

# Une grande station de l'Ubaye : Praloup

## Un premier bilan

Les stations de l'Ubaye participent au mouvement général de développement des sports d'hiver dans les Alpes qui concerne 1,2 million de personnes environ (augmentation de 10 % par an). La progression ne profite pas également à toutes les régions alpines : si les Alpes du Nord continuent d'accueillir les 4/5<sup>es</sup> des skieurs (en nombre de nuitées), la place des Alpes du Sud s'accroît : les Hautes-Alpes, les Basses-Alpes et les Alpes-Maritimes absorbent maintenant 15 % du « marché de la neige <sup>1</sup> » : c'est « la deuxième révolution économique » de la chaîne <sup>2</sup>. L'Ubaye est ainsi envahie chaque hiver par une foule de plus en plus nombreuse, qui séjourne de plus en plus longtemps et qui présente tous les caractères d'une clientèle nouvelle par l'extension de la pratique du ski aux plus jeunes et aux plus âgés, un certain brassage social accompagné d'une relative démocratisation, des origines géographiques très diverses.

L'apparition des sports d'hiver en Ubaye ne fut pas plus tardive que dans les Alpes du Nord. Le premier remonte-pente fut installé en 1934 au Sauze, au-dessus de Barcelonnette : c'était le second construit en France. Par la suite, le développement fut beaucoup plus lent que dans les Alpes du Nord, et si les réalisations se sont multipliées après 1950, aucune n'avait jusqu'à ces derniers temps l'envergure de Courchevel, L'Alpe-d'Huez ou Morzine. Sans remettre en cause la suprématie d'ensemble du Nord sur le Sud, il semble que les stations méridionales, celles de l'Ubaye en particulier, veuillent sortir de leur isolement et se développer en tirant parti de leurs atouts naturels : un article récent d'un grand quotidien parisien a attiré l'attention sur la vallée et ses possibilités en matière de sports d'hiver <sup>3</sup>; un peu partout des slogans publicitaires ont fleuri : « Trois cents jours de soleil par an », « La neige des Alpes sous le soleil du Midi » ... et si le Français moyen ignore

---

<sup>1</sup> Voir à ce sujet l'étude de l'E.D.H.E.C. (Ecole des Hautes Etudes Commerciales) du Nord : « Neige à vendre », 47, boulevard Venbon, Lille.

<sup>2</sup> G. Veyret-Verner, La deuxième révolution économique et touristique des Alpes du Nord : les sports d'hiver (*R.G.A.*, 1959, n° 2, p. 293-307).

<sup>3</sup> Cf. E. Mallet, Un nouveau Mexique pour les habitants de l'Ubaye ? (journal *Le Monde*, 18 février 1970).

où se trouve l'Ubaye, il a au moins entendu parler de Praloup, « la station d'Honoré Bonnet », ancien entraîneur de l'équipe de France de ski. Cette jeune station figure déjà parmi les centres reconnus par le Comité français des stations de sports d'hiver<sup>4</sup> et prétend accéder, aussi bien par la qualité des équipements sportifs que par celle de l'hébergement, au rang de grande station internationale, s'insérant dans un complexe qui, à terme, doit devenir le plus important domaine skiable des Alpes du Sud. Dix ans, c'est évidemment trop court pour donner de Praloup une image définitive, mais c'est suffisant pour dresser un premier bilan de l'expérience, de son succès indéniable, de ses limites aussi et des problèmes soulevés, résolus ou non.

\*\*

### I. Les raisons d'un succès.

La station de Praloup est située à une dizaine de kilomètres de Barcelonnette. Pour s'y rendre, on emprunte d'abord la route commune aux cols de la Cayolle et d'Allos, pour ne suivre ensuite que cette dernière et prendre finalement la voie d'accès au plateau de Praloup, spécialement construite pour la station (fig. 1).

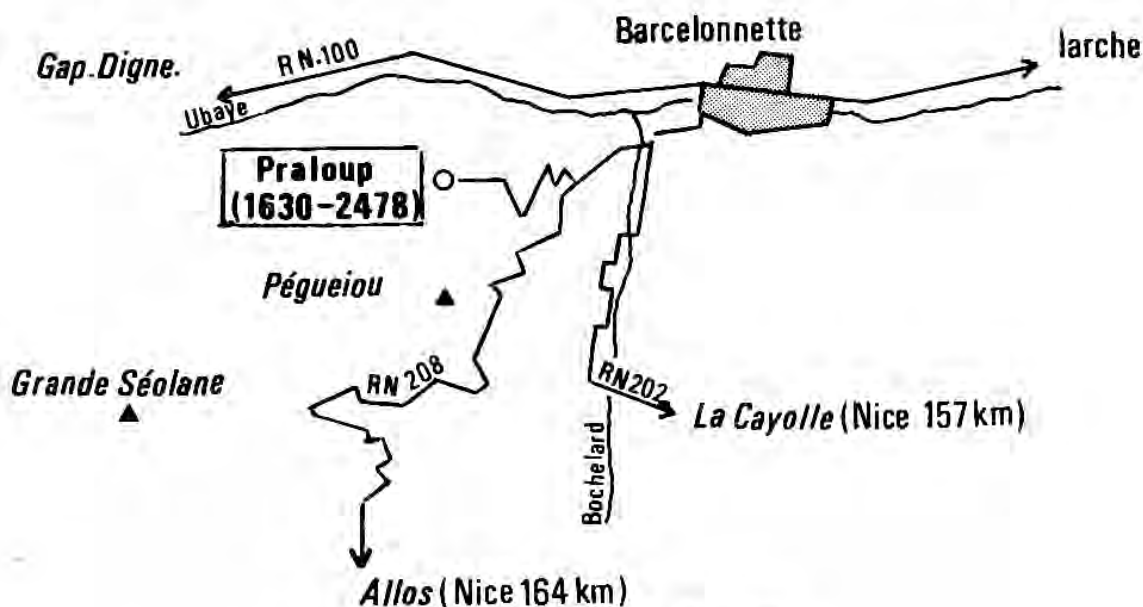


Fig. 1. — Situation de Praloup.

Hier solitaire et inanimé, parcouru naguère, comme son nom l'indique, par des meutes de loups, cet ensemble d'alpages à moutons parsemé de bois de mélèzes a été choisi pour devenir l'une des grandes

<sup>4</sup> Avec Le Sauze, la plus ancienne, ce sont les deux seules stations de classe nationale de la vallée de l'Ubaye.

stations françaises de sports d'hiver. Il est intéressant de noter que le projet est presque aussi ancien que celui du Sauze, la doyenne des stations de l'Ubaye. C'est en effet en 1935 que fut conçu par M. Blanchet, alors conseiller au Tourisme, un projet, fort vague d'ailleurs, de station sur le plateau de Praloup; en même temps étaient prospectés des terrains autour de Briançon, Serre-Chevalier et Montgenèvre, projets qui devaient aboutir beaucoup plus vite. En effet, ce n'est qu'en 1961 que la décision définitive à propos de Praloup fut prise, après un an d'études sérieuses comportant l'équivalent d'une véritable « étude de marché » concernant la future clientèle. C'est la « Société d'Aménagements Touristiques, Industriels et Sportifs » (S.A.T.I.S.) qui a réalisé, depuis 1961, l'infrastructure de la station et s'est chargée de toutes les opérations financières. Moins de dix ans après, les résultats sont déjà remarquables et s'expliquent par la conjonction de facteurs favorables, ce qui n'exclut pas l'existence de certains obstacles.

### A) *Les atouts naturels.*

Ce sont ceux des Alpes du Sud en général, auxquels s'ajoute un site privilégié :

— *Le climat* combine harmonieusement les influences méditerranéennes et montagnardes, ce qui se traduit par un air vif, pur et sain, l'absence de brouillards et de brumes, des précipitations peu nombreuses. Les deux éléments essentiels sont évidemment l'ensoleillement et l'enneigement. Le premier nous est fourni par le tableau I qui donne les durées d'ensoleillement possibles en différents points de la station échelonnés en altitude, à deux périodes de l'année.

TABLEAU I

*Les durées d'ensoleillement en différents points de la station*

Lieux	Altitude	Solstice d'hiver	Durée	Février	Durée
Molanes .....	1 500 m	9 h 45/15 h 30	5 h 45	9 h 30/16 h	6 h 30
Praloup .....	1 630 m	9 h 10/15 h	5 h 50	8 h 15/16 h	7 h 45
Les Cloutasses .....	1 820 m	9 h /15 h 30	6 h 30	8 h 30/16 h	7 h 30
Plateau supérieur ...	1 950 m	8 h 30/15 h	6 h 30	8 h 15/15 h 45	7 h 30
Ensoleillement théorique en plaine .....		7 h 45/16 h	8 h 15	7 h 10/17 h	9 h 50

Quant à l'enneigement, sa durée varie de 100 jours en moyenne à la station à 120 ou plus en altitude, ces chiffres étant susceptibles de variations selon les années : ainsi, en 1966, on a skié jusqu'à la fin du mois de mai dans la partie supérieure de la station. Le champion de ski Jean Vuarnet notait, dans un compte rendu concernant la création de Praloup : « A la date du 27 avril 1960, j'ai constaté un excellent enneigement permettant de descendre jusqu'au plateau de Praloup et sur une excellente neige malgré la saison déjà avancée. *L'enneigement*

F

est largement équivalent à celui qu'on trouvait à cette époque à même altitude en Vanoise et en Tarentaise<sup>5</sup>. » L'essor de la station en altitude accentue ces conditions favorables et permet d'envisager une saison relativement longue pour les Alpes du Sud : jusqu'à mi-avril en moyenne.

— Le site présente lui aussi de nombreux avantages : d'abord l'immensité du domaine skiable qui s'étend sur toute la zone située au

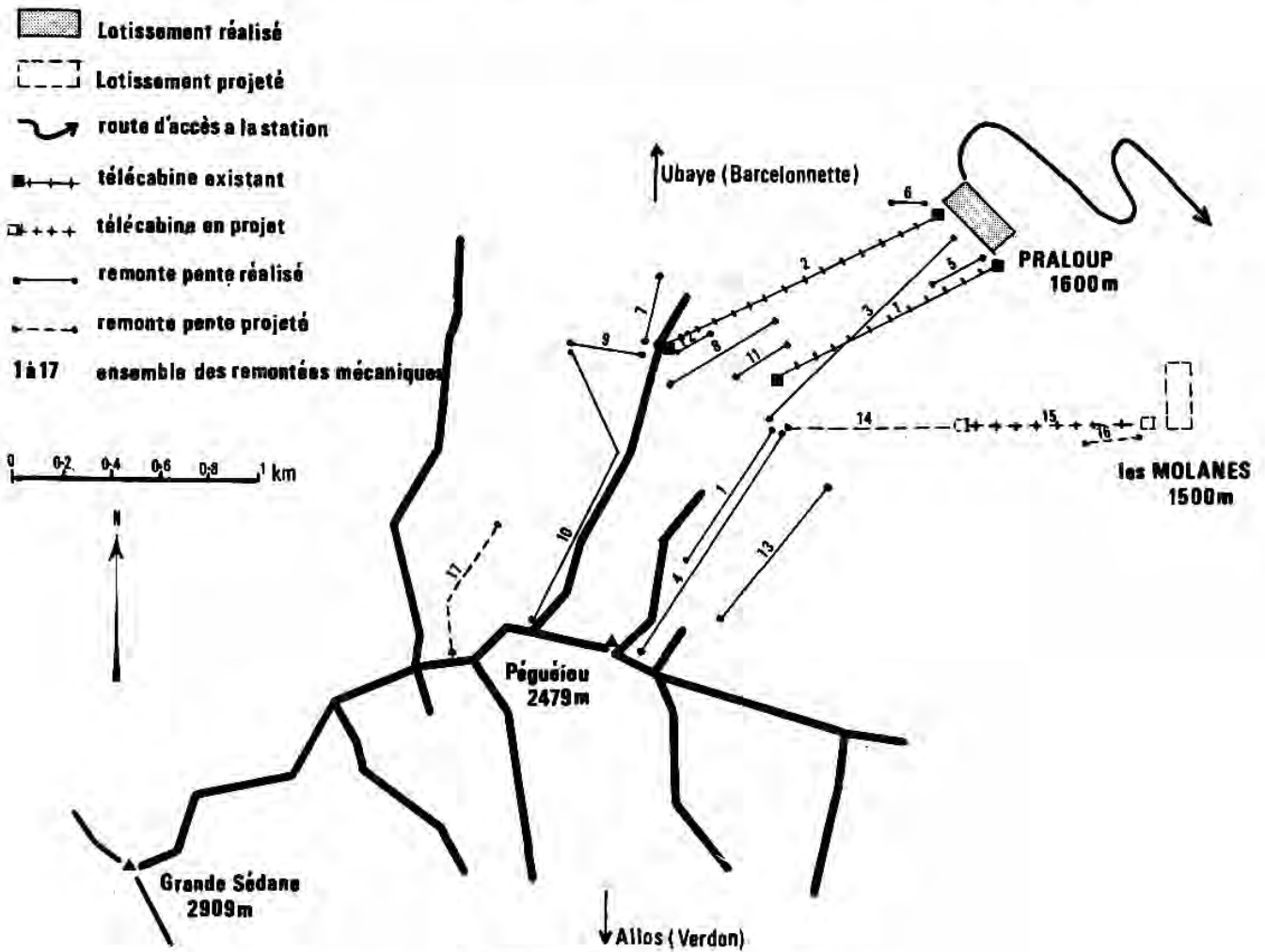


Fig. 2. — Plan de Praloup.

- 1, Télécabine de Costebelle (1 628 m — 2 130 m); 2, Télécabine des Clappiers (1 613 m — 2 020 m); 3, Télési de la Clappe (1 630 m — 2 006 m); 4, Télési du Pégúoiou (2 000 m — 2 430 m); 5, Télési de Pra-Chauvet (1 620 m — 1 693 m); 6, Télési des Sorbiers (1 630 m — 1 660 m); 7, Télési de Costebelle (2 050 m — 2 092 m); 8, Télési du Courtil (1 950 m — 2 144 m); 9, Télési de Langail (1 900 m — 2 130 m); 10, Télési des Bergeries (1 900 m — 2 380 m); 11, Télési de la Bélière (1 960 m — 2 005 m); 12, Télési du Milhou (école); 13, Télési du Bétoul (2 150 m — 2 400 m); 14, Télési des Clots (1 800 m — 2 006 m); 15, Télécabine des Molanes (1 520 m — 1 800 m); 16, Télési de Bessan (école); 17, Télési de Gimette (2 248 m — 2 502 m).

<sup>5</sup> C'est nous qui soulignons. Note de l'auteur.

Nord de l'arête joignant les sommets de la Grande Séolane et du Pégueïou et plongeant à l'Est sur la vallée du Bachelard, affluent de l'Ubaye; il permet des agrandissements successifs par l'utilisation de nombreux vallons qui descendent de la ligne de partage des eaux entre l'Ubaye et le haut Verdon; Honoré Bonnet pense que Praloup pourrait recevoir jusqu'à 5 000 skieurs sans qu'il y ait saturation des pistes ou des remontées mécaniques. Ensuite la structure du plateau de Praloup, naturellement divisé en plusieurs gradins, ce qui favorise l'implantation de constructions étagées et le développement de la station en altitude. Le système de pentes enfin qui permet tous les types de pistes, mais avec une majorité de tracés faciles : « La conformation du massif du Pégueïou, note plus loin Jean Vuarnet, le rend skiable dans tous les sens, même par des skieurs très moyens. Les pentes, assez douces, peuvent être considérées comme le type de pentes agréables pour tous les skieurs. »

### B) *Les atouts humains.*

A ces avantages d'ordre naturel, on peut ajouter l'apport des hommes et, en premier lieu, la concentration de capitaux venus en majorité de l'extérieur. Au départ, la S.A.T.I.S. fut créée par une personne étrangère à la vallée de l'Ubaye, intelligente et dynamique, qui sut intéresser à son projet un certain nombre d'individus et de sociétés du Sud-Est de la France (Barcelonnette, vallée de l'Ubaye, Aix, Marseille), ce qui lui permit de réunir un capital modeste mais suffisant pour acquérir 150 hectares de terrains et des droits sur 700 autres (passage, survol) à l'emplacement de la future station, ainsi que pour construire la route d'accès et les premières remontées mécaniques. Mais les étapes ultérieures nécessitaient des capitaux plus abondants que la mise de départ (216 millions de francs) : après s'être vainement adressée à des filateurs du Nord, puis à un groupe parisien, la S.A.T.I.S. réunit en 1962 une centaine de souscripteurs dont les cinq principaux détiennent les 3/4 des actions. Parmi eux, les établissements Phoscao, Sigrand, Sénéclauze, Primister... auxquels il convient d'ajouter les « Mexicains »<sup>6</sup> de l'Ubaye qui ont investi là une partie de leur fortune, de telle sorte que l'origine géographique des capitaux est la suivante : « Mexique », 34 %; Paris, 33 %; Sud-Est (Aix, Marseille), 16 %; Afrique du Nord (capitaux rapatriés), 13 %; Alpes du Sud, 4 %. La part de capitaux locaux, sous leur forme « mexicaine », est donc du tiers, ce qui représente une bonne proportion par rapport aux autres stations sud-alpines<sup>7</sup>.

Le rôle des hommes ne fut pas moins important : cette personnalité originaire du Nord de la France, qui créa la S.A.T.I.S., sut trouver l'argent et obtint l'aide gouvernementale : garantie morale d'abord, prêt de 320 000 F ensuite, inscription au IV<sup>e</sup> Plan de développement

<sup>6</sup> « Mexicain » : habitant de la vallée qui s'est expatrié au Mexique et qui, fortune faite, revient « au pays ».

<sup>7</sup> A Vars, par exemple, la participation locale (Vars, Guillestre et Gap) n'est que de 10 % du capital social des diverses sociétés. Cf. B. Barbier, Vars, une grande station des Alpes du Sud (R.G.A., 1968, n° 2, p. 265-281).

économique et social enfin. Une seconde personnalité a participé dès le départ à la création de Praloup en apportant la majorité des capitaux « mexicains », donnant ainsi à la S.A.T.I.S. une sorte de caution locale. Enfin, l'ancien entraîneur de l'équipe de France de ski et actuel directeur de la station a apporté le poids de son expérience « technique ». Originaire de l'Ubaye, il a donné à Praloup la publicité qui lui manquait, sans doute par l'utilisation d'un nom célèbre, en France et hors de France.

L'addition de ces facteurs favorables explique la rapidité du développement de Praloup qui, en moins de 10 ans, est devenue une grande station à vocation nationale et même internationale, puisque le « match des Six Nations » y fut organisé pendant la saison 1969-70.

## II. Un essor très rapide.

Les réalisations se sont succédé, aussi bien pour les remontées mécaniques que pour l'hébergement, depuis 1961, sur des terrains non bâtis, ce qui est l'une des originalités de Praloup dans les Alpes du Sud où les stations de sports d'hiver se sont implantées dans des villages de montagne qui s'étoffent chaque année, en s'équipant progressivement en remontées mécaniques et en hôtels pour se transformer peu à peu en stations : tel est le cas de Val-d'Isère, Megève, Vars... Praloup au contraire naquit de toutes pièces, comme Flaine ou Avoriaz dans les Alpes du Nord.

Le massif du Pégúéiou reconnu favorable aux sports d'hiver, tous les emplacements susceptibles de recevoir des constructions furent examinés, puis un plan d'urbanisme fut dressé. Le Commissariat général au Tourisme vint, avec ses techniciens, inspecter le site et inscrivit Praloup au IV<sup>e</sup> Plan, avec la Foux d'Allos de l'autre côté de la montagne, sous le vocable de « complexe Ubaye-Verdon ».

Le premier travail fut le débroussaillage, l'aménagement des voies d'accès du lotissement, le captage des sources en altitude et la réalisation de réseaux d'assainissement, en un mot la viabilisation des terrains. Cette infrastructure fut réalisée de 1961 à 1964, mais les premiers lots purent être vendus au cours de l'année 1961, ce qui représente une belle prouesse technique. Afin d'assurer le développement régulier de la station, et dans le but de synchroniser les constructions destinées à l'hébergement et les remontées mécaniques, la S.A.T.I.S. vendit des terrains avec obligation de construire dans les deux ans pour les chalets individuels, dans les trois ans pour les immeubles collectifs et les hôtels. Un cahier des charges fut ouvert afin d'assurer l'unité architecturale de la station. Le plan d'urbanisme prévoyait aussi l'implantation des bâtiments, leurs volume, leur hauteur, afin que chacun bénéficie de la vue et de l'ensoleillement en tenant compte de la disposition naturelle en gradins du plateau de Praloup. Ainsi s'est constituée une station avec un « front de neige » face aux pistes, les voies d'accès ou de déplacement à l'intérieur de Praloup ne recoupant jamais les remontées mécaniques ou les itinéraires de descente.

### A) *Les remontées mécaniques.*

Elles ont toutes été construites par la S.A.T.I.S. qui y a investi 500 millions de francs environ<sup>8</sup>. Les premières réalisations datent de 1963 qui vit fonctionner 4 téléskis; au fil des ans, le nombre de ceux-ci est passé à 13, et l'on a construit 2 télécabines, desservant en tout 45 kilomètres de pistes balisées pour une dénivellation utile de plus de 3 kilomètres. L'ensemble est conçu pour que l'on puisse passer d'une piste à l'autre sans déchausser les skis. Les itinéraires de descente sont larges, minutieusement préparés à l'aide d'engins spécialisés et continuellement entretenus. Sur le plan sportif, la piste qui descend du Pégueiou a une longueur de 3 200 mètres pour une dénivellation de 800 mètres. En l'allongeant sous la station, elle pourrait être la plus longue piste de descente d'Europe. Les projets prévoient encore la construction d'un troisième télécabine et de 7 nouveaux téléskis, tous situés en altitude. Quant au projet de liaison Ubaye-Verdon, il semble que l'idée n'en soit pas totalement abandonnée, en dépit des obstacles techniques et financiers, car la rentabilité de telles installations de prestige est loin d'être assurée; à ce moment-là, Praloup offrirait près de 100 kilomètres de pistes à ses usagers (fig. 3).

### B) *Les possibilités d'hébergement.*

Elles se sont développées parallèlement aux remontées mécaniques :

— Il y avait, au 1<sup>er</sup> janvier 1970, 7 hôtels classés (4 trois étoiles A et 3 deux étoiles A) offrant 275 chambres et 3 établissements plus modestes (une trentaine de chambres, 15 dortoirs). On peut y ajouter l'unique hôtel du chef-lieu de la commune d'Uvernet et, dans une certaine mesure, les établissements de Barcelonnette (85 chambres) où se réfugient les hivernants qui n'ont pas pu ou voulu se loger dans la station.

— L'hébergement complémentaire est assuré par 545 appartements et une cinquantaine de chalets, ce qui porte la capacité actuelle d'accueil à 4 800 lits, dont plus de 1 000 en hôtels classés et 1 500 en appartements ou chalets. En revanche, la station s'étant développée « ex nihilo », il n'y a pas d'accueil possible en « meublés » chez l'habitant, sinon à Barcelonnette et dans les villages voisins, mais cette forme d'hébergement est encore peu répandue pendant la saison hivernale, les propriétaires de meublés répugnant à investir les sommes nécessaires pour le chauffage. On peut penser toutefois que cet état d'esprit se modifiera rapidement dans les années à venir, avec la croissance des demandes. Il n'y a pas non plus de chalets de collectivités et les classes de neige sont absentes de Praloup (les établissements scolaires de Barcelonnette profitent de la station, mais il ne s'agit pas de classes de neige véritables).

---

<sup>8</sup> A titre indicatif, voici le coût approximatif des remontées actuelles, à gros débit horaire :

— 1 télésiège coûte 250 F le mètre linéaire;

— 1 télécabine coûte 450 F le mètre linéaire, plus 900 000 F pour les gares (départ, arrivée).

Cf. B. Barbier, *Villes et centres des Alpes du Sud. Etude de réseau urbain*. Gap, L. Jean, 1969 (thèse).

— Les projets, dans le domaine de l'hébergement, sont ambitieux puisqu'ils envisagent de doubler la capacité actuelle d'ici à 1976 (9 000 lits) à raison d'une augmentation de 800 lits par an, alors que les calculs initiaux ne prévoyaient pas plus de 5 000 lits. En fait, les responsables de la station se sont aperçus que près de la moitié de la clientèle ne skiait pas : il faut donc héberger les skieurs et les non-skieurs, c'est-à-dire doubler la capacité initiale si l'on ne veut pas que les remontées mécaniques fonctionnent à 50 % de leur rendement. C'est le lotissement du plateau de Praloup qui a été construit en premier et qui offre aujourd'hui la totalité de l'accueil possible, mais l'extension de la station doit s'effectuer par l'intermédiaire d'autres lotissements, entièrement séparés les uns des autres. En particulier celui des Molanes, dont les travaux doivent commencer au cours de l'été 1971, est situé à 1,800 kilomètre de Praloup, et c'est pour lui qu'est prévu le troisième télécabine. Ce lotissement ne comportera que de petits immeubles afin d'être très « aéré » (250 lits).

Signalons enfin que la station dispose d'une Ecole de ski français (50 moniteurs), qu'elle est classée, c'est-à-dire reconnue par le Comité Français des Stations de Sports d'Hiver<sup>9</sup>, qu'elle est affiliée au « Groupement des remontées mécaniques des Alpes du Sud », ce qui permet une politique commune des stations sud-alpines dans différents domaines (publicité...).

### C) *La fréquentation.*

Le succès de Praloup auprès des skieurs a été immédiat; en revanche la station éprouve plus de difficultés à recruter une clientèle d'été. A l'origine, l'aire de recrutement était essentiellement régionale (Provence, Côte d'Azur), mais elle tend de plus en plus à se diversifier par des apports venus de toute la France et de l'étranger.

— Le recrutement géographique est évidemment fonction de la longueur du séjour : pour les fins de semaine, « l'alimentation naturelle » de Praloup est restée la région méditerranéenne, en particulier les villes d'Aix (190 km), Marseille (230 km), Avignon (238 km)... jusqu'à concurrence de 50 %. L'autre moitié est fournie par la population locale au sens large, incluant Gap qui se trouve à 70 km. En revanche, pour les séjours prolongés, d'une semaine ou plus, la part de la clientèle méridionale est moins élevée; s'y ajoutent des skieurs venus de la région parisienne, du Nord, de l'agglomération lyonnaise et des étrangers : Belges, Anglais, Hollandais et surtout Italiens depuis l'ouverture permanente du col de Larche.

— Il est assez difficile de chiffrer exactement cette clientèle, en l'absence d'un Office du Tourisme qui centraliserait toutes les demandes comme à Vars. Quelques comptages ont été effectués par la gendarmerie, donnant des indications utiles mais fragmentaires : certains samedis, il a été dénombré 1 500 à 1 800 voitures sur les parkings de la station,

---

<sup>9</sup> Ce qui signifie qu'elle satisfait à certaines normes concernant l'hébergement (nombre de lits) et l'équipement sportif (remontées mécaniques, dénivellation...).



un peu plus le dimanche (2 000 véhicules), ce qui implique la présence de 6 000 à 6 500 personnes environ. A Noël, février et Pâques, les estimations sont plus précises grâce aux fiches d'hôtels : 4 500 touristes, dont la moitié à peine skie régulièrement. L'été enfin, on a compté 2 000 personnes par jour pendant le mois d'août, un peu moins en juillet, beaucoup moins en septembre<sup>10</sup>. Pendant les périodes d'intersaison et en dehors des fins de semaine, la fréquentation est médiocre : de très rares séjours, quelques passages et, surtout, la clientèle locale au sens étroit du terme, c'est-à-dire les enfants et adolescents du lycée de Barcelonnette, les militaires de la garnison...

— La fréquentation hôtelière est mieux connue et présente un équilibre assez remarquable entre le passage et le séjour : en effet, pendant la saison de ski, les hôtels affichent complets toutes les fins de semaine (du vendredi soir au lundi); pendant les fêtes et vacances scolaires il en est de même, mais cette fois à cause des séjours de 8, 10 ou 15 jours. Le taux de fréquentation des hôtels varie de 65 à 75 % pour l'ensemble de la saison 1969-70, atteignant même 87 % pour un établissement, ce qui est un beau résultat, illustrant parfaitement la progression de l'hôtellerie dans les stations des Alpes du Sud : + 55 % sur l'hiver 1968-69 et + 20 % sur 1967-68<sup>11</sup>. On peut penser que la mise au point de « forfaits-skieurs » au départ des grandes villes (Paris, Lyon, Marseille) permettrait d'améliorer encore la fréquentation hôtelière hivernale. Quant à la saison d'été, son succès dépend du développement des équipements sportifs et culturels à Praloup même et dans toute la vallée de l'Ubaye. Du point de vue origine géographique, la clientèle hôtelière de la station présente les mêmes caractéristiques que l'ensemble des touristes qui fréquentent Praloup, c'est-à-dire une tonalité plus nettement locale et régionale pendant les fins de semaine, une plus grande diversité pour les séjours prolongés.

— Quant à l'origine socio-professionnelle de la clientèle, il n'a pas été possible de la déterminer avec précision. Les responsables de la station affirment bien qu'elle est fréquentée par toutes les catégories sociales, du cadre supérieur à l'artisan ou l'ouvrier, mais il s'agit plus d'une pétition de principe ou d'un idéal que d'une réalité concrètement observée. Au contraire, les tarifs de l'hôtellerie comme ceux des remontées mécaniques font de Praloup la plus chère des stations de l'Ubaye, une station de luxe plus qu'une station familiale, ce que confirme d'ailleurs l'absence totale de classes de neige ou de groupements de jeunes.

Praloup a donc largement dépassé le niveau régional pour se hisser, en quelques années, au rang de grande station nationale. Son succès est manifeste, ce qui ne signifie pas que les difficultés et les problèmes lui aient été épargnés. Rançon d'une croissance trop rapide, ambition démesurée par rapport au milieu local ? Seul le temps permettra de répondre définitivement à ces questions, mais certaines remarques s'imposent déjà.

---

<sup>10</sup> Renseignements fournis par M. Honoré Bonnet.

<sup>11</sup> Cf. Journal *Le Monde* des 7-8 juin 1970 (Courrier du Tourisme).

### III. Difficultés et problèmes d'une grande station.

Le succès de Praloup ne doit pas, en effet, voiler certaines difficultés qui tiennent au contexte régional et à l'implantation elle-même.

— Un premier élément défavorable était la localisation dans le département des Basses-Alpes, le mal nommé, surtout dans ce secteur, puisque la vallée de l'Ubaye est dominée par une soixantaine de sommets dépassant 3 000 mètres. Les élus locaux viennent d'obtenir une appellation plus riche de promesses touristiques : « Alpes de Haute Provence », et l'on peut penser que Praloup en profitera, comme le reste de la vallée.

— Malheureusement, tout ne peut être amélioré par un changement d'étiquette et l'un des principaux obstacles demeure : c'est la difficulté d'accès et de liaison avec l'extérieur. En effet, toutes les relations de l'Ubaye dépendent de la route; celle-ci devrait donc être à la mesure de sa fonction. Force est bien de constater qu'il en est rarement ainsi. La construction des splendides déviations qui longent la retenue de Serre-Ponçon au débouché de l'Ubaye sur la Durance — chaussées à trois voies, courbes des virages très élargies, tunnels, accotements aménagés avec parkings... — ne fait qu'accroître l'aspect caduc de la route principale, la R.N. 100 qui parcourt la vallée d'un bout à l'autre. Là, une chaussée étroite où le croisement est parfois un problème, des virages accentués, des « garde-fous » symboliques ou absents alors que l'Ubaye gronde trente mètres plus bas, pas d'accotements, pas de parkings, une vraie route de montagne qui ne manque pas de charme mais qui n'incite guère à profiter des beautés du paysage qui se déroule de part et d'autre. Et pourtant le trafic est considérable, aussi bien en voitures particulières qu'en poids lourds. Il est vrai que cette route de la vallée est très honorable si on la compare avec celle des cols, Allos et La Cayolle en particulier, où le croisement n'est possible qu'au niveau des refuges prévus à cet effet. Il est certain que de grands travaux seraient nécessaires pour améliorer la viabilité, dont la difficulté constitue un obstacle non négligeable pour l'automobiliste, mais le problème le plus grave se pose en hiver. En effet, si la vallée de l'Ubaye est largement ouverte sur l'extérieur en été, elle se transforme en impasse de fin novembre à fin avril en moyenne, puisque les cols du Nord (Vars) et du Sud (Allos, La Cayolle et Restefond) sont fermés. Les communications sont alors considérablement allongées : Nice, qui n'est qu'à 160 kilomètres en été, se retrouve à 240 en hiver ! Cette situation est évidemment très préjudiciable à la vallée en pleine période des sports d'hiver : la clientèle niçoise qui envahit Auron, Valberg, La Foux d'Allos... ne peut venir jusqu'à Barcelonnette sans faire un détour qui allonge de moitié son déplacement. Depuis deux ou trois ans un effort a été réalisé pour maintenir constamment ouvert le col de Larche et, si possible, celui de Vars. C'est un premier pas, mais insuffisant, pour désenclaver la vallée pendant l'hiver.

Le petit aérodrome de Barcelonnette, construit sur le cône de déjection du célèbre Riou-Bourdoux et accessible aux avions de 15 places, devrait également permettre des relations plus faciles avec l'extérieur, mais l'essentiel reste à faire, à savoir l'amélioration de la R.N. 100 dans sa traversée de l'Ubaye. Tant que subsistera ce goulot d'étranglement, il semble un peu illusoire d'attendre beaucoup plus de clients dans les

stations de la vallée en général, à Praloup en particulier, car les centres de ski plus facilement accessibles, comme ceux du Briançonnais, resteront privilégiés.

— Un troisième élément défavorable semble être la médiocrité du milieu local, sans qu'il y ait rien de péjoratif dans cette formule. Il faut entendre par là la maigreur des effectifs humains — Praloup est installée sur la commune d'Uvernet qui n'a que 217 habitants répartis dans de nombreux hameaux ou fermes isolées — le pourcentage élevé des vieillards, la pauvreté de l'activité agricole, l'absence totale d'industries ou d'artisanat. Tout cela explique le manque de dynamisme des communautés humaines, leur résignation devant une évolution économique qui les laisse « en marge », leur méfiance aussi vis-à-vis de « l'étranger » qui veut tenter quelque chose. Il est de notoriété publique qu'au moment de la construction de Praloup, la majorité de la population de l'Ubaye s'est montrée très sceptique et n'a rien fait pour jouer un rôle actif dans l'entreprise. Beaucoup voudraient maintenant « voler au secours de la victoire », mais il est trop tard. Ainsi apparaît le poids de structures mentales et sociales archaïques, de comportements paralysants, peu propices à l'insertion dans une activité typiquement moderne comme le tourisme.

A ces difficultés d'ordre général s'en ajoutent d'autres, plus particulières dans la mesure où elles apparaissent liées au site ou à la conception de la station elle-même.

— Un premier défaut vient d'une altitude relativement basse (1 600 mètres) qui ne met pas complètement Praloup à l'abri du risque grave de manquer de neige à Noël, ce qui d'ailleurs s'est produit pendant l'hiver 1961-62. En fin de saison, le plateau de rassemblement, point d'arrivée des pistes et de départ des remontées mécaniques, peut devenir un bourbier pendant la journée et une « patinoire » le matin si la nuit a été froide. Les responsables de la station, conscients de ce danger, ont multiplié les remontées en altitude et les projets actuels se situent tous au-dessus de 1 800 mètres (excepté pour un petit téléski-école). Cette situation, explicable pour une station ancienne comme Le Sauze, ne l'est guère pour Praloup qui n'a pas dix ans d'âge. Il semble bien en effet, si l'on veut rentabiliser rapidement des équipements coûteux par une saison suffisamment longue, que l'on ne puisse guère descendre en dessous de 1 750-1 800 mètres, en Ubaye du moins. On voit bien les raisons d'un tel choix : il s'agissait de tirer le meilleur parti d'un site remarquable à bien des égards. Toutefois, l'existence de gradins successifs aurait peut-être permis d'envisager une installation 150 à 200 mètres plus haut; du même coup, certains inconvénients regrettables étaient évités : une partie du lotissement de Praloup ne voit pratiquement pas la vallée, cachée par une brutale rupture de pente, et se trouve en face du « schuss d'arrivée », forte pente garnie de mélèzes, donc sans grand intérêt. La belle vue sur la vallée est réservée aux constructions qui se trouvent en contrebas de la station, ce qui oblige leurs occupants à monter pour y accéder, autre inconvénient.

— D'autre part, la conception même de la station, création d'un puissant groupe capitaliste dont le but n'est évidemment pas l'équilibre régional ni la revalorisation de l'activité humaine par le tourisme, mais avant tout la rentabilité d'installations onéreuses et les bénéfices qui en découlent, appelle quelques réserves. Cette attitude, qui se justifie écono-

miquement, n'est pas l'apanage des promoteurs de Praloup, et on ne saurait leur en faire grief puisque c'est la règle générale. En revanche, on ne peut que regretter l'absence de participation locale à l'essor de la station. La petite commune d'Uvernet, sur le territoire de laquelle est implantée Praloup, est l'une des plus défavorisées de l'Ubaye par sa situation à l'écart de l'axe principal de la vallée. Le développement de la station, qui s'est réalisé de façon quasi autonome, ne lui a rien apporté pour l'instant, sinon l'augmentation des impôts locaux par suite de charges nouvelles. Or le budget d'Uvernet est l'un des plus réduits de l'Ubaye (7 200 F en 1963 ! 116 000 F aujourd'hui) et le financement de la voirie, du déneigement ou de l'éclairage de la station lui pose des problèmes pratiquement insurmontables. D'autre part, la S.A.T.I.S. n'a pu éviter la spéculation foncière qui a suivi les premières réalisations. De nombreux agriculteurs ont demandé le « rachat de leurs terres contre argent comptant » au lieu de « solliciter en échange un terrain qui permette de construire, par exemple un commerce<sup>12</sup> », ce qui les aurait intégrés dans le circuit économique de la station.

Un autre élément encore est à considérer : Uvernet n'est pas une commune groupée autour d'un centre, mais une addition d'« écarts » de taille variable<sup>13</sup>. Cette structure très lâche ne permet pas à la commune de faire contrepoids à la station qui s'est « enkystée » sur son territoire et à laquelle on accède sans passer par le village, qui se trouve donc à l'écart de toute l'activité touristique. A plus ou moins longue échéance, le risque est de voir le centre de gravité se déplacer vers Praloup et les promoteurs de la station devenir les « maîtres » de la commune, réduite à l'état de satellite tout à fait secondaire.

— Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que le problème majeur soit, ici comme ailleurs, mais sans doute plus qu'ailleurs, celui du retentissement démographique, économique et humain de l'essor touristique sur une population jusque-là essentiellement rurale. Apparemment, le résultat est positif sur le plan démographique puisque, après avoir subi comme toutes les communes de montagne un intense dépeuplement, Uvernet a réussi à renverser une tendance constamment défavorable depuis des décennies et à retrouver, en le dépassant même légèrement, le chiffre de 1936, soit 207 habitants : 140 en 1954, 114 en 1962, 217 en 1968, ce qui représente le plus fort accroissement de toute la vallée de l'Ubaye pendant la dernière période intercensitaire (+ 90 % en 6 ans, soit + 15 % par an). Toutefois, on peut penser que cette expansion démographique se ralentira dans les prochaines années, car la plus grande partie de la station est maintenant réalisée. Statistiquement donc le bénéfice est indéniable : il est dû pour une faible part à l'excédent des naissances sur les décès (+ 9) et pour l'essentiel au solde migratoire (+ 94), c'est-à-dire à l'arrivée de nouveaux habitants, jeunes pour la plupart, qui ont transformé la pyramide des âges de la commune en l'élargissant à sa base.

Cet apport extérieur était indispensable, ce qui montre bien que le déclin démographique était déjà trop accentué pour que la localité

<sup>12</sup> Cf. E. Mallet, article cité.

<sup>13</sup> Pour l'I.N.S.E.E., les 217 habitants figurent à la rubrique « éparses » (recensement de 1968).

d'Uvernet puisse tirer vraiment parti des perspectives nouvelles offertes par la station, en particulier dans le domaine de l'emploi. Effectivement, les occupations les plus intéressantes — moniteurs de ski, hôteliers, commerçants... — ont échappé aux gens d'Uvernet et il ne leur est resté que les plus subalternes — ramasseurs de tickets, « perchmen », employés des hôtels ou des restaurants... — celles qui constituent ce que l'on appelle parfois le « prolétariat » des stations. Les emplois réclamant un certain bagage culturel et sportif (moniteurs de ski) ou l'avance de capitaux importants, (hôtellerie, commerces) ont été occupés par du personnel venu de l'extérieur, très peu de Barcelonnette (1 seul commerçant sur 12), mais surtout du Sud-Est de la France, voire même au-delà (Tarbes par exemple). Les chiffres concernant les moniteurs de ski sont, à cet égard, très révélateurs : l'École de Ski Français emploie 50 personnes, dont 6 seulement sont « du pays », c'est-à-dire d'Uvernet, le reste venant de Barcelonnette ou d'ailleurs.

— D'une façon générale, Praloup a beaucoup plus de rapports avec la sous-préfecture qu'avec sa commune de tutelle, Uvernet. A ce titre, l'essor de la station a renforcé l'emprise de Barcelonnette sur son environnement rural et, par là même, accru le déséquilibre régional déjà trop accentué entre « la capitale » et les petites communes qui en dépendent administrativement. L'influence de Barcelonnette est d'ailleurs renforcée par un défaut de Praloup qu'il convient de souligner : le retard de l'infrastructure commerciale et des services en général par rapport aux équipements sportifs et aux possibilités d'hébergement; aux 4 800 lits offerts par la station correspondent, pour l'instant, une douzaine de commerces, ce qui est notoirement insuffisant<sup>14</sup>. En particulier, il n'y a encore ni médecin ni pharmacien et, en cas de besoin, il faut aller jusqu'à Barcelonnette, qui est elle-même sous-équipée à ce point de vue. Dans le domaine culturel, la carence est encore plus grave puisqu'il n'y a rien en dehors du « Club Culturel Omnisports » dont les activités sont réduites (ski, ski-bob et natation !) et qui n'a de culturel que le nom. Un gros effort reste donc à faire dans ce domaine, dont les responsables de la station sont d'ailleurs conscients puisqu'ils affirment vouloir rattraper le retard dans les deux années à venir.

\*\*

## CONCLUSION

### RENOUVEAU OU COLONISATION DE LA MONTAGNE ?

A Praloup comme à Vars, à Val-d'Isère ou à Orcières, mais avec plus d'acuité du fait de l'indigence des effectifs humains autochtones, le problème le plus grave est sociologique et psychologique : dans quelle mesure la population locale pourra-t-elle et voudra-t-elle s'intégrer à l'essor de la station ? Dans quelle mesure aussi les promoteurs de

---

<sup>14</sup> Liste des commerces ouverts à Praloup pendant la saison 1969-70 : alimentation; bimbeloterie; coiffure; décoration; appareils ménagers; jeux et billards électriques; 4 magasins de sports; photo-ciné; tabac, journaux, librairie.

Praloup considèrent-ils le groupe humain indigène comme partie prenante dans le développement de la station ? Il est évidemment difficile d'apporter une réponse définitive à ces questions, mais l'orientation de Praloup est déjà suffisamment déterminée pour que l'on éprouve quelques craintes quant à la suite de l'expérience. En face d'une population peu nombreuse, démunie matériellement et psychologiquement, la S.A.T.I.S. fait déjà figure de nouveau maître. La communauté villageoise, mal structurée, ne peut supporter seule le poids de ce satellite encombrant qu'est la station de Praloup, mais l'individualisme farouche de la mentalité bas-alpine se prête mal à des solutions collectives. L'activité agricole, fondement d'une certaine indépendance, économique aussi bien que morale, dépérit d'autant plus rapidement que personne n'a l'autorité suffisante pour faire admettre aux agriculteurs d'Uvernet la nécessaire évolution, personne non plus pour prendre en charge les intérêts du village face à la station. A cet égard, l'exemple voisin de Vars montre quel rôle essentiel peut jouer une personnalité, locale ou « adoptée », soucieuse de sauvegarder les intérêts locaux. Il faut, bien sûr, préférer Praloup au néant, mais on peut aussi regretter qu'à partir du moment où fut décidée l'implantation d'une nouvelle station dans la vallée de l'Ubaye, l'exemple de Vars<sup>15</sup> n'ait pas déterminé les promoteurs de Praloup à tenter une véritable expérience de rénovation rurale fondée sur le tourisme et s'appuyant, dans la mesure du possible, sur le milieu local dont il semble bien que ce soit la dernière chance.

---

<sup>15</sup> Au sujet de Vars, outre travail déjà cité de B. Barbier, deux excellents articles ont paru :

- J.-F. Simon, Le village de Vars s'efforce d'éviter la colonisation (journal *Le Monde*);
- X..., L'adaptation des agriculteurs aux activités touristiques et sportives de la montagne (*Journal de la Mutualité agricole du Rhône*, février 1966).

## Une grande station de l'Ubaye : Praloup. Un premier bilan

Charles Avocat

Revue de géographie alpine, Année 1971, Volume 59, Numéro 2

p. 243 - 256

[Voir l'article en ligne](#)

### Avertissement

L'éditeur du site « PERSEE » – le Ministère de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche, Direction de l'enseignement supérieur, Sous-direction des bibliothèques et de la documentation – détient la propriété intellectuelle et les droits d'exploitation. A ce titre il est titulaire des droits d'auteur et du droit sui generis du producteur de bases de données sur ce site conformément à la loi n°98-536 du 1er juillet 1998 relative aux bases de données.

Les oeuvres reproduites sur le site « PERSEE » sont protégées par les dispositions générales du Code de la propriété intellectuelle.

#### Droits et devoirs des utilisateurs

Pour un usage strictement privé, la simple reproduction du contenu de ce site est libre.

Pour un usage scientifique ou pédagogique, à des fins de recherches, d'enseignement ou de communication excluant toute exploitation commerciale, la reproduction et la communication au public du contenu de ce site sont autorisées, sous réserve que celles-ci servent d'illustration, ne soient pas substantielles et ne soient pas expressément limitées (plans ou photographies). La mention Le Ministère de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche, Direction de l'enseignement supérieur, Sous-direction des bibliothèques et de la documentation sur chaque reproduction tirée du site est obligatoire ainsi que le nom de la revue et- lorsqu'ils sont indiqués - le nom de l'auteur et la référence du document reproduit.

Toute autre reproduction ou communication au public, intégrale ou substantielle du contenu de ce site, par quelque procédé que ce soit, de l'éditeur original de l'oeuvre, de l'auteur et de ses ayants droit.

La reproduction et l'exploitation des photographies et des plans, y compris à des fins commerciales, doivent être autorisés par l'éditeur du site, Le Ministère de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche, Direction de l'enseignement supérieur, Sous-direction des bibliothèques et de la documentation (voir <http://www.sup.adc.education.fr/bib/> ). La source et les crédits devront toujours être mentionnés.