



MISSION D'INFORMATION FLASH SUR LA CONCURRENCE DÉLOYALE DANS L'ÉCONOMIE DU SKI ET LES ENJEUX POUR LE TOURISME DE MONTAGNE EN FRANCE

La commission des affaires économiques a confié à Mme Marie-Noëlle Battistel et M. Vincent Rolland une mission d'information *flash* sur la concurrence déloyale dans l'économie du ski et les enjeux pour le tourisme de montagne en France. L'économie du ski et du tourisme de montagne constitue l'épine dorsale des massifs français. Elle incarne à la fois un modèle de réussite économique et un laboratoire d'expérimentation des transitions de nos politiques publiques. Première destination européenne pour les sports d'hiver, la France doit ce positionnement à la qualité de ses domaines skiables, à la diversité de son offre touristique et à la compétence de ses professionnels.

Pour autant, les auditions menées par la mission flash ont révélé que la position de la France est fragilisée par divers facteurs, endogènes et exogènes. C'est dans ce contexte que vos rapporteurs ont souhaité conduire un travail d'analyse sur les facteurs susceptibles d'amoindrir la compétitivité de nos stations et de générer des situations de concurrence déloyale. Les auditions qu'ils ont réalisées ont ainsi mis en évidence trois types de déséquilibres majeurs :

- Le premier porte sur les problèmes de compétitivité « généraux » affectant l'économie du ski et le tourisme de montagne ;
- Le deuxième concerne les métiers de l'encadrement des activités de montagne, en particulier des moniteurs de ski, des guides de haute montagne et des accompagnateurs de moyenne montagne ;
- Le troisième touche le secteur du transport de personnes et concerne plus spécifiquement la coexistence entre taxis et voitures de transport avec chauffeur (VTC).

Face à ces constats, la mission flash a souhaité rendre compte des difficultés, comprendre leurs origines et proposer des mesures concrètes visant à rétablir un cadre économique profitable à tous les acteurs.



Marie-Noëlle Battistel
(Isère,
Socialistes et apparentés)



Vincent Rolland
(Savoie,
Droite Républicaine)

I. LA FRANCE EST UN PAYS MOTEUR DE L'ÉCONOMIE DU SKI ET DU TOURISME DE MONTAGNE, MAIS SES TERRITOIRES RESTENT EN PROIE À DES FRAGILITÉS STRUCTURELLES

A. LA SANTÉ ÉCONOMIQUE DES STATIONS FRANÇAISES EST MAJORITAIREMENT ASSURÉE PAR UN TAUX DE FRÉQUENTATION ÉLEVÉ ET LES EMPLOIS DE QUALITÉ QU'ELLES GÉNÈRENT

Première destination touristique pour les sports d'hiver en Europe, la France rayonne par son attractivité, fondée sur des domaines skiables variés, des infrastructures performantes et une pluralité d'offres. La saison 2023-2024 a marqué un accroissement de la fréquentation des stations françaises, avec 54,8 millions de journées-skieur. La France se positionne ainsi au deuxième rang mondial, derrière les États-Unis et devant l'Autriche.

Ces données reflètent la capacité des stations françaises à maintenir un haut niveau de qualité et d'investissement dans un contexte de concurrence européenne et internationale toujours accrue, mais également à générer des richesses pour l'ensemble des territoires. Ainsi, chaque hiver, près de dix milliards d'euros sont dépensés dans les stations françaises.

Par ailleurs, les exploitants de domaines skiables emploient directement plus de 18 000 salariés et génèrent plus de 120 000 emplois dans les commerces, l'hébergement, les restaurants ou les services en station. Ces sources de revenus sont essentielles dans des zones où les activités économiques sont limitées et fortement soumises à la saisonnalité.

Pour répondre au besoin d'un personnel compétent, la filière a également délivré près de 2 000 brevets et certificats de qualification professionnelle au cours de l'année 2024 afin de renforcer la qualité des services et d'offrir un niveau de sécurité élevé dans les domaines skiables français. Pour les seuls métiers de l'encadrement d'activités en montagne, le Service national des métiers de l'encadrement du ski et de

l'alpinisme (SNMESA) a délivré, en 2025, 512 diplômes de ski alpin, 237 diplômes d'accompagnateur de moyenne montagne et 42 diplômes de guide de haute montagne.

Au surplus, l'écosystème du ski participe directement au maintien des services publics locaux par le paiement de redevances spécifiques versées par les exploitants de remontées mécaniques et par les touristes aux collectivités, par le biais d'une taxe forfaitaire de séjour.

B. LES STATIONS DE SKI FRANÇAISES SOUFFRENT D'UN DÉFICIT DE COMPÉTITIVITÉ TENANT À LEURS CARACTÉRISTIQUES GÉOGRAPHIQUES ET AUX NORMES RÉGLEMENTAIRES AUXQUELLES ELLES FONT FACE

Les stations situées dans des zones périphériques ou de moyenne montagne, souvent moins accessibles et moins dotées en infrastructures de loisirs complémentaires, connaissent des taux de fréquentation plus faibles. Alors que la Savoie capte, en moyenne, 42 % de parts de marché en journées-skieurs sur la période 2022-2025, la part du Massif Central s'élève à 1,6 % sur la même période. De même, sur la période 2022-2025, les grandes et très grandes stations représentent en moyenne 81 % des parts de marché en journées-skieur.

Par ailleurs, les stations agréant une forte densité de population ou celles situées à proximité des grands axes de transport bénéficient d'un flux touristique plus régulier et diversifié, mais elles peuvent être confrontées à des problématiques de saturation, de gestion du stationnement et de tensions sur le logement pour le personnel saisonnier.

Domaine skiables de France a ainsi fait part à vos rapporteurs, lors de son audition, de problématiques récurrentes qui bridaient la compétitivité de nos stations. Ces difficultés tiennent en partie au vieillissement des infrastructures dans les stations de montagne. À titre d'exemple, la construction et l'installation de nouvelles infrastructures en montagne sont soumises au régime de la

« raison impérative d'intérêt public majeur » (RIIPM), régi par l'article L. 411-2 du code de l'environnement, qui allonge substantiellement les délais de réalisation des travaux de réhabilitation et de développement économique.

La problématique, très légitime, de préservation des espèces protégées, entre, dans certains cas, en conflit avec la nécessité de faire évoluer les stations. Ainsi, les acteurs de la filière soulignent les difficultés à augmenter la proportion de l'enneigement de culture dans les stations du fait du régime RIIPM, tout comme ils relèvent la difficulté persistante à moderniser le parc de remontées mécaniques, notamment à travers le renouvellement du matériel. En outre, au-delà de l'importance des coûts induits de conseil et d'assistance à la maîtrise d'ouvrage liés à ce type d'exigences normatives, la compétitivité des stations françaises est fragilisée par comparaison avec les législations plus favorables applicables à leurs voisines suisses, espagnoles ou italiennes.

Recommandation n°1 : conduire une réflexion sur l'évolution du cadre réglementaire et législatif relatif aux constructions et au renouvellement des infrastructures dans les stations de montagne, tout en tenant compte des impératifs de protection de la biodiversité. Cette évolution pourrait se faire dans le cadre d'un « acte III » de la loi du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, dite loi « Montagne ».

II. PLUSIEURS SITUATIONS DE CONCURRENCE DÉLOYALE AFFECTENT DES MÉTIERS ET DES SECTEURS ESSENTIELS À LA PROSPÉRITÉ DE L'ÉCONOMIE DU SKI.

A. DES SITUATIONS DE CONCURRENCE DÉLOYALE DANS LES MÉTIERS DE L'ENCADREMENT DES ACTIVITÉS DE MONTAGNE

L'examen permettant d'obtenir le diplôme de moniteur de ski alpin est encadré par le règlement délégué (UE) 2019/907 de la

Commission du 14 mars 2019 établissant une épreuve commune de formation pour les moniteurs de ski en application de la directive 2005/36/CE. Dans ce cadre, les moniteurs de ski bénéficient du principe de reconnaissance mutuelle de leurs qualifications.

La mise en place d'une épreuve commune de formation pour les moniteurs de ski, appelée « CTT », permet de garantir un haut standard de qualité pour l'enseignement du ski et des normes de sécurité minimales dans un environnement montagnard enneigé.

Mais comme son contenu n'est pas pleinement harmonisé entre les États membres de l'Union européenne, le CTT laisse subsister des disparités dans l'évaluation des moniteurs de ski. Le SNMESA, auditionné par vos rapporteurs, a expliqué ne pas accepter systématiquement la reconnaissance des qualifications, notamment italiennes, dès lors qu'il existe des doutes quant à la qualité des diplômes délivrés.

Cette absence d'harmonisation complète du CTT peut également être source d'inégalités et de tensions entre professionnels français et étrangers.

En outre, les stations les plus attractives sont celles qui accueillent le plus grand nombre de moniteurs étrangers, qui exercent, au regard du droit de l'Union européenne, sous le régime de la liberté d'établissement ou, plus rarement, celui de la libre prestation de service.

Cependant, plusieurs défaillances persistent dans le contrôle des obligations fiscales et sociales associées à ces régimes. Par exemple, d'après la convention signée entre le gouvernement de la République française et celui de la République italienne le 5 octobre 1989 en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales, l'imposition des revenus des travailleurs frontaliers italiens se fait dans le pays de résidence. Les travailleurs frontaliers italiens sont donc soumis au régime fiscal italien, plus avantageux que le régime français (puisque le taux d'imposition sur le revenu y est fixé à

15 %), ce qui peut entraîner des disparités sur les tarifs proposés *in fine* aux clients.

Or les autorités françaises n'ont que peu de moyens pour s'assurer de la réalité du caractère transfrontalier de l'activité des moniteurs italiens, tels qu'ils la déclarent auprès des autorités italiennes : il arrive souvent qu'un moniteur jouisse du régime fiscal propre aux moniteurs transfrontaliers, alors même qu'il exerce et réside en France toute la durée de la saison.

Au niveau infranational, des disparités de déclarations d'activité peuvent exister entre les moniteurs exerçant en école et les moniteurs indépendants. Si les écoles de ski s'engagent à déclarer systématiquement les revenus perçus par les moniteurs qui leur sont affiliés, il demeure difficile de contrôler les déclarations des moniteurs agissant pour leur compte. Ce phénomène est d'autant plus préoccupant que, selon le syndicat national des moniteurs de ski français, il y aurait « une défection sensible de moniteurs inscrits en ESF au profit d'une activité totalement indépendante en dehors de toute structure. »

Interrogé par vos rapporteurs, le Syndicat international des moniteurs de ski abonde dans le même sens en alertant sur la prolifération de plateformes en ligne permettant la réservation de cours auprès de moniteurs en *freelance*. Tandis que « les écoles de ski contrôlent les obligations sociales (attestation de vigilance) et déclarent les honoraires des moniteurs par le biais de la liasse fiscale (DAS2) », le manque de contrôle opéré par les plateformes peut, quant à lui, favoriser le travail dissimulé.

En outre, certains des acteurs auditionnés par vos rapporteurs considèrent que la position dominante de l'École du ski français (ESF) dans l'enseignement du ski pourrait être constitutive d'une situation de concurrence déloyale, en raison de sa plus grande capacité de reconnaissance.

En dernier lieu, vos rapporteurs souhaitent alerter les pouvoirs publics sur la nécessité de mieux réguler le secteur des apporteurs d'affaires, et notamment des conciergeries, lesquelles proposent parfois des moniteurs

de ski à leurs clients cherchant à apprendre cette pratique.

Recommandation n° 2 : Créer une instance de dialogue pérenne entre les différents représentants des moniteurs et des acteurs européens de la filière, pour converger vers une harmonisation des modalités de passage du CTT et une évaluation du phénomène du recours à des moniteurs étrangers.

Recommandation n° 3 : Renforcer les opérations de contrôle en augmentant leur fréquence et en améliorant la coordination entre services préfectoraux, Urssaf, SNMESA et autorités étrangères compétentes

Parmi les encadrants de montagne, il faut également mentionner les guides de haute montagne et les accompagnateurs en moyenne montagne, tous deux professionnels diplômés d'État.

Dans ces métiers, le sujet de la fiscalité cristallise de nombreuses tensions, en particulier du fait des écarts de traitement entre les professionnels soumis à des charges françaises élevées et ceux qui opèrent sans y être pleinement assujettis. Certains guides installés sous le régime de la liberté d'établissement ne déclarent pas intégralement leur activité ou utilisent des adresses fictives, créant un désavantage concurrentiel pour les professionnels français qui acquittent en moyenne 40 % de charges sociales et fiscales.

Enfin, le régime de TVA applicable aux professionnels du secteur renforce encore ces disparités. L'interprétation restrictive de l'article 261, 4., 4°, b du code général des impôts prive d'exonération les éducateurs sportifs indépendants rémunérés par un organisme tiers, y compris lorsqu'ils exercent à titre individuel sans salariés, ce qui affecte directement les guides travaillant via des bureaux ou des structures intermédiaires.

Recommandation n° 4 : Renforcer l'équité fiscale du secteur des guides et accompagnateurs en élargissant l'exonération de TVA aux professionnels indépendants rémunérés par un tiers et en

intensifiant les contrôles visant à garantir la déclaration effective de leurs activités.

Recommandation n° 5 : Garantir un contrôle systématique de l'adresse et de la conformité de l'activité par l'Urssaf lors de la délivrance d'une carte professionnelle par le SNMESA.

B. UNE CONCURRENCE DÉLOYALE PERCEPTIBLE SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT DE PERSONNES PARTICULIÈRES EN MONTAGNE

L'arrivée saisonnière de chauffeurs VTC extérieurs aux territoires des stations est souvent perçue comme une source de déséquilibre économique pour les entreprises locales de transport de personnes particulières, qu'il s'agisse de chauffeurs VTC indépendants ou d'artisans-taxi.

Les taxis disposent d'une autorisation de stationnement (ADS) leur permettant de stationner ou circuler sur la voie publique en attente de clients. Ils détiennent l'exclusivité de la maraude. Les VTC, à l'inverse, ont pour interdiction de réaliser des maraudes et ne peuvent intervenir que sur réservation préalable d'un client. En outre, les chauffeurs VTC ont l'interdiction de prendre en charge un client sur la voie ouverte à la circulation publique, de s'arrêter, stationner ou circuler sur la voie publique en quête de clients et de stationner ou circuler sur la voie publique aux abords des gares, aéroports ou dans l'enceinte de celles-ci.

Les auditions menées par vos rapporteurs ont pointé des irrégularités fréquentes dans le fonctionnement du secteur du transport de personnes en zone de montagne. En effet, si les chauffeurs VTC doivent impérativement attendre leurs nouvelles courses sur un emplacement privé, en dehors de la chaussée, il apparaît qu'une pratique de stationnement sur des parkings publics s'est développée. Cette technique permet aux chauffeurs VTC de ne pas avoir à retourner sur leur lieu d'établissement et d'être rapidement disponibles en cas de réservation par un nouveau client. Elle a cependant induit de vives contestations,

notamment aux abords des gares. Ces tensions ont même pu conduire, dans certains cas, à des actes de violence et de dégradation de biens que vos rapporteurs condamnent avec la plus grande fermeté.

Vos rapporteurs souhaitent, à ce titre, rappeler que le respect du cadre juridique applicable impose aux chauffeurs VTC de ne stationner qu'en dehors de la voie publique et exclusivement sur des emplacements privés, et non à proximité immédiate des gares, aéroports ou points d'affluence, afin d'éviter toute assimilation à une activité de maraude et de prévenir les tensions récurrentes observées dans ces zones.

Ils souhaitent également encourager les services de l'État à limiter la délivrance de cartes professionnelles VTC, tandis que l'extension du nombre d'acteurs au sein de ce secteur contribue à générer des perturbations dans divers domaines de l'économie touristique.

Enfin, pour apaiser les tensions visibles au cours de la saison dernière aux abords des stations de montagne, vos rapporteurs estiment que le contrôle du respect, par les chauffeurs VTC, de leurs obligations pourrait être renforcé.

Recommandation n° 6 : accroître les moyens humains et financiers des autorités publiques chargées du contrôle de la régularité des activités de VTC.

Recommandation n° 7 : limiter la délivrance de cartes professionnelles VTC afin de limiter les perturbations qui résultent de l'extension de ce secteur dans les zones touristiques.

Recommandation n° 8 : Imposer un signe supplémentaire permettant de distinguer les VTC, par exemple via l'usage d'une plaque d'immatriculation de couleur différente.