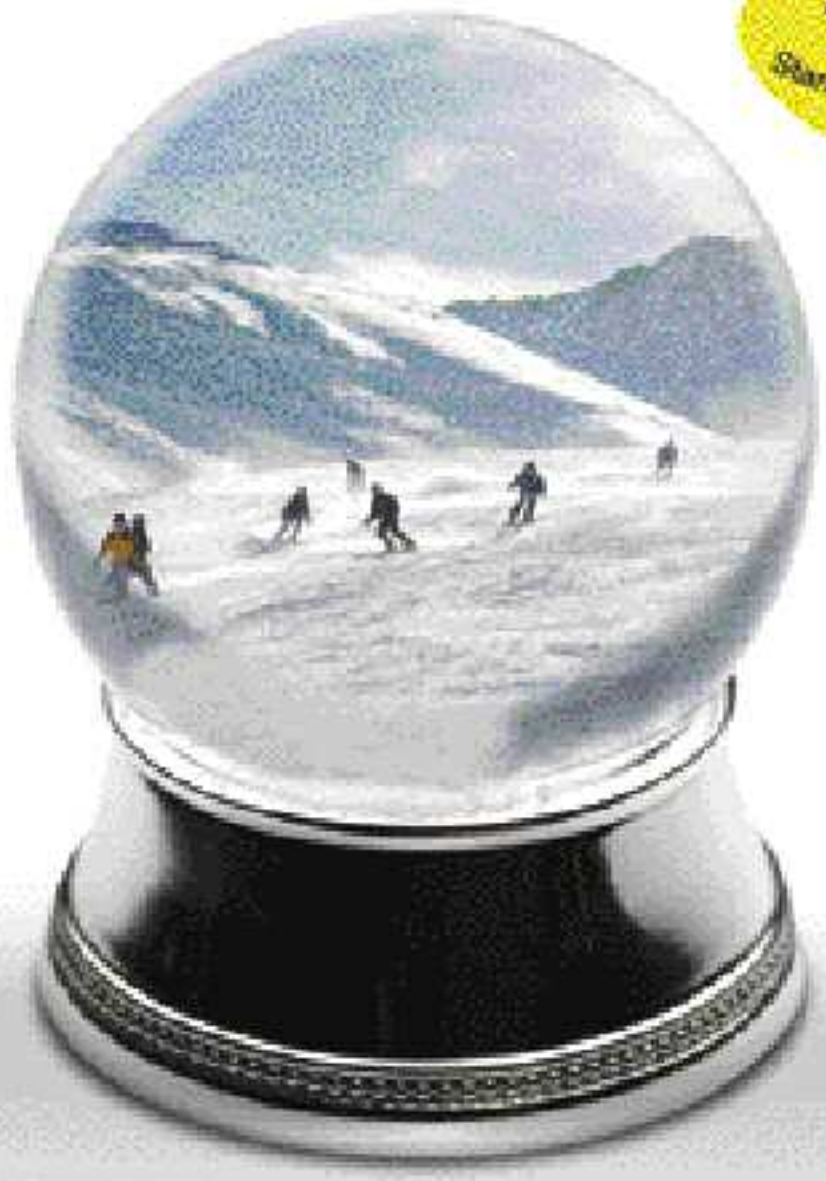
La station n'a pas cherché à copier le style des villages de montagne européens. Elle a développé son style architectural coloré, dans le genre des « lodges » canadiennes, qui combine la pierre, le béton et le bois et des vitrages parfois assez généreux, en utilisant des teintes chaudes. Point de grands blocs d'une seule façade ; même les grands bâtiments sont décomposés en de multiples pans et recoins, combinant parfois plusieurs architectures sur diverses sections, donnant finalement l'impression de bâtiments distincts. Les toits sont également à pans multiples ; aucun n'est plat.

Le village donne ainsi l'image d'une belle composition, harmonieuse, même si finalement de nombreux développeurs et architectes ont travaillé dessus, toujours dans le respect des règles de base initialement fixées. >>

PARU DANS MONTAGNE Leaders

# SNOWSTAR

Bienvenue au SAM 2006 Stand 638 Allée 6



## Always snow

phoenix

pegasus

crystal

vega

GSSystem

SNOWSTAR

241, voie Gallée - ZA Alpespace - BP63 - F 73303 MONTMELIAN

Tel +33 (0) 479 84 75 75 - Fax +33 (0) 479 84 09 36 - www.snowstar.fr - montagne@snowstar.fr

PARU DANS MONTAGNE Leaders

*Au palmarès mondial des journées-skieurs, Whistler arrive dans les stations de tête dépassant les deux millions de journées-skieurs, aux cotés de La Plagne et de Courchevel. Il est donc intéressant de comparer certaines caractéristiques de Whistler Blackcomb avec les deux stations françaises pour souligner quelques observations.*

| | Whistler / Blackcomb | La Plagne | Courchevel-Méribel-Mottaret |
|---|---|---|---|
| Nombre de lits marchands | 20 000 | 46 589 | 62 000 |
| Altitude minimale (mètres) | 653 | 1250 | 1300 |
| Altitude maximale (mètres) | 2 284 | 3250 | 2700 |
| Dénivelée maximale (mètres) | 1631 | 2 000 | 1400 |
| Nombre de pistes | 200 | 134 | 151 |
| Nombre d'installations* | 25 | 84 | 81 |
| Capacité horaire (skieurs / heure) | 55 600 | 137 228 | 106 210 |
| Moment de puissance | 26 473 | 34 412 | 31 776 |
| Journées-skieurs (moyenne 5 dernières années) | 2 036 200 | 2 653 864 | 2 153 320 |
| Journées-skieurs / installation | 81 448 | 31 594 | 26 584 |
| Journées-skieurs / unité de capacité horaire | 37 | 19 | 20 |
| Journées-skieurs / unité de puissance | 77 | 77 | 68 |
| Journées-skieurs / lit marchand | 102 | 57 | 35 |
| Prix moyen de la journée-skieur (EUR) | 22.15 | 22.34 | 25.72 |
| Skieurs horaires / piste | 278 | 1 024 | 703 |

**sans les tapis roulants et les télécordes / téléskis débutants*

*La première différence qui frappe est le nombre d'installations. Les deux stations françaises présentent plus du triple d'installations, mais cette proportion n'est pas aussi importante au niveau de la capacité horaire et se réduit encore fortement au niveau du moment de puissance. La Plagne et Courchevel-Méribel-Mottaret n'en ont que respectivement 30% et 20% de plus. Cet écart provient en grande partie du concept de Whistler Blackcomb : des télésièges débrayables 4 places d'au moins 2 000 mètres de long et 500 mètres de dénivelée. Ainsi, le nombre de journées-skieurs par installation est nettement supérieur dans la station canadienne, mais ramené au moment de puissance, il est exactement équivalent à La Plagne et supérieur à Courchevel. Cette analyse démontre en fin de* >>

*La plagne*

*Courchevel*

Photos M. Drapier

>> Le rez-de-chaussée de chaque bâtiment de l'ensemble du village est consacré aux commerces. Cette affectation constitue d'ailleurs une contrainte foncière. Le visiteur peut flâner le long des arcades marchandes. Son lèche-vitrine n'est interrompu que par les restaurants intégrés dans l'ensemble. L'architecture du village a été conçue pour offrir un couvert quasi-continu afin de conserver une animation durant les jours de pluie notamment. La base de la station de Whistler étant située à 675 mètres d'altitude, elle peut en effet connaître de telles précipitations même en hiver, alors qu'il neige dans la montagne.

**Une population multipliée par 2 en trente ans**

La station constitue un exemple de développement régional remarquable. La population locale est passée d'une cinquantaine de résidents en 1965 lorsque la première télécabine a été construite, à 500 habitants en 1975 puis à 9 700 en 2001. D'un village reculé, la station est devenue une destination internationale, permettant le développement de l'économie locale et la création de nombreux emplois. L'attitude visionnaire de la municipalité a porté des fruits. C'est sur la base des concepts qu'elle avait posé dès le début que la station a pu croître de façon harmonieuse et connaître un succès économique confirmé. 70% des employés de Whistler Blackcomb sont des habitants de la station. ➔ **Laurent Vanat**

15 modèles de pelles araignées
de 20 à 140 ch, de 2 à 13 T et de 2 ou 4 roues motrices
On ne devient pas N°1 par hasard

Nouvelles pelles S1.4 ludv.
S2.4 - 6500/8500/9500 ludv.

CAMUC 30 ans
Pour tous travaux
vous trouverez une pelle
de la gamme CAMUC
Importateur pelles araignées pour la France, l'Andorre et les Dom-Tom
"La Combe" 74540 ALBY SUR CHERAN - Tél. : 04 50 68 26 10 - Fax : 04 50 68 20 94 - Site : www.camuc.com - e-mail : camuc@wanadoo.fr

PARU DANS MONTAGNE Leaders

### *Le monde magique de Whistler Blackcomb*

Arrivée à l'aéroport de Vancouver, je suis prise en charge par la compagnie de car de Whistler. La traversée de Vancouver m'offre un aperçu de la vie canadienne qui se profile derrière les vitres du bus. Après un trajet d'un peu plus de deux heures, je pénètre dans Whistler. C'est un immense village (si l'on peut le nommer ainsi) qui comporte deux parties : l'une en retrait de la station où sont implantées maisons résidentielles et routes, et le village du domaine skiable. Ni route, ni voiture, mais des hôtels, des restaurants, des magasins, le tout bien sûr à la canadienne, de l'architecture à la nourriture, de la disposition des bâtiments aux articles en vente dans les boutiques. C'est, ce que l'on pourrait appeler le « Disneyland du ski ».
Arrivée à l'hôtel, je suis chaleureusement accueillie et je reçois directement mon forfait pour le lendemain. Le tout, du car à l'hôtel et des forfaits aux skis, avait été réservé au préalable depuis le site internet du domaine. Conforme aux standards locaux, la chambre d'hôtel est équipée de deux lits doubles ; un confort plus qu'appréciable.
En décembre, la journée de ski commence à 8 h 30, le soleil se couchant vers 16 heures. Pour bien débuter, rien de tel qu'un petit déjeuner façon canadienne. Les repas ne sont pas compris, mais c'est tellement plus agréable de déguster pancakes, bagels et muffins avec un chocolat chaud dans un des multiples cafés !
Et maintenant place aux joies du ski. Le magasin de location, à côté des remontées mécaniques, permet un accès immédiat aux pistes. Le service est rapide et une fois les skis en mains, il ne reste plus qu'à prendre une télécabine pour atteindre soit le versant Whistler, soit le versant Blackcomb. Une fois en haut, des kilomètres de descente s'offrent à moi. Peu d'installations, mais un grand nombre de pistes de tous niveaux de difficultés. Les nombreux croisements permettent de passer d'une piste à l'autre sans problème. Les pistes magnifiques, très longues, certaines dans des réserves naturelles, m'amènent à parcourir des kilomètres. Je remarque que le confort des skieurs est très important sur les pistes de Whistler. Les restaurants de montagne sont immenses, avec des salles pouvant contenir des centaines de personnes. Dans de très grands chalets canadiens, plusieurs restaurants, fast food ou self-services ainsi que des « Seattle Best Coffee » m'offrent une pause très agréable, chocolat chaud et « fish & chips » à l'appui.
A chaque remontée mécanique, je trouve des « snifle stations », distributeurs de mouchoirs pour essuyer la traditionnelle goutte au nez de montagne.
La journée de ski continue. Un magnifique parcours à travers les montagnes et la forêt sur une piste non damée et à l'écart du reste des installations et un champ de bosses pour finir en beauté.
Après le ski, je retrouve avec bonheur ma chambre chaleureuse, et je vais me promener dans les ruelles du village éclairé.
Pour manger, quoi de mieux qu'un de ces gros steaks canadiens grillés à point dans un steak house. Et une fois mon séjour terminé, il ne reste plus qu'à reprendre le car pour l'aéroport, des souvenirs de ce paradis du ski plein la tête... ➔ **Stéphanie**

*>> compte la plus forte corrélation entre le moment de puissance et le nombre de journées-skieurs produites comparativement au nombre d'installations ou à leur capacité horaire.*
*Le deuxième élément évocateur d'un problème typique de nos stations est le ratio du nombre de journées-skieurs par lit marchand, où Whistler Blackcomb remporte la palme haut la main. Les explications du présent article contribuent largement à clarifier cette situation, même si l'on peut encore discuter du taux de skieurs et non skieurs dans les clientèles des trois stations. Il n'apparaît pas de différence importante au niveau du prix moyen de la journée-skieur, sur la base des chiffres donnés globalement pour le groupe Intrawest et de ceux publiés pour les deux autres stations.*
*Enfin, le nombre de skieurs horaires par piste exprime un niveau de confort nettement supérieur offert par la station canadienne, qui n'a pas oublié que les gens viennent pour descendre, et non pour monter !*