

Cols, culs-de-sac et voies de passage : une lecture de Pralognan par les transports

Xavier Bernier

De Chambéry à Pralognan, vous aurez à parcourir 104 km dont 75 sur autoroute et le voyage pourra, dans des conditions de circulation fluide, s'effectuer en 1h21 dont 44 minutes de parcours autoroutier. Telle est la réponse usuelle donnée par les navigateurs (de type GPS ou site dédié comme *ViaMichelin*) pour qui veut se rendre dans la « capitale de la Vanoise » depuis la préfecture de la Savoie. Autant dire que les fondements étymologiques (« *Pré éloigné* ») ne semblent pas trouver d'écho dans la réalité actuelle ni dans une situation relative aux grandes stations voisines. D'après les mêmes sources, le voyageur effectuera en effet les 108 km pour atteindre La Plagne en 1h22 et les 100 km pour atteindre Courchevel en 1h13. Alors pourquoi ce sentiment commun aux Pralognanais et aux visiteurs d'être en « bout-du-monde » et de devoir composer avec une accessibilité difficile ? L'histoire ne saurait être convoquée puisqu'elle contredit au contraire cette perception. R. Excoffier et F. Harvois nous font dans cet ouvrage des rappels salutaires sur la place et le rôle stratégiques de Pralognan sur les routes historiques comme celle « du sel et des fromages ». Comme auparavant J. de Leymarie (1996) avait souligné l'importance du col de la Vanoise pour le transit des troupeaux (bovins, caprins et ovins) et des marchandises : des cuirs tannés, de la résine ou du miel (conditionné en petits tonnelets), acheminés depuis la Tarentaise et en sens inverse (venant essentiellement d'Italie) des produits alimentaires, du froment (qui ne pousse pas en altitude), du riz, du blé de Turquie (maïs), des pommes de terre, des châtaignes et du pain de noix, des épices (sucre de canne, clous de girofle, cannelle, noix de muscade, poivre...) ou encore des ingrédients utilisés en pharmacopée. Ici moins encore qu'ailleurs, la montagne n'a jamais fait obstacle à la circulation et aux échanges. Pendant longtemps, Pralognan s'est ainsi révélé une étape obligée dans la traversée du massif, une « porte de sortie » de la Tarentaise. Il a notamment bénéficié de sa situation de pied des cols de la Vanoise et de Chavière, d'autant plus que les passages de la Madeleine et de l'Iseran relevaient surtout de logiques locales. Le slogan de « capitale de la Vanoise » atteste aujourd'hui des aspirations contemporaines, sinon à renouer avec ce passé, en tout cas à refuser le statut de « cul-de-sac » et les images de marginalité qui l'accompagnent.

Comment l'ouverture des routes a fait de Pralognan une fin d'itinéraire : les paradoxes liés à la modernisation des infrastructures de transport

Longtemps, Pralognan n'a pas marqué la fin de la « route »

Pour s'en convaincre, il suffit par exemple de consulter des cartes anciennes et de suivre du bout du doigt, comme pouvait le faire le voyageur de l'époque, le figuré de l'itinéraire depuis Albertville vers Moûtiers, Bozel, Pralognan, le col de la Vanoise, Termignon, Lanslebourg puis le col du Mont-Cenis et au-delà... (Les documents ne manquent pas et on peut en particulier se référer à la carte d'Etat-Major de 1875 au 1/80 000).



La carte d'état-major de 1875 au 1/80 000°.

La « route » de Pralognan se poursuit jusqu'au col de la Vanoise et au-delà en Maurienne.

Croquis des environs de PRALOGNAN-la-VANOISE

Echelle approximative 1:50 000*



Carte de J.-A. Favre (1905).

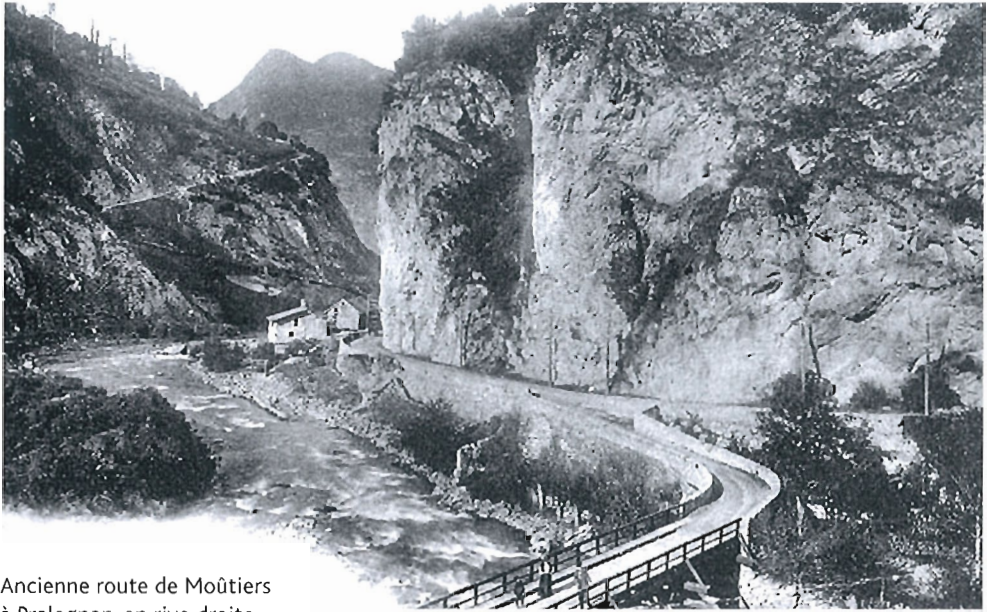
L'appellation « routes » ne doit bien sûr pas faire confusion : en fait de routes, il s'agissait d'itinéraires praticables pour le voyageur. Dans la nomenclature des cartographes de l'époque, c'est plus qu'un tracé réservé au cheminement piéton, mais ce n'est pas encore une voie carrossable à la chaussée revêtue comme on peut l'entendre aujourd'hui. Sur d'autres cartes (comme celle de J.-A. Favre, 1905), on peut distinguer en légende des routes régulièrement entretenues, des routes irrégulièrement entretenues, des chemins de char, des sentiers muletiers, des sentiers mauvais muletiers, des sentiers de piétons, des pistes irrégulières. Cette diversité même et cette précision des renseignements en dit long sur l'intensité et la variété des déplacements. A travers le massif de la Vanoise, la meilleure « route » semble en tout cas, jusqu'au début du XX^e siècle, toujours passer par Pralognan.

Mais après avoir longtemps « regardé vers le haut », là où on passe, les Pralognanais vont peu à peu et de plus en plus « regarder vers le bas », c'est-à-dire d'où l'on vient. Décrite dans ces pages par C. Gauchon, l'ouverture de Pralognan au tourisme, à partir des années 1860, est pour beaucoup à l'origine de ce retournement. Les voyageurs du XIX^e siècle vont faire de la vallée une destination touristique de premier plan, mais sans l'associer d'abord à un « terminus ». Les descriptions font par contre état d'une plus ou moins bonne praticabilité de la « route ». Ainsi P. Collet (1853) évoque les envi-

rons de Brides ; mais, parmi les « *milliers de gais villages* », il ne cite pas Pralognan et s'arrête à Bozel. « *De Bozel, la route continue au travers d'une riante prairie et conduit dans la vallée de Maurienne, en traversant le Plan-Net, Pralognan et la Vanoise* » (p. 91).



La « route » de Pralognan avant sa modernisation : le passage dans les Gorges de Ballandaz, signalé dans les guides touristiques, agrémente la montée vers Pralognan. La route actuelle passe plus haut sur le versant.



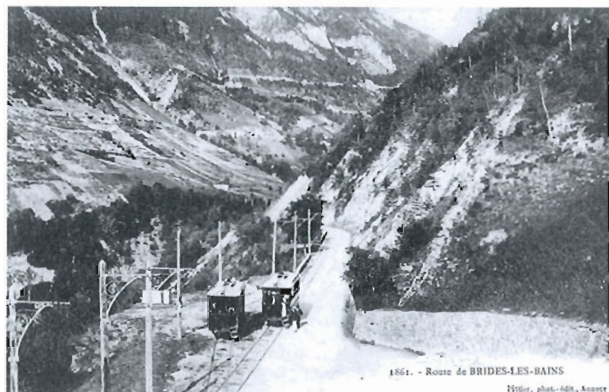
Ancienne route de Moûtiers à Pralognan, en rive droite du Doron de Bozel.

En 1879, Ed. Rochat se félicitera qu'il y ait « *entre Brides et Bozel 8 km à peine d'une excellente route de voiture* » (*Annuaire du C.A.F.*, p. 91-119).

Au tournant du XX^e siècle, les progrès rapides de l'offre en transport

Vu de Pralognan, les enjeux touristiques correspondent désormais à ceux de l'accessibilité. Dans la vallée, le tournant du siècle coïncide avec de remarquables progrès infrastructuraux et le développement de services de transports. Il faut à tout prix se raccrocher à ce processus. En témoigne par exemple cette session extraordinaire du Conseil municipal du 28 avril 1892, avant la séparation d'avec Planay. Le maire de Bozel communique un avant-projet de tracé pour la construction d'un tramway entre Brides et Pralognan. Après délibération, le Conseil admet que « *cette voie de communication peut être d'une grande utilité pour le pays en général : elle attirera dans nos montagnes pittoresques un plus grand nombre de visiteurs ; elle contribuera puissamment, par un moyen économique de transport, à l'exploitation des bois et des gisements minéraux ; elle facilitera le commerce des bestiaux, la vente de nos fromages gruyères, principales productions du pays* ». Comment ne pas regarder alors vers le bas ? La gare ferroviaire de Moûtiers est inaugurée en juin 1893 ; et très vite fleurit le projet d'un tramway qui fera quelques années plus tard la fierté de Brides-les-Bains. L'industrialisation jouera aussi son rôle dans le développe-

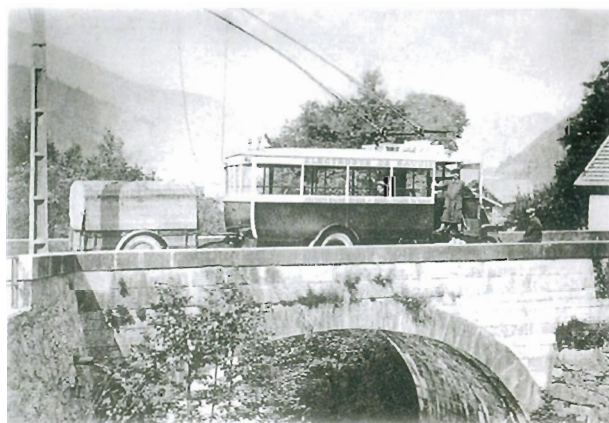
ment des transports modernes. Les ouvriers de l'usine électro-chimique du Villard-du-Planay utiliseront ainsi les premiers électrobus Vétrà (société des VEHicules et TRActeurs électriques, née en 1925 pour trouver de nouveaux débouchés pour les matériels du groupe Als-Thom, l'actuel Alstom). Ce service de trolleybus fonctionnera de 1930 à 1965.



1861. - Route de BRIDES-LES-BAINS

Héber, phot.-Abl., Assayé

Le tramway de Moûtiers à Brides-les-Bains et l'Electrobus au Villard-du-Planay. Ils montrent le rôle du tourisme et de l'industrialisation dans le développement de nouveaux modes de transport.

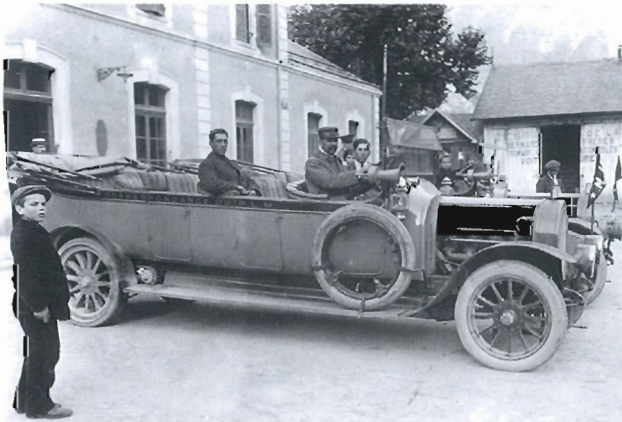


Les brochures de transports d'époque décrivent par ailleurs une offre en progrès constants. Les « Chroniques alpines » (*Revue Alpine*) des premières années du XX^e siècle nous proposent quantité de détails. Consultons les renseignements fournis dans les numéros de 1905 à propos par exemple du Service d'Automobiles Moûtiers-Pralognan : « MM Magnat et Debon, de Grenoble, ont pris la charge de ce service et ont passé un traité de correspondance avec le P.L.M.; d'autre part, MM Alexandre et Bernard continueront à assurer un service journalier de voitures. La vallée de Brides, Bozel, Pralognan va donc voir ses services de transports doublés, tout en étant doté d'un service d'automobile plus rapide et plus confortable. Par la correspondance automobile, Pralognan va se trouver à 24h de Londres, 18h de Paris, 5h d'Aix-les-bains. Seul Lyon se trouve lésé dans la combinaison ;

ne pouvant pas trouver de correspondance pour être à Culoz à 5h40 ou à Chambéry à 6h48, [le voyageur] se verra forcé de jouir des anciennes combinaisons qui feront partir à 4h25 mat. pour arriver à 6h par auto et à 7h soir par voiture à Pralognan, soit 13h35 à 14h35 si nous comptons bien, plus que de Paris par la combinaison automobile. Ce service va nécessiter la création d'un bureau neutre, pour la correspondance P.L.M., pour les renseignements gratuits du syndicat d'initiative, et probablement aussi pour les guides, porteurs et muletiers. Ainsi s'organise peu à peu notre Savoie : quel chemin fait depuis la vieille auberge préhistorique de Favre, alors qu'il fallait commencer sa campagne alpine par l'étape sur route de Moûtiers à Pralognan. Il n'y a pas vingt ans de cela » (Marcher de Moûtiers à Pralognan en 1880).

La recherche de connexions avec l'offre du P.L.M. en dit long et place le développement touristique de Pralognan sur un niveau qui se veut concurrentiel avec l'offre de Chamonix où la fréquentation s'est par contre déjà envolée.

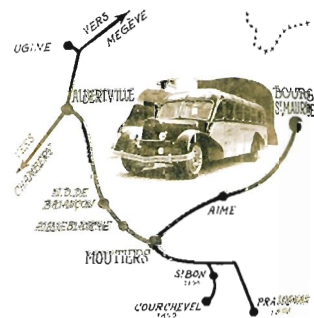
Dans les mêmes chroniques, on vante les mérites de ce service automobile qui « amène une telle quantité de monde que nos hôtels sont débordés » (J.-A. Favre, 1905). H. Ferrand (1906) revient en 1905 à Pralognan, qu'il n'a pas revu depuis 14 ans et beaucoup de choses ont changé. D'abord, l'accès est devenu plus facile, il prend le train à Grenoble à 4h35 et il est à Pralognan à 11h20 : « Pralognan, l'ancien « pré lointain », que nous mettions naguère deux jours pour accéder, est aujourd'hui à 6 heures de Grenoble et l'on peut sans peine en faire l'aller et retour dans la même journée ».



Le service automobiles de la société Bernard Frères.



Le service automobile de Pralognan et ses connexions avec les services du P.L.M.



Sans doute pour attirer l'attention et par là faire la publicité de leur service automobile, MM. Lamisse (cars-alpins automobiles du garage Lorraine-Dietrich de Nice) et Bernard (sociétés Bernard Frères de Moutiers) réalisent un exploit qui va faire sensation. Les deux hommes, regardés à ce moment-là avec étonnement ou moqueries, s'aventurent en effet au-delà de Pralognan en direction du col de la Vanoise et atteignent le refuge Félix Faure en automobile ! Le compte-rendu de cet épisode (l'« ascension » va en fait s'étaler sur deux jours) dans les pages du fameux journal *L'Illustration* va donner à l'événement un retentissement national. Le succès de l'aventure finit d'installer les « services automobiles en Tarentaise » sur la place.

A LA VANOISE EN AUTOMOBILE

Nous avons parlé dans un de nos précédents numéros de la prouesse accomplie par MM. Lamisse et Bernard, en se rendant au refuge Félix-Faure en automobile.

montrant un des passages du parcours et qui permet de se rendre compte des difficultés qu'il a fallu vaincre.

Nous nous faisons un plaisir de

L'expédition en automobile jusqu'au col de la Vanoise de MM. Lamisse et Bernard en 1910.



Toute la presse a parlé de cet exploit sans précédent et *L'Illustration* a publié une photographie

reproduire cette photographie dont nous devons le cliché à l'amabilité de notre grand confrère.

= ÉTÉ 1911 =

Les
Services Automobiles
en Tarentaise



COSTUME DE LA TARENTEISE

ENTREPRISE BERNARD FRÈRES

MOUTIERS, Place de la Gare Téléphone 9
BOURG-SAINT-MAURICE. Près Hôtel Arpin, Téléphone 15.
BRIDES-LES-BAINS, En face la Poste, Entrée du Parc.

CARS-ALPINS AUTOMOBILES
DU GARAGE LORRAINE-DIETRICH

J. LAMISSE, Directeur
7, Rue Maccarani, 7, NICE

Détaillons ensemble les horaires (donnés à la seconde près !) et les indications de cette brochure de l'année 1911 : sur une « saison » qui s'étale du 15 juin au 15 septembre, l'offre est conséquente mais surtout développée entre le 10 juillet et le 31 août. Avec des départs de Moutiers prévus à 2h19 et 9h43, on prévoit alors l'arrivée à Pralognan à 04h34 et 11h58. La tarification est relativement élevée pour l'époque (12 fr. la place aller et retour) et favorable aux voyageurs sans bagages faisant le parcours dans la même journée. Il s'agit bien sûr là d'éviter au maximum la circulation à vide. L'enjeu de cette desserte est clairement perçu par les Pralognanais. En février 1921, le Conseil municipal, constatant que dans les autres stations, la durée du service automobile est de 4 mois du 1^{er} juin au 30 septembre, voire 5 mois pour les plus grandes stations du 29 mai au 19 octobre, réclame ainsi son amélioration : « *Considérant d'autre part,*

Les SERVICES AUTOMOBILES en TARENTEISE - Entreprise BERNARD Frères, Moutiers - Voitures Lorraine-Dietrich, J. LAMISSE, Nice



PRALOGNAN

PRALOGNAN à 1 212 mètres au-dessus du niveau de la mer, est une station de haute altitude, au pied de célèbres massifs glaciaires de la Vanoise.

Tous fréquemment par les alpinistes qui y couvrent la gamme complète de toutes les excursions qui peuvent se faire, depuis le plus facile rocher jusqu'au plus ardu jusqu'au plus vertigineux sommet de haute altitude. Pralognan n'est pas seulement une station de haute altitude. Sa situation, merveilleusement agréable, au milieu d'un bassin de verdure entouré de forêts de sapins et cèdres d'une large coupe indomptable, de ses glaciers, le tranquille repos qui lui y procure, offre un grand intérêt de son haut relief, l'aspect à la fois grandiose et imposant du paysage, en ont fait une résidence estivale d'été et d'automne au sein des plus beaux de l'étranger.

Ces deux stations de cure d'été et de repos, ont la particularité que les médecins considèrent ces personnes qui viennent de faire une saison hivernale à Brides ou à Salins.

Du 15 juin au 15 septembre
Du 15 août au 15 septembre

Des départs de Moutiers...
Des départs de Bourg-Saint-Maurice...
Des départs de Brides-les-Bains...

Plus de détails aller et retour 12 fr. pour les voyageurs sans bagages faisant le parcours dans la même journée.



LA ROUTE EN VAL-D'ISÈRE

VAL-D'ISÈRE à 1 840 mètres est une station alpiniste unique en son genre. A deux pas des plus hautes glaciers de nos Alpes françaises. Elle offre au touriste, comme au simple promeneur, avec le choix des excursions, un climat dont la douceur est remarquable à cette altitude.

ISÈRES à 1 840 mètres, complètement entouré au milieu d'un cirque, sous l'impression d'un paisible village de Touraine et le touriste n'est pas peu surpris de trouver au sein des gorges étroites que le ruisseau serpente, en petit cours de garrigue ou d'olive verte et d'asperges non seulement un climat.

Celui qui ne peut s'élever à Tignes ou Val d'Isère recueille néanmoins dans ce simple village que le service d'automobile lui permet d'accomplir dans la journée. La route est admirable sur tout le parcours, et au no. kilométrique depuis Méribiel, offre au touriste, au promeneur, une succession de paysages tous à faire admirer de voyageurs, mais tous si beaux que c'est un enchantement de chaque instant.

Spécialement en automobile de 15 juillet au 15 septembre.

Des départs de Bourg-Saint-Maurice...
Des départs de Moutiers...
Des départs de Brides-les-Bains...

Plus de détails aller et retour 12 fr. pour les voyageurs sans bagages faisant le parcours dans la même journée.



LE PETIT-SAINT-BENOÎT

LE PETIT-SAINT-BENOÎT à 2 200 mètres. Cette excursion, si connue et si en vogue, n'a besoin d'aucune description. Pas un des nombreux visiteurs de notre belle Tarentaise ne voudrait passer chez lui sans l'avoir faite. — Et si, au milieu des grandes amitiés, obtenues sans peine, il offre la promesse de Le Lac d'Archeval à la hauteur du col de St-Benoît... à deux pas, avec la chaîne de Mont-Blanc et les grands glaciers qui limitent l'horizon, la panorama le plus splendide qui puisse être offert à un touriste ou à un amateur de la montagne.

De Petit-Saint-Benoît, en 2 heures, par une route très pittoresque, le voyageur peut se rendre à Courmayeur. Le service automobile italien correspond tous les jours au service automobile français.

De 15 juillet au 15 septembre.

Des départs de Bourg-Saint-Maurice...
Des départs de Moutiers...
Des départs de Brides-les-Bains...

Plus de détails aller et retour 12 fr. pour les voyageurs sans bagages faisant le parcours dans la même journée.

que notre station de Pralognan n'a été desservie en 1920 que pendant la période du 1^{er} juillet au 1^{er} septembre, période beaucoup trop courte de l'avis de tout le monde. Dès le mois de mai, nos premiers visiteurs arrivent en montagne. Le mois de juin est le plus beau mois de l'année au point de vue de la floraison alpestre ; en septembre, les vacances n'étant pas terminées, nombreux sont encore en montagne et les alpinistes et les amateurs de chasse. Pour ces motifs, il est absolument nécessaire et de toute urgence de mettre fin à cet état de chose très fâcheux et très préjudiciable soit pour le développement de notre station, comme aussi pour lui permettre de lutter contre la concurrence étrangère que la durée des services soit prolongée et dure du 1^{er} juin au 30 septembre de chaque année en admettant toutefois qu'au commencement et en fin de saison le service soit réduit et ne comporte pas, tant à l'aller qu'au retour, le même nombre de voyages par jour ». Le conseil somme finalement les « autorités supérieures [...] d'intervenir énergiquement et d'obliger les concessionnaires de ce service :

1. d'en prolonger la durée par rapport en 1920.
 2. de remettre en état et d'entretenir convenablement le bâtiment de la gare automobile de Pralognan puisqu'ils en ont toujours eu l'usage gratuit depuis la construction.
- Donner ainsi satisfaction aux légitimes réclamations, soit des habitants de la vallée de même qu'aux nombreux touristes qui viennent chaque année dans notre pays ». Pour ce dernier projet de reconstruction de la gare routière, des subventions seront d'ailleurs demandées au conseil général.



La « gare routière » de Pralognan-la-Vanoise (au centre de la photo, au bord du Doron) au début du XX^e siècle. Elle servira aussi de point de rencontre avec les guides, parfois en conflit avec l'hôtelier.

Une nécessité bien comprise : « regarder vers le bas », c'est-à-dire d'où l'on vient...

Depuis Pralognan-la-Vanoise, on a bien compris la nécessité de participer à des investissements infrastructuraux en aval de la vallée. Les archives du Conseil municipal permettent de retracer les grandes étapes de cette prise de conscience : le 1^{er} juin 1914, on évoque la nécessaire implication de la commune dans le projet de voie ferrée d'intérêt

local de Villard du Planay à Moûtiers ; dans cette autre séance ordinaire du 20 mars 1921, la commune va s'engager à financer à hauteur de 1495 fr. par an et pour une période de 50 ans la construction du réseau de voies ferrées d'intérêt local et l'électrobus de Moûtiers à Villard déjà évoqué plus haut. Dans la même logique, 1200 fr. de subventions seront votés par le Conseil municipal en 1932 pour la construction de la route du Planay à Champagny. Mais au-delà de Moûtiers, R. Blanchard perçoit dès 1943, dans son ouvrage sur les Alpes occidentales, le rôle primordial de la voiture. Il évoque sans détour ce lent parcours dans une voiture à chevaux qu'il fallait supporter auparavant pour parcourir ces 27 km et souligne d'autant le tournant de la route moderne.

Et pourtant, malgré (ou à cause de ?) ces indéniables progrès dans l'accessibilité, la place de Pralognan-la-Vanoise dans le réseau de transport a changé. Le tunnel ferroviaire du Fréjus est ouvert depuis 1871 et l'essentiel des flux inter-régionaux et internationaux a basculé en Maurienne. L'enjeu du franchissement routier par les cols devient au XX^e siècle un enjeu essentiellement touristique. Et dans cette course à l'ouverture, les cols de la Vanoise et de Chavière vont être pris de vitesse. Plus à l'est, la route du col de l'Iseran est inaugurée en 1937 par le président du conseil de l'époque, Albert Lebrun, après trois étés de travaux. C'est le dernier grand ouvrage de la route des Grandes Alpes qui devait permettre aux bus du PLM de relier Genève à Nice. Il marginalise d'autant Pralognan-la-Vanoise... Le salut semble tenir au col de Chavière et la commune vote une subvention de 2 000 000 fr (janvier 1957) en vue de l'aménagement d'un nouveau tronçon jusqu'au col. Mais en mai, le conseil général refuse d'accorder un financement et ajourne le projet avant que le préfet de Savoie refuse à la commune (lettre du 11 juillet) le droit de prolonger la route jusqu'au col de Chavière. Il est de toute façon déjà trop tard : le Parc national de la Vanoise est créé 6 ans plus tard et finit de « fermer » le massif pour tout nouveau projet de franchissement routier. En 1969 et plus à l'ouest, c'est la route du col de la Madeleine qui est inaugurée par le ministre savoyard Joseph Fontanet. Le Tour de France y passera dès cette année-là pour la première fois, avant d'en faire un de ses « incontournables ». Là encore, cet éclairage sportif et touristique de la Madeleine met Pralognan-la-Vanoise dans l'ombre... Ou en tout cas redéfinit son rôle. R. Jeangeorges, futur maire, décrit alors la station dans la revue *Ski* (nov. 1949, p 33) dans ces termes : *« les skieurs qui quittent la gare de Moûtiers et parcourent la route, traversent une de nos plus belles régions de Savoie avant d'arriver dans une large cuvette où se trouve la station. Dans les dix derniers km, le parcours est réellement sensationnel, non par le tracé d'une excellente et large route, mais par le décor qui l'entoure. Cuvette qui, au premier abord, ne semble pas avoir d'autres débouchés tant les faces rocheuses et les montagnes qui l'entourent semblent plonger vers elle »*. Parfaitement accessible, Pralognan-la-Vanoise fait désormais pourtant figure de cul-de-sac. Ce n'est pas le moindre des paradoxes et des attributs de la modernité. L'heure semble à l'amertume mais en aucun cas à la résignation.

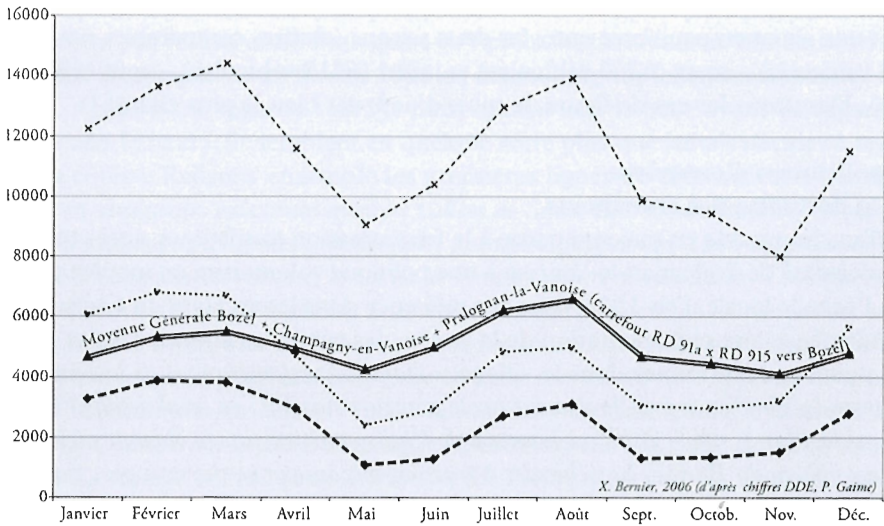
Les réalités et les enjeux contemporains : une politique des transports au service de nouveaux objectifs

Une constante : la forte attractivité estivale

Faire des contraintes de nouveaux potentiels. Tel semble le nouveau mot d'ordre. La route de Chavière est finalement revêtue quand même au milieu des années 70 (les travaux se sont étalés entre 1974 et 1977), du pont de la Rubatière au pont de la Pêche. Mais cet aménagement (coût de 265 276 fr et 20 cts) se fait dans une autre logique et s'inscrit dans une politique de fréquentation et d'accès, et non plus de circulation. On regarde à nouveau vers le haut, mais en direction cette fois du Parc national de la Vanoise, pour aller jusqu'à sa porte. Et tant pis si celle-ci est fermée aux voitures. On construit, avant de l'agrandir, un parking. Dès 1977, on réalise également des travaux sur la route du plateau avec une digue sensée protéger contre les chutes de blocs. Autant de signes d'une fréquentation touristique estivale en hausse constante et d'enjeux grandissants... Mais aussi d'un destin qui semble échapper à nouveau, au moins en partie, à Pralognan-la-Vanoise. En 1984, la route des Prioux est classée route départementale et route d'accès au parc national. Cet accès routier évite soigneusement la capitale de la Vanoise, puisque l'itinéraire fait tourner l'automobiliste à droite avant d'entrer dans le village... Parfaitement connecté aux équipements et aux installations liées à l'activité touristique hivernale, il l'est de façon beaucoup moins évidente pendant les mois d'été... Or l'analyse des trafics routiers ne laisse aucun doute.

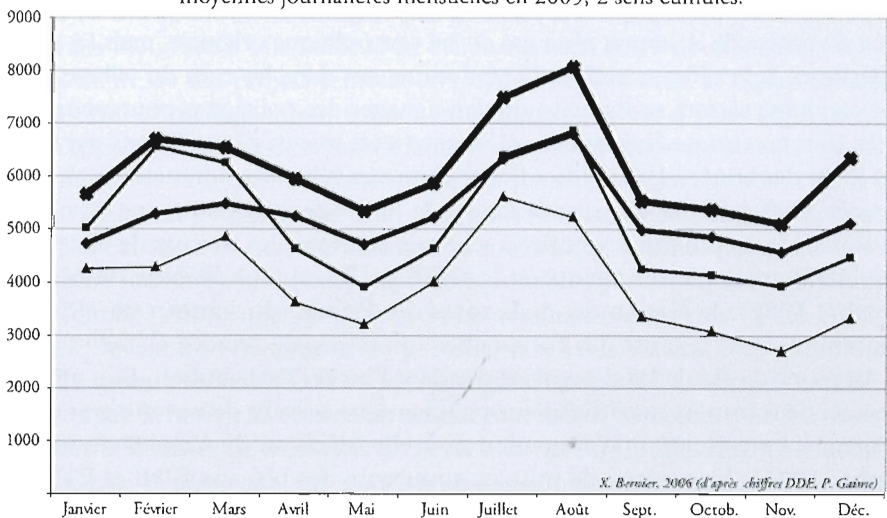
Les flux valident en effet indéniablement Pralognan-la-Vanoise comme une station estivale. Le premier document illustre pour l'année 2005 une tendance très nette en ce sens. Alors que les moyennes journalières annuelles (deux sens cumulés) sont passées à Bozel de 2306 véhicules en 1968 à 5018 véhicules en 2004 et 5037 en 2005, il s'agit là d'une réalité ancienne. Les mesures disponibles vont en tout cas dans ce sens depuis au moins la fin des années soixante. Mais revenons aux données de 2005 pour mieux saisir les nuances. Si l'on identifie bien deux saisons, juillet (avec une moyenne journalière mensuelle – deux sens cumulés – de 6214 véhicules) et août (6570 véhicules) enregistrent les plus forts trafics, nettement au-dessus de février (5333 véhicules) et de mars (5493 véhicules). Deuxième remarque, en raison de l'emplacement du compteur, en aval de Bozel, les chiffres prennent en compte à la fois les allers et retours vers et depuis Bozel, Planay, Champagny-en-Vanoise et Pralognan-la-Vanoise. C'est à ce prix seulement que la courbe rivalise ou dépasse celles de l'accès à La Plagne et Courchevel. Deux stations à l'attractivité hivernale prépondérante pour le coup. Le relatif équilibre entre saison d'été et saison d'hiver noté à Brides-les-Bains (compteur en aval de la ville) illustre quant à lui une réalité propre à l'ensemble de la Tarentaise. Concernant Bozel, la deuxième figure est davantage expressive. Le pic estival s'exprime avec plus de vigueur encore. Les moyennes mensuelles de la journée la plus chargée – deux sens cumulés – distinguent à nouveau juillet (7498 véhicules) et août (8088 véhicules). Le

Les trafics routiers, moyennes journalières mensuelles en 2005, 2 sens cumulés.



- x--- Moyenne Générale Brides-les-Bains (RD 915 de Moiriers vers Brides-les-Bains)
- - -♦- - - Moyenne Générale Macôt (RD 221 vers La Plagne)
-▲..... Moyenne Générale Le Carrey de St-Bon (RD 91 vers Courchevel)
- ▲— Moyenne Générale Bozel + Champagny-en-Vanoise + Pralognan-la-Vanoise (carrefour RD 91a x RD 915 vers Bozel)

Détail des trafics routiers : Bozel + Champagny-en-Vanoise + Pralognan-la-Vanoise (carrefour RD 91a x RD 915 vers Bozel) moyennes journalières mensuelles en 2005, 2 sens cumulés.



- ♦— Semaine
- ▲— Dimanches et jours fériés
- ♦— Journée la plus chargée

profil est semblable en semaine et pour les dimanches et jours fériés. Seule l'analyse des samedis et veilles de fêtes, mesure indirecte du poids des locations à la semaine, traduit une situation équilibrée entre les deux saisons (chiffres comparables pour février (6575 véhicules) – mars (6260 véhicules) et juillet (6415 véhicules) – août (6869 véhicules)). Dans tous les cas de figure, le mois d'août est bien le plus chargé !

Une politique volontariste dans le domaine des transports

Cet afflux, imputable en majeure partie à la fréquentation touristique, a très tôt poussé la municipalité de Pralognan-la-Vanoise à une politique volontariste en matière de transport à l'échelle locale. Dès 1928, il est fait référence dans les archives du Conseil municipal à la nécessaire réglementation de la vitesse des véhicules automobiles et du bruit qu'ils peuvent occasionner dans le village. « *Dans les agglomérations de la commune de Pralognan-la-Vanoise et principalement sur le parcours suivant : en aval depuis l'entrée du hameau du Plan – rd6 – jusqu'au hameau de l'église puis ensuite le chemin vicinal n°83 jusqu'au village du Barioz, les véhicules à traction mécanique ne devront pas, sur toute la longueur indiquée pour les poids lourds de plus de 3000 kg dépasser 10 km/h et pour les véhicules légers 20 km/h. Il est par ailleurs interdit de faire circuler des véhicules à moteur à échappement libre et de donner des coups de klaxon et aucune forme de bruit n'est tolérée de 11 h soir à 8 h matin* » (Archives du Conseil municipal). Cette prise de conscience précoce a trouvé son prolongement les dernières années dans les différentes opérations de réaménagement de la circulation et du stationnement dans le centre du village. Avec en particulier la mise en place d'une circulation à sens unique ou à partir de 1986 le développement du parking du Bouquetin sur le site de la Louza, avec un objectif clairement affiché de mise à l'écart des véhicules du centre-bourg. La piétonnisation plus ou moins avancée du centre de la station n'est pas en soi une politique originale, mais les parkings périphériques et la réorganisation du stationnement dans les rues du village, devenu payant en pleine saison, sont autant de témoignages des politiques poursuivies.

Au-delà, tout un cortège législatif et aménageur a été mis en place. Citons par exemple depuis la fin des années 1970 l'interdiction faite aux véhicules à moteur de circuler en dehors des voies ouvertes à la circulation sur le territoire de la commune (avril 1977) ; la décision de la commune de confier à ses seuls employés les travaux de déneigement jusque là effectués par les agents de la DDE de Bozel (subdivision de Moûtiers) (septembre 1982) ; le classement de la route des Prioux (du sommet du « Plateau » à son extrémité) et de la route des Fontanettes (du téléski de Lancegrollette à son extrémité) en pistes de ski de fond ou alpin pendant l'hiver ; l'attribution d'un contrat de concession de transport touristique sur pneumatique servant de navette gratuite pour les usagers et constituant une animation nouvelle (décision du Conseil municipal en novembre 1991) ; les travaux de mise en souterrain des réseaux EDF et PTT sur la route du plateau et l'amélioration des stationnements -aménagement d'une barrière et de nouvelles aires de parking-, la protection des blocs fossilifères de La Pêche (décision du Conseil municipal en juin 1993)... Tout cela finit par faire une réelle politique

des transports dans laquelle transparait notamment une volonté de maîtrise des flux. Parmi les projets liés aux transports, un retient l'attention plus particulièrement : celui d'une liaison par tunnel entre Pralognan-la-Vanoise et Courchevel. Les considérations du Conseil municipal du 28 février 1996 en disent long sur les motivations des Pralognanais. Après avoir regardé « vers le haut » puis « vers le bas » avant de regarder « à nouveau vers le haut », ils semblent en quelque sorte plus que jamais décidés à regarder « vers les côtés ». Relisons ensemble les premières lignes de cet attendu : « *considérant les relations ancestrales existantes entre les vallées de Saint-Bon Courchevel et Pralognan-la-Vanoise, illustrées par les routes commerciales pratiquées jusque vers 1860 entre Saint-Bon et Turin via Pralognan-la-Vanoise, le col de la Vanoise, Entre-Deux-Eaux, Termignon, le col du Mont-Cenis et Suse ; Considérant la complémentarité de l'activité touristique des stations de Courchevel et Pralognan-la-Vanoise ; Considérant dans ces conditions l'intérêt d'établir une liaison moderne et ouverte à tous entre les deux communes sans apporter de nuisances nouvelles ; Considérant par ailleurs l'intérêt de maintenir en l'état naturel le secteur de la dent du Villard ; Considérant la faible distance en ligne directe entre la vallée des avals au niveau du lac de La Rosière et Pralognan-la-Vanoise (de l'ordre d'un km)* [le Conseil municipal décide à l'unanimité] *du principe d'une liaison par tunnel et de voter les crédits nécessaires au lancement d'une pré-étude, le premier objectif afin d'établir la faisabilité technique et le choix entre la voie routière ou ferroviaire ; il décide aussi de la création d'un comité de coordination composé des deux maires, des deux directeurs des services techniques et d'élus désignés par les Conseils Municipaux des deux communes et d'une réunion tous les six mois pour suivre l'état d'avancement* ». Il faut sans doute voir dans ce projet et dans le passé invoqué la volonté de renouer avec les valeurs attribuées à une fonction historique de passage. Mais il s'inscrit dans des itinéraires et des objectifs radicalement opposés à ceux qui sont mis en avant. Nous ne sommes pas ici dans une logique de franchissement du massif mais bien face à une volonté de raccordement entre deux stations de Tarentaise. A l'heure où des projets semblables (re)font surface dans la région (comme par exemple celui d'une liaison par tunnel entre Bessans et Val d'Isère en de nombreux points comparable), ce type de raccordement s'expose à un risque majeur, lié en particulier à des niveaux de développement touristique trop contrastés. Celui de se ranger dans une situation périphérique d'un plus grand ensemble et, faut-il oser le mot, de devenir la « banlieue dortoir » d'une station touristique voisine. En saison hivernale, comment ne pas envisager les conséquences possibles par exemple du différentiel du coût du foncier ? Alors, quels peuvent être les avantages recherchés ? Faut-il voir là un succédané devant les échecs pour se raccorder aux Trois Vallées, plus grand domaine skiable du monde, et une façon de les remettre d'actualité ? Le risque semble grand aussi à vouloir se désenclaver avec un tunnel routier quand nombre de touristes pourraient alors être tentés de trouver là un accès alternatif à Courchevel. La route d'accès à Pralognan-la-Vanoise subirait alors à n'en pas douter un afflux de trafic sans que la station n'en tire forcément des bénéfices. Une liaison « *moderne et ouverte à tous sans apporter de nuisances nouvelles* » est peut-être possible, mais elle nécessite compte tenu du coût de l'infrastructure, l'adhésion pleine et entière de Courchevel. Au-delà des

enjeux économiques qui motivent un projet qui a, depuis 1996, conduit à l'étude de plusieurs autres tracés et modalités techniques, on voit bien que son aboutissement éventuel appelle un moteur politique puissant et mobilise des questions d'images et de représentations évidentes.

Le poids des images et des représentations... Lutter contre un isolement relatif ou en faire un potentiel ?

Une image aujourd'hui brouillée ?

Si l'on en croit la brochure éditée à l'occasion du centenaire de la station, « Pralognan a cent ans » : « *jusqu'à la fin du XIX^e siècle, Pralognan était une vallée exclusivement pastorale. Ne s'y aventuraient guère que les colporteurs, les marchands de sel ou de fromage, les contrebandiers, tous passant par là pour se rendre en Piémont via le col de la Vanoise. Puis les grimpeurs anglais découvrirent Pralognan* ». Cette vision peut paraître réductrice à plus d'un titre. Elle ne rend sans doute pas pleinement compte de la réalité et de la valeur des échanges qui transitaient par Pralognan. Et laisse à penser que le tourisme a seul « inventé » Pralognan.

C'est peu dire que le poids des images et des représentations est essentiel dans les processus touristiques. Comment ne pas s'étonner alors de voir parfois cultivée une image peu flatteuse de cul-de-sac pour Pralognan-la-Vanoise ? Passe encore quand c'est un message diffusé dans un guide : « *Pralognan-la-Vanoise est une manière de bout du monde. Tous les chemins y finissent ; tous les sentiers y commencent. Et où que vous portiez vos pas, le massif de la Vanoise vous barre le passage avec ses glaciers aveuglants* ». Cet extrait (G. Barbarin, 1950) montre que les perceptions changent puisqu'il fait ce constat d'espace barré et fermé au point le plus haut de la route que la toponymie avait pourtant depuis longtemps inscrit sous le nom de « *Beauregard* » ! Mais que faut-il penser des informations et de la carte fournies sur le « *site officiel de la station village de Pralognan-la-Vanoise au cœur du Parc national de la Vanoise* » à la rubrique « comment venir à Pralognan ? ».



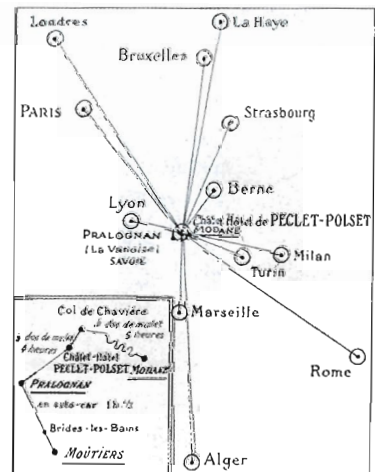
On passera sur les limites très imprécises du parc national, cartographié ailleurs avec un figuré repris à l'identique à l'échelle nationale pour représenter le département de la Savoie dans son entier.

Extrait du site internet officiel de la station de Pralognan-la-Vanoise à la rubrique « Comment venir ? » (janvier 2007).

On ne discutera pas du choix (récent, puisqu'il y a peu, il s'agissait encore de figurés de TGV) de faire apparaître les trains d'accès avec de vieilles locomotives peu à même d'évoquer un accès facile et rapide. Il est par contre légitime de discuter de l'absence du logo de Pralognan-la-Vanoise quand ceux des Trois Vallées et de La Plagne ressortent très clairement. Il n'est d'ailleurs pas fait mention nommément du Parc national de la Vanoise non plus. Compte tenu du caractère de plus en plus international de la clientèle touristique, comment ne pas s'étonner des seules échelles retenues pour la cartographie, la France et le département de la Savoie ? L'ensemble de ces choix de représentation, validés à n'en pas douter par les responsables de la station, laisse perplexe. Il renvoie l'image d'un espace marginalisé et périphérique, pour ne pas dire d'un angle mort... Sans revendiquer bien sûr cette situation, ce document peut toutefois laisser l'impression qu'elle est subie, même si les Pralognanais ne sauraient se reconnaître complètement dans ce miroir.

A une époque pas si lointaine : des ambitions plus clairement affichées

L'image publicitaire de la situation géographique de Pralognan n'a pourtant pas toujours été la même à travers les outils de communication touristique. A l'occasion de l'inauguration du refuge de Pecllet-Polset en 1913, une brochure est éditée. Si elle décrit par le menu les grandes ascensions, elle ambitionne clairement une attraction lointaine. A l'échelle locale, elle rappelle les grands passages, « *par le col de Chavière, sur Modane, [4 heures à dos de mulet], par le col du Soufre sur les Allues, Brides-les-Bains, 8 heures, par le col d'Aussois, sur Aussois, Le Bourget, Modane, 7 heures, par le col Rouge (2706 m), sur Saint-Bon, Bozel, Brides-les-Bains, 7 heures* ». L'image est du coup celle d'une situa-



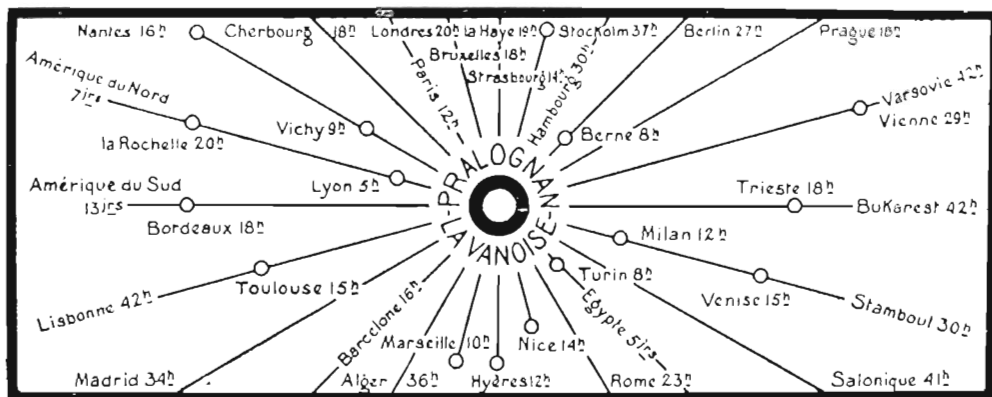
Extrait de la brochure éditée à l'occasion de l'inauguration du refuge de Pecllet-Polset en 1913.

tion centrale. Celle-ci prend toute sa dimension avec la carte d'accompagnement. Ses auteurs ont en effet choisi de représenter une étoile centrée sur Pralognan. Les trois pôles du PLM (Paris-Lyon-Marseille) sont indiqués. On a déjà évoqué pour cette époque les enjeux de la connection avec cette structure. N'est-il pas précisé à l'intérieur du livret : « *Les express du P.L.M. vous conduisent directement de Paris à Moûtiers-Salins, d'où de confortables cars-automobiles vous enlèveront pour vous transporter, en suivant une vallée joliment pittoresque, jusqu'à Pralognan, en passant par Salins et Brides-les-Bains. En descendant de voitures, de solides mulets vous attendront si vous le désirez* ». L'agrandissement qui accompagne cette étoile ne manque d'ailleurs pas de mentionner les deux gares de Moûtiers (on indique que la liaison se fait par autocar en une heure et demie) et de Modane. Quelques grandes capitales européennes, parmi lesquelles Londres figure bien sûr en bonne place, sont situées. On se tourne aussi vers l'Italie avec Turin et Milan. A l'inverse, aucune donnée de nature à situer des stations concurrentes comme Chamonix. Bref, rien dans ce message qui ne fasse allusion à l'idée de barrière et d'obstacles difficiles à franchir...

Ce type de représentation est exacerbé dans cet autre document paru quelques années plus tard où Pralognan-la-Vanoise ferait même figure de « centre du monde » !

La valeur ajoutée du message tient sans doute ici dans les indications précises des temps de parcours. On retrouve sans surprise l'axe Londres (repérée à 20 heures de transport de Pralognan-la-Vanoise, ce qui semble remarquable !) – Paris (à 12 heures) – Lyon

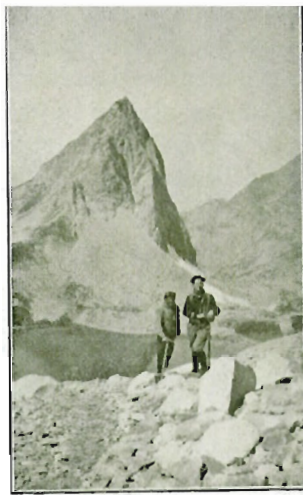
DE TOUS LES POINTS DE L'HORIZON...



VERS PRALOGNAN-LA-VANOISE...

Pralognan
au centre du monde,
document
promotionnel.

par les Bergs de Tarentaise,
Cœur de la Tarentaise.



L'Aiguille de la Vanoise (Alt. 2.812 m.)



PRALOGNAN. . .

Bon Air !

Sports !

Santé !

LISTE DES HOTELS



Accéder à Pralognan par la route et par chemin de fer (brochure éditée par le syndicat d'initiative).

(à 5 heures) – Marseille (à 10 heures) et au-delà Alger à 36 heures. Mais le document place surtout la station savoyarde sur la carte touristique de la France (Cherbourg, Nantes, La Rochelle, Vichy, Bordeaux, Toulouse, Hyères, Strasbourg... sont autant de gares et de ports mentionnés dans les réseaux de transport et abritent des clientèles urbaines potentiellement intéressées et « captables »). Micux encore, il donne des repères en temps de voyage dans tous les points cardinaux, comme autant d'appels à la venue facile de touristes, avec des grandes métropoles européennes : Lisbonne, Madrid, La Haye, Stockholm, Prague, Varsovie, Vienne, Trieste, Bucarest, Istanbul, Salonique... Le résultat peut sans doute paraître relever de l'excès d'ambition ; il a le mérite en tout cas de rester dans les esprits et de stimuler l'imagination. Cette autre brochure éditée par le syndicat d'initiative de Pralognan (imprimerie Gardet et Garin d'Annecy) « *Pralognan – altitude 1425 mètres – été-hiver* » va sans doute moins loin dans l'exercice de situation, mais elle souligne un accès facile par le chemin de fer et par la route (« *Pralognan, une route constamment ouverte* »).

Le figuré simplifié du réseau de transport local laisse à penser à une bonne distribution des axes depuis une boucle régionale Chambéry-Albertville-Annecy-Aix-les-Bains. Cette dernière, comme la Côte d'Azur, propose là encore des repères de lieux touristiques pour l'époque, mais des lieux non concurrentiels...

• • •

Les images ont un pouvoir grandissant dans la promotion territoriale. Celles que les Pralognanais ont cherché à renvoyer de leur village devenu station touristique ont beaucoup évolué dans le temps. C'est sans doute un leurre que d'imaginer maîtriser les représentations associées à une vallée. Mais la façon dont les différents acteurs s'en

emparent est riche d'enseignements. Elle révèle des positionnements qu'on peut parfois analyser comme de la schizophrénie du point de vue de la politique des transports et de l'accessibilité qu'elle suppose : tout faire pour promouvoir la dimension nouvelle de « capitale de la Vanoise », et en même temps de la part d'une station adossée au Parc national de la Vanoise, chercher la valeur ajoutée en termes de notoriété et de représentations de la « montagne nature ». Ces images ne sont pas sans trouver leur adéquation avec les réalités d'une station touristique à l'attractivité majoritairement estivale. Sinon une spécificité à l'échelle de la Tarentaise, il y a là une originalité qui gagnerait sans doute à être davantage cultivée.

Après avoir longtemps « regardé vers le haut » et en particulier vers les cols qui lui ouvraient des espaces dans la circulation trans-montagnarde, Pralognan-la-Vanoise a très tôt compris la nécessité de « regarder vers le bas » et de se connecter dans les meilleures conditions possibles à un réseau de transport performant. Véritable cordon ombilical qui la relie aux grands bassins touristiques, la route a joué au XX^e siècle un rôle essentiel dans le développement de la station tout en contribuant à la transformer en ce qui pourrait sembler un cul-de-sac. Le village paraît depuis un certain nombre d'années vouloir se tourner maintenant « sur les côtés » en lorgnant sur ses voisines des Trois Vallées et notamment sur Courchevel. L'avenir dira s'il s'agit d'un « miroir aux alouettes » ou d'une stratégie providentielle. Mais Pralognan-la-Vanoise gagnerait aussi à (re)trouver en elle-même, sans que ce travail ne soit en aucun cas synonyme de repli sur soi, les fondements d'une identité d'évidence riche et originale.