

Collège international du voyage

6^{ème} colloque
« Au seul souci de voyager »

Carcassonne
27-29 avril 2007

**Volume
des conférences**

SOMMAIRE

- P. 4** **Petite histoire de la vitesse dans les transports : une quête assouvie ?** (P. Zembri)
De la découverte de la vitesse au droit à la lenteur :
- P. 8** **des guides à la reconquête du corps** (D. Laplace)
- P. 14** **Eloge de la Lenteur** (F. Moureau)
Des itinéraires touristiques aux manifestations et pratiques sportives :
- P. 15** **les nouveaux usages des routes de montagne** (X. Bernier)
- P. 23** **Le voyage fluvial en Europe : éloge de la lenteur** (R. Woessner)
Mobilité douce et tourisme :
- P. 33** **le retour incontestable mais contesté de la lenteur.** (A. Hecker)
- P. 38** **Réflexions conclusives**

Des itinéraires touristiques aux manifestations et pratiques sportives : les nouveaux usages des routes de montagne

Xavier Bernier

Maître de Conférences en Géographie

Laboratoire EDYTEM (Environnements et DYnamiques des Territoires de Montagne)

CNRS UMR 5204

CISM - Campus scientifique - F 73376 Le Bourget-du-lac cedex

xavier.bernier@univ-savoie.fr

Introduction – Les relations entre vitesse et montagne

Sur le temps long, les acteurs de la gestion forestière, du développement de l'hydroélectricité ou de la mise en tourisme ont participé à la mise en place progressive d'un réseau de routes carrossables dans les territoires de montagne. A l'heure où les grands axes de circulation trans-montagnards empruntent désormais les fonds de vallée et des tunnels de base à basse altitude, bon nombre de ces routes de montagne sont en voie de re-fonctionnalisation.

Le rapport à la vitesse s'en trouve souvent bouleversé. Indépendamment des logiques d'accès aux stations d'altitude, les pratiques touristiques de ces infrastructures valorisent souvent la lenteur, avec des itinéraires par ailleurs plus ou moins patrimonialisés : routes à thèmes, parcours historiques, etc. L'appropriation sportive des routes de montagne est également de plus en plus fréquente, avec en particulier les courses cyclistes ou automobiles. La recherche de la vitesse prend ici une signification originale dans la confrontation avec la déclivité, le caractère tortueux ou vertigineux du parcours. Véhicules anciens ou de dernier cri s'élancent désormais sur les pentes avec des objectifs parfois contradictoires. Au final, c'est toute une gamme de nouveaux usages des routes de montagne qui voit le jour peu à peu.

Cet article se propose de les aborder à travers des exemples choisis à différentes échelles et dans différents massifs.

1 – La « vitesse traversière » : une redistribution des cartes issue d'un double processus historique et spatial.

Il est désormais communément admis que la montagne, alpine ou himalayenne par exemple, n'a jamais été un obstacle au passage. Encore moins à une certaine forme de vitesse dans la circulation des hommes et des marchandises. Dès le début de l'empire romain, les passages à travers les Alpes (recensés sur la Table de Peutinger, qui peut être considérée comme l'ancêtre des cartes routières) ont été d'une grande importance stratégique. Les Romains tracèrent à travers l'arc alpin les premières routes carrossables pour relier les provinces gauloises, germaniques et danubiennes à la capitale de l'empire. L'assise politique de l'Empire avait pour condition la vitesse de déplacement des troupes. Leur surprise, en partie fondée sur la rapidité du mouvement, fut pourtant totale lorsque Hannibal le Carthaginois (247 - 183 av. J.C.) les attaqua par le nord après s'être frayé un chemin à travers les cols alpins avec ses éléphants. Faute d'entretien, ces chaussées disparurent progressivement. Au cours de cette période, le franchissement ne s'est plus fait sur des routes carrossables mais sur des chemins empruntés par des convois de mulets. Quelques traces en subsistent encore ici ou là. Les échanges transalpins vont malgré tout demeurer importants au Moyen-Age et à la Renaissance en particulier au Grand Saint-Bernard où Bernard de Menthon avait installé son premier hospice vers l'an Mil ou plus à l'est au Saint-Gothard, après la construction du premier pont sur la Reuss, dans les gorges de Schöllenen, auparavant infranchissables. La garantie de ce passage est un des berceaux de la Confédération suisse. C'est une époque où les échanges vont aller croissant entre l'Italie du Nord et la partie septentrionale de l'Europe (foires de Champagne et de Flandre à partir du XII^{ème} siècle). Support aux échanges de personnes et de marchandises, ces routes de montagne seront ensuite souvent des axes militaires stratégiques, notamment pour Charles VIII, François 1^{er} puis Napoléon et ses fameuses commandes de « chaussées praticables au canon ». Rappelons ici la route du Simplon (pour la liaison de Paris à Milan), la route du Mont-Cenis (entre Lyon et Turin), la route du Lautaret (rejoignant celle du Montgenèvre avec sa célèbre galerie de l'Infernet (1807), premier vrai tunnel carrossable des Alpes françaises) et la route de la Grande Corniche (entre Nice et Gênes). La vitesse recherchée est une vitesse militaire, garantie d'une vitesse économique et politique. D'un point de vue géographique, c'est une vitesse qui s'exprime sur les versants (les fonds de vallée n'étaient pas toujours sécurisés et viabilisés) et à travers les cols. Quelques grands voyageurs célèbres ont emprunté ces chemins. Leurs témoignages, de Montaigne à Stendhal en passant par Jean-Jacques Rousseau, disent beaucoup et souvent avec admiration, sur la rapidité de la traversée. Celle-ci était par exemple

pour le Mont Cenis redevable du travail des Marrons, passés maîtres dans la technique de la ramasse. Ces habitants des hautes vallées s'étaient en effet spécialisés dans le portage et le guidage liés au passage. Les « voitures » étaient démontées au pied du col, ici à Lanslebourg, puis transportées sur des mulets bâtés jusqu'à Novalaise pour y être remontées. Au final, douze heures suffisaient pour parcourir les 80 km entre Saint-Michel-de-Maurienne et Suse et la descente en ramasse entre le col du Mont-Cenis et Lanslebourg prenait tout au plus une dizaine de minutes. « Ces ramasses sont des sortes de petites chaises basses en bois, grossières, et fixées sur deux brancards qui, à l'avant, s'élèvent en pointe à la manière d'un traîneau, pour mieux pouvoir glisser sur la glace, et sont munies de deux longs bâtons de deux bras environ, pas trop gros, que le marron tient à la main pour conduire, s'appuyant tantôt sur l'un, tantôt sur l'autre, pour retenir ou faire tourner la ramasse... Le marron, quoiqu'assis, enfonçant ses talons dans la neige, peut faire tourner la ramasse et faire frein. Dans les endroits de grande pente, pour mieux retenir l'élan, on se sert de chaînes munies de 5 ou 6 nœuds ; ou encore de couronnes de bois tortillés que l'on place à l'avant de l'un des bras du traîneau et qui traînant dans la neige, rendent le chemin plus difficile et entravent la descente... Nous fîmes en moins d'un quart d'heure, avec une rapidité incroyable, une descente de quatre milles environ, qui demanderait pour la remontée tout près de deux heures » (Le secrétaire de Madame Royale en 1643). Où il est déjà question de vitesse et de lenteur... Une vitesse venue de l'extérieur, traversière en quelque sorte. Cette intrusion de la modernité est fixée sur les peintures et gravures de l'époque. « La diligence Turin-Lyon à Lanslebourg » (J.B.L. Guy (1857) ou « La diligence du Gothard » (Rudolf Koller, 1874) montrent des véhicules qui traversent les montagnes en trombe, bousculant au passage les troupeaux, symboles du temps d'avant et de la lenteur.

Les XIXème et XXème siècles vont en fait voir l'accélération d'un double processus d'externalisation des pôles valléens (points de rupture de charge assurant le contrôle du passage transmontagnard) et de traversée à des altitudes de plus en plus basses en particulier grâce à des tunnels de base. La figure 1 traduit bien cette évolution pour la vallée de la Maurienne. Le col du Mont-Cenis va vraiment prendre de l'importance à partir de la construction d'un hospice en 825 sous l'impulsion des Carolingiens. Côté français, on a vu plus haut le rôle de Lanslebourg. L'aventure des tunnels va pourtant bouleverser la donne. Aventure ferroviaire d'abord. Plus que l'inauguration du chemin de fer Fell le 15 juin 1868 (« Quatre voitures seulement, tirées par une locomotive à vapeur, transportaient 48 passagers de Saint-Michel-de-Maurienne à Suse, s'arrêtant aux différentes stations du parcours. Le train ne dépassait pas 24 km/h à la montée et 17 km/h à la descente, mais c'était déjà un gain de 8 heures sur les diligences », SFTRF, 2000), c'est bien davantage en effet celle du tunnel ferroviaire le 16 octobre 1871, après 14 ans de travaux, qui marque la principale rupture. La traversée du tunnel se faisait en 21 minutes. Ce train mettait cinq heures pour parcourir les 79 kilomètres séparant Saint-Michel-de-Maurienne et Suse contre douze à treize heures en diligence ! A cette occasion Victor Lefranc Ministre français prononçait ces paroles : " le résultat du percement des Alpes est plus grand que le projet, le fruit est plus beau que la fleur, il est plus grand que l'arbre. Ceux qui pensaient n'unir que deux provinces unissaient deux peuples, ils les unissaient par l'échange d'abord, l'échange qui est le commencement des relations, par l'amitié ensuite, l'amitié qui en est le couronnement. Voilà donc à travers les Alpes, voilà, ces grands orientés unis, l'orient de l'Italie, c'est à dire de la nature et des arts, et l'orient de la France qui est l'orient de la civilisation et de la liberté ; ces deux soleils peuvent se regarder à travers cette grande trouée. En se regardant ils se reconnaîtront, en se reconnaissant, ils s'aimeront, et en s'aimant, ils feront la paix du monde ". Du rôle de la vitesse pour la paix des peuples... Mais pas pour celle des habitants de la vallée. Il s'agit en effet d'une véritable catastrophe pour les habitants de Lanslebourg qui voient leur échapper la maîtrise de la vitesse et s'amorcer le déclin de leur bourg.

“L'externalisation d'un pôle valléen” : le cas de la Maurienne

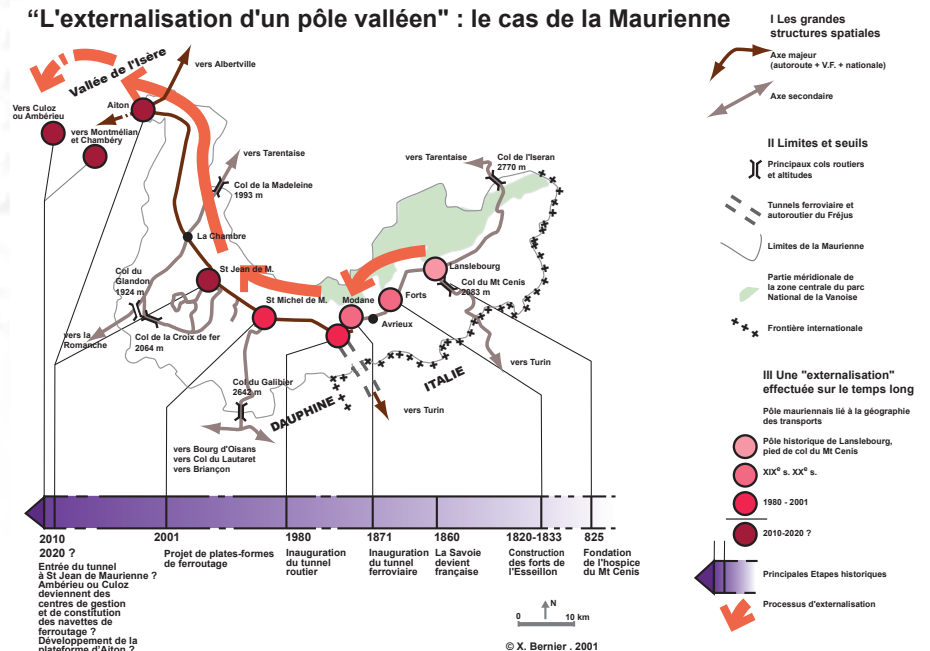
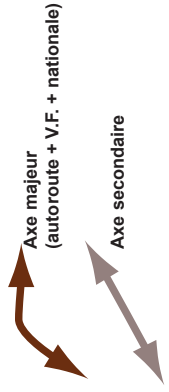


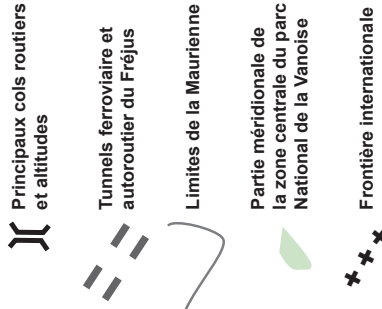
Figure 1 :

“L'externalisation d'un pôle valléen” : le cas de la Maurienne

I Les grandes structures spatiales



II Limites et seuils



III Une "externalisation" effectuée sur le temps long

Pôle maurienais lié à la géographie des transports

Pôle historique de Lanslebourg, pied de col du Mt Cenis

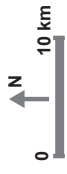
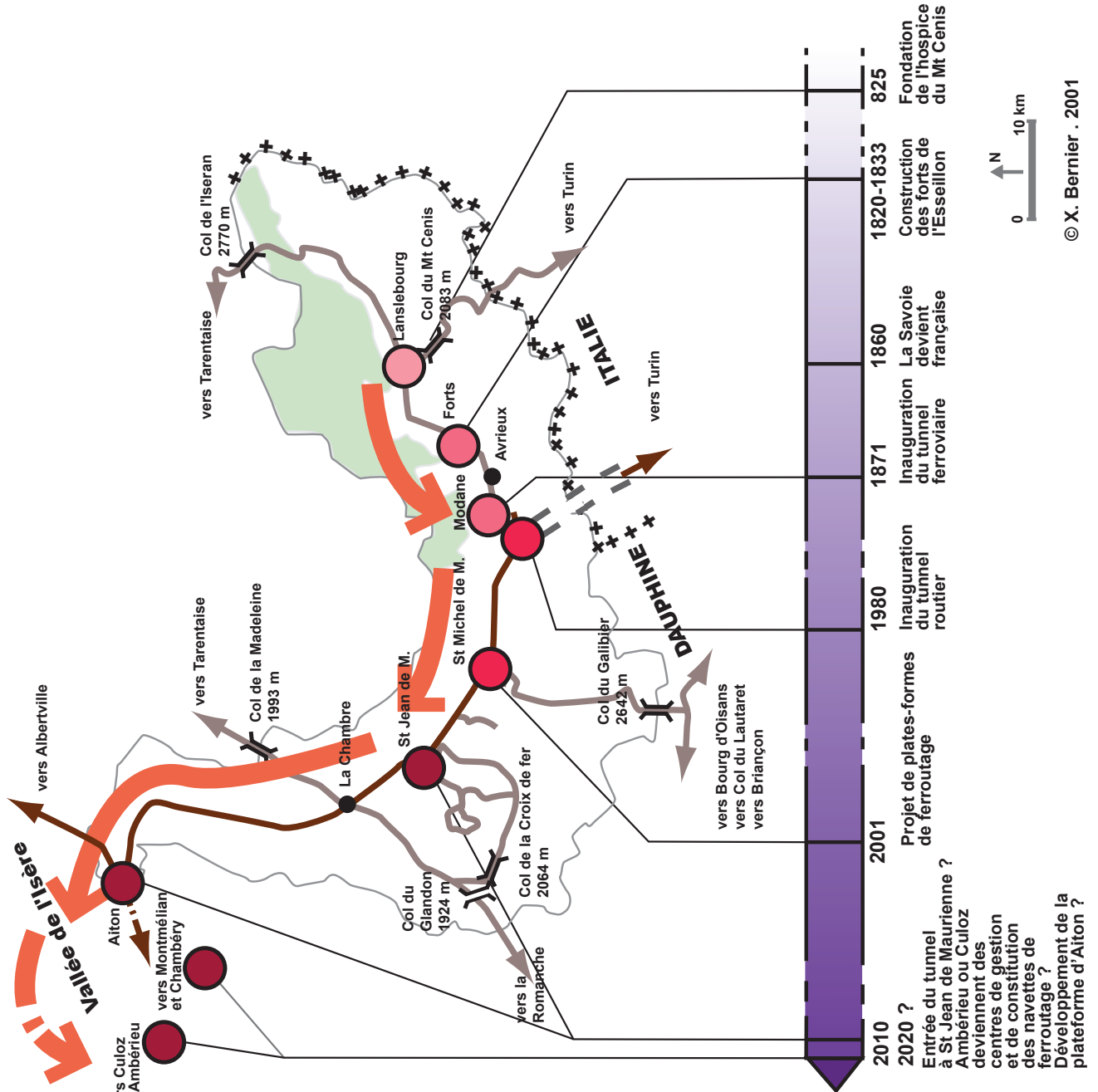
XIX^e s. XX^e s.

1980 - 2001

2010-2020 ?

Principales Etapes historiques

Processus d'externalisation



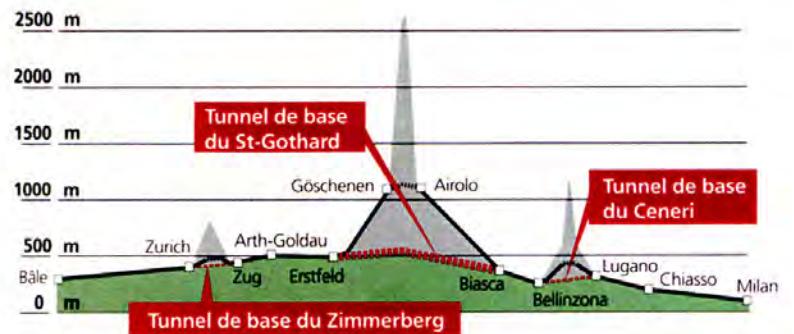
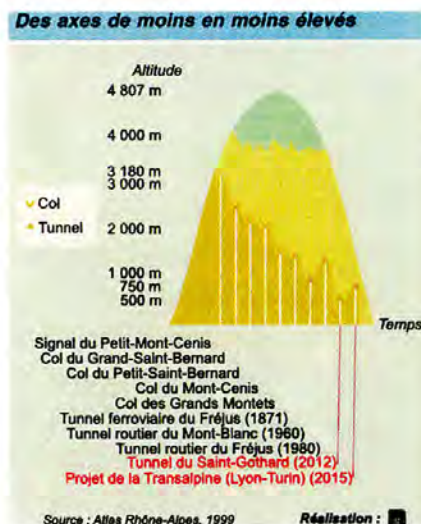
© X. Bernier . 2001

Aggrandissement de la figure 1

Dès lors, c'est bien Modane qui va jouer le rôle de pôle mauriennais majeur. Véritable gare internationale dans une gare désormais française, elle fait figure de point nodal dans la vallée pendant plus d'un siècle. Il faut attendre le 12 juillet 1980 pour voir s'ouvrir un tunnel routier de 12,870 km qui semble permettre alors à Modane, où il débouche, de se maintenir dans son rôle nodal. L'« abolition des frontières » le 01/01/1993 puis la construction de l'autoroute de Maurienne dont le dernier tronçon est inauguré le 12 juillet 2000 vont en décider autrement. La ville perd l'essentiel de ses fonctions douanières et les retombées qui lui sont liées. Jusqu'à la rampe autoroutière d'accès au tunnel qui l'évite... Cette nouvelle autoroute est vécue comme un écho à travers le temps aux peintures des diligences du XIXème siècle décrites plus haut. La « vitesse traversière » s'exprime ici sous la forme de ce que les spécialistes appellent parfois un « effet tunnel », avec des espaces traversés plus que vraiment desservis. Quand la vitesse ferme et enclave... Comment ne pas rappeler ici un des paradoxes de la modernité dans la traversée des montagnes ? Là où les cols restaient praticables toute l'année, quitte pour les voyageurs à attendre une accalmie météorologique dans une auberge en pied de col (comme à Séz, Lanslebourg ou Briançon), la fermeture hivernale des routes de cols réduit désormais souvent les possibilités de passage aux tunnels routiers et ferroviaires. Lenteurs et vitesses ne sont donc pas toujours où l'on croit !

La deuxième tendance lourde tient dans la promotion d'infrastructures tunnelières, situées à des altitudes toujours plus basses et pour cette raison en partie de plus en plus grandes dimensions (figures 2 et 3). Si la liaison Lyon-Turin à grande vitesse a pris du retard, le tunnel du Gothard, prévu pour être achevé en 2015, s'inscrit dans cette logique. Il sera alors le plus long tunnel du monde, avec ses 57 km d'Erstfeld (Uri) à Bodio (Tessin). Il s'accompagne à l'échelle régionale d'un projet visant à la réappropriation de cet axe : celui d'une gare souterraine nommée Porta Alpina, reliée à la surface par un ascenseur de 800 m pour rejoindre Sedrun (Surselva). Cette « Porte Alpine » trouve d'ailleurs son prolongement dans le « Projet de Territoire Gothard » (« Raumkonzept Gotthard »). Vitesse d'ici contre vitesse d'ailleurs ! La vitesse ne saurait être seulement « traversière ». Tout est fait pour capter les flux, comme s'il s'agissait de mieux contrôler cette vitesse. Si l'argumentation environnementale sert de levier efficace pour le développement de ces tunnels de base, il est en fait aussi encore affaire de vitesses. Depuis une vingtaine d'année, les entreprises misent de plus en plus sur le concept de flux tendus (« just in time » ou « zéro stock ») pour abaisser leurs coûts. Les délais de livraison tendant vers zéro passent par des moyens de transports rapides qui s'accommodent mal des contraintes des territoires montagnards. Ces « traversées à basse altitude » se veulent aussi l'assurance réelle ou supposée d'une « vitesse garantie » alors même que les habitants des montagnes ont le sentiment d'en avoir seulement les inconvénients.

Figures 2 et 3 :



2 – Lenteur subie ou lenteur recherchée : les contraintes liées à la rugosité de la topographie et au fonctionnement des réseaux

Parmi eux, avec son corollaire de pollutions multiples, il y a les rugosités des flux imposées par un trafic croissant sur les grands axes des fonds de vallée. Quand la vitesse des uns fait le malheur des autres... La fermeture puis la réouverture partielle du tunnel du Mont-Blanc ont notamment reporté les camions vers le tunnel du Fréjus (document 1).

Document 1 :

Comment ne pas évoquer aussi la lenteur subie par les vacanciers, en particulier lors des chassés-croisés le samedi en période hivernale. Cette lenteur subie par les voyageurs ne fait-elle d'ailleurs pas partie intégrante du voyage à la montagne, tant ces épisodes de ralentissement, de circulation « en escargots » paraissent incontournables. Avec son domaine skiable, le premier au monde, la vallée de la Tarentaise offre bien ce tableau d'une lenteur saisonnière, celle des touristes bloqués sur les routes alors qu'ils aspirent à se laisser griser par la vitesse des sports de glisse...



D'une manière plus générale, tourisme et vitesse font en fait rarement bon ménage en montagne. Le tourisme routier en particulier s'inscrit plutôt dans l'idéalisation d'une certaine lenteur, propice à la contemplation et à la découverte. Le seul département de la Savoie ne propose par exemple pas moins de 5 routes touristiques (document 2) : « les chemins du baroque », « la route des ducs de Savoie », « la route romantique », « la route des vins » et, dernière en date, « la route des fromages » !

Document 2 :



Toutes sont placées sous l'égide d'une « vitesse lente » et ne sauraient être parcourues à toute vitesse. Toutes déclinent les arguments de la lenteur. La « Route des Grandes Alpes », de Thonon à Menton, traverse aussi le département. Elle se pratique elle aussi plutôt selon cette logique. Les exemples ne manquent pas de ces réappropriation des routes de montagne à fin de tourisme itinérant. Evoquons pour la Suisse le « Napoléon Route Express » (Domodossola – Col du Simplon – Brigue – Saas Fee) qui permet d'admirer en car postal notamment le glacier d'Allalin dans le Valais ou encore le « romantic route express » (Andermatt – col du Furka – Gletsch – col du Grimsel – Meiringen – Grosse Scheidegg – Grindelwald) qui propose une fois par jour l'été dans les deux sens un parcours de 7 heures ! Comment ne pas percevoir une forme de schizophrénie dans ces express de la lenteur. L'évolution récente de nombreuses routes alpines en propose une autre illustration. Le cas des « routes du vertige » dans le massif du Vercors est un cas édifiant. Vantées sous cette appellation dans les brochures touristiques, ces routes de montagne sont à la base d'une véritable mythologie dans l'histoire et la mémoire locales. Construites dans la deuxième moitié du XIXème siècle avec des moyens très rudimentaires, leur première finalité était celle du désenclavement avec un calibrage des routes largement redevable des dimensions des véhicules destinés à commercialiser les grumes exploitées dans le massif. Depuis quelques années, de très grands travaux ont été réalisés pour absorber et sécuriser un trafic touristique croissant (C'est le cas par exemple avec le tunnel d'Arbois dans les gorges de la Bourne). Ils leur ont souvent fait perdre de facto leur dangerosité et ont permis un parcours moins lent... remettant en cause, au moins partiellement leur image d'itinéraire touristique et

d'aventure ! Construite au début du XXème siècle, la route de la Bérarde (Ecrins) est en proie à des « dérives » semblables (document 3) : il y a une vingtaine d'années seulement, les véhicules montaient au pas et avaient du mal à se croiser.

Document 3 :

L'élargissement et la modernisation de la chaussée permettent aujourd'hui un accès très rapide à un site de



prédilection pour des pratiques lentes. Dans le même ordre d'idées, que dire de cette brochure de la station d'Avoriaz qui fait l'éloge des circulations douces et donc lentes en son sein (document 4) ? Une station que le touriste cherchera pourtant à atteindre le plus rapidement possible...

Cette ambivalence se retrouve également quand la lenteur sert d'argument à une vitesse désormais patrimonialisée. Entre le 31 août et le 3 septembre 2006 s'est ainsi déroulé dans les Alpes bernoises (Oberland suisse) le 10ème Louis Chevrolet Event (LCE). Cette réunion de vieilles voitures qui ont franchi les pentes vertigineuses de la Chaux-de-Fonds à Grindelwald (aller et retour par le col pentu du Gurnigel, 1750m) a pour but de rendre hommage au constructeur automobile Louis-Joseph Chevrolet né à la Chaux-de-Fonds en 1878 (parti en 1900 à la conquête de l'Amérique).

Document 4 :

Ce rallye, réalisé avec des voitures autrefois bolides est aujourd'hui une ode à la lenteur... Comme un clin d'œil au temps retrouvé, signalons que le partenaire principal de l'évènement est le fabricant de montres Tissot !! « Rallyes des ancêtres », « rallye historique de Monte-Carlo », « rallyes de vieilles motos » etc, trouvent eux aussi en montagne un terrain de jeu où la lenteur d'aujourd'hui est comme un hommage à la vitesse d'hier.



“ Imaginez une station sans voiture, une place centrale dont une extrémité est réservée à la piste de luge et l'autre au Village des Enfants. Une station où les véhicules qui circulent sont des traîneaux s'annonçant dans un concert de clochettes. ”

3 – Quand la montagne permet de valoriser la recherche de vitesse : les défis proposés par les pratiques sportives

Chassez la vitesse, elle revient au galop ! Les pratiques sportives en particulier tendent en effet à revaloriser la vitesse. Celle-ci prend une valeur et un sens nouveaux dans sa confrontation à la pente et à la déclivité. Nombreuses sont les routes de montagnes dont la notoriété est redevable de leur caractère panoramique et vertigineux et plus encore à la morphologie de leur tracé. Citons par exemple la célèbre Großglockner Hochalpenstraße (Tyrol-Autriche) à travers le Parc National des Hohe Tauern, la

fameuse « route aux 400 virages » qui permet de rejoindre Cilaos dans l'île de la Réunion (Océan indien), dans les Alpes françaises, les fameux lacets de Montvernier (18 lacets en épingles très serrées qui permettent 370 mètres de dénivelée cumulée sur 17 km) ou encore les 21 virages de l'Alpe d'Huez, rendus célèbres par le Tour de France cycliste.

Document 5

Les lacets sont numérotés par des bornes indicatrices installées à l'origine pour servir de repères aux chasse-neige et qui ont toutes été nommées récemment en hommage aux vainqueurs de cette étape. Cette montée de 14 km, avec une pente moyenne de 8% (jusqu'à 12%) a d'abord eu une fonction d'accès pour la station créée dans les années 1930. Mais le cycliste américain Greg Lemond n'hésite pas à en parler ainsi aujourd'hui : « Dans tous les sports, il y a des lieux sacrés : en football ; c'est Maracana, en saut à skis, c'est Holmenkollen. Pour le vélo, le temple, c'est l'Alpe d'Huez ». A telle enseigne que la station associe désormais son image à celle de la route (voir document 5).

C'est incontestablement la montagne qui a donné ses lettres de noblesse au Tour de France et les monuments sont nombreux qui rendent hommage à cette liaison : musée du Tour et ses deux stèles à la mémoire de Fausto Coppi et Louison Bobet au col de l'izoard, la fameuse statue du géant du Tourmalet, le monument colonne du Galibier en hommage à Henri Desgranges, créateur du Tour. Mais c'est aussi ce type de pratique sportive qui peut contribuer à redonner du sens à la montagne. Le temps réalisé est à la mesure de l'effort enduré ; il est à la fois sa sanction et sa magnificence.





Diplômes de passage et vélodateurs sont là pour valider une vitesse qui résulte de la confrontation des cyclotouristes avec la montagne. Deux bornes sont installées pour chronométrer le temps de montée, souvent à un col, avec des cartons à poinçonner ou renseigner, généralement en vente dans les offices du tourisme (voir document 6).



Document 6

La vitesse devient argument de promotion touristique comme sur ce site internet (www.pays-du-guillestrois.com/cyclisme.htm) qui fait l'article d' « un territoire exceptionnel pour le cyclotourisme Des vélodateurs sont en place pour permettre de garder un souvenir inaltérable de vos ascensions de Risoul, Col de l'izoard, Col Agnel et Col de Vars... ». Se souvenir du « temps fait »... La réappropriation des routes historiques comme la Route des Grandes Alpes déjà évoquée se fait souvent à l'aune des vitesses déclinées dans des tableaux pour tel type de véhicule (voir document 7) ou tel type de parcours.

Document 7 :

Exemples de parcours				
Thonon-les-Bains - Le Grand Bornand	85	3 h.	2 h.	1 j./day
Le Grand-Bornand - Bourg-Saint-Maurice	92	3 h.	2 h.	1 j./day
Bourg-Saint-Maurice - Lanslebourg	78	3 h.	2 h.	1 j./day
Lanslebourg - Briançon	110	3 h.	2 h.	1 j./day
Briançon - Barcelonnette	104	4 h.	3 h.	1 j./day
Barcelonnette - Valberg	77	3,5 h.	2,5 h.	1 j./day
Valberg - Saint-Martin-Vésubie	57	3 h.	2 h.	1 j./day
Saint-Martin-Vésubie - Menton	79	3 h.	2 h.	1 j./day

Si le cyclisme participe largement à la réhabilitation de la vitesse sur les routes de montagne, le sport automobile a beaucoup œuvré pour sa valorisation tant la morphologie des routes de montagne permet de contraindre la vitesse pour mieux la célébrer. Les rallyes de Corse, de Monte-Carlo ou de Nouvelle-Zélande proposent ainsi dans le cadre du championnat du

monde des rallyes (WRC) tout un catalogue d'étapes ou vitesse et montagne se nourrissent l'une l'autre. Les courses de côte sont plus directement encore portées sur la recherche de la vitesse pure. La plus célèbre au monde, « The Pikes Peak Hill Climb » (Colorado-USA), se déroule sur 19,93 km avec 156 virages entre un départ à 2865 m et une arrivée 1400 m plus haut, qui lui ont valu le surnom de « course vers les nuages (« the race to the clouds »). De la moto à la voiture, en passant par le quad ou les camions, chaque véhicule est représenté, jusqu'à la catégorie « Unlimited » où s'affrontent des monstres de plus de 1000 chevaux. C'est bien ici la porte ouverte à une hypervitesse qui n'aurait pas le même sens en terrain plat.

Vitesse à la montée mais aussi vitesse à la descente ! Depuis quelques années, les routes de montagne sont en effet le théâtre de nouvelles pratiques associées à des supports comme le ski (sic) sur roues, les rollers ou les skate-boards. L'ivresse de la glisse trouve ici de nouveaux terrains d'expression. S'il s'agit de phénomènes plutôt confidentiels pour l'instant, on voit néanmoins poindre des réseaux de pratiquants et des épreuves plus ou moins encadrées comme au col de l'Izoard. Sauf à s'adonner à cette vitesse au milieu du trafic des autres véhicules, on ne peut pas vraiment la concevoir comme partagée tant les questions de sécurité qu'elle soulève sont importantes.

Conclusion – Vers des rapports plus apaisés entre vitesse et montagne ?

Le temps long, celui de l'histoire, nous a montré combien la recherche constante d'une vitesse traversière toujours plus grande a en quelque sorte contribué à « effacer » les montagnes. Mais ses habitants n'ont pourtant cessé d'essayer d'en garder la maîtrise tout en essayant d'en minimiser les inconvénients. La vitesse pour soi, pour l'ici, est en conflit permanent avec la vitesse de l'autre, de l'ailleurs. Le 6ème Colloque du Collège international du voyage tenu à Carcassonne en avril 2007 invitait à une réflexion sur « vitesse et voyage : la fin d'une dictature ? ». Assurément, la vitesse des uns ne fait pas le bonheur des autres, peut-être en montagne (là où les « vitesses traversières » sont subies par les locaux en même temps que les rugosités des flux le sont à l'échelle locale par les voyageurs) moins qu'ailleurs. Le voyage et les pratiques touristiques en montagne ne sont pas plus inféodées à la lenteur qu'à la vitesse. Ce sont toutes les vitesses et toutes les lenteurs qui ont droit de cité, dans des rapports que l'on souhaite plus apaisés entre les différents acteurs et territoires.

Bibliographie succincte

- BAVOUX J.J., 1992, « Du Fréjus au Brenner : les transits et leurs enjeux au cœur de l'Europe », in *Revue de Géographie de l'Est*, n°4, Presses universitaires de Nancy, pp 291-303.
- BERNIER X., 2002, « Dynamiques des réseaux de transports et recompositions régionales en zone de montagne : éléments de réflexion à travers les pays de Savoie », *Cahiers du CIRTAI (Centre Interdisciplinaire de Recherches en Transports et Affaires Internationales)*, Le Havre, pp 40-50.
- BERNIER X., 2004, « Les cols routiers dans la traversée des montagnes françaises : contribution à une définition plurivalente et dynamique », in « Traverser les montagnes » Coll. EDYTEM, *Cahiers de Géographie*, n°2, pp. 91-102.
- DEBARBIEUX B., 2002, « La traversée des Alpes, une histoire d'échelles et d'intérêts, d'épousailles et de divorces », *R.G.A.*, 90-3, « Traverser les Alpes », pp 11-24.

GUICHONNET P., 1980, « Histoire et civilisations des Alpes », Privat-Payot, T1-409p et T2-418p.

OUVRAGE COLLECTIF, 2000, « La traversée des Alpes : cols, routes et tunnels », coll. Les Patrimoines, éditions Dauphiné Libéré, Musée Dauphinois, 50p.

Revue « L'Alpe », n°2 – février-avril 1999, « Franchir les Alpes », Glénat, 114p.

SAMIVEL et NORANDE S., 1996, « Les grands cols des Alpes : histoire et aventures », Glénat, 215p.

TORRICELLI et SCHEURER T., 2000, « Les transports et la mobilité, une menace et un défi pour les Alpes du XXIème siècle », Programme national de recherche 41, Transports et environnement, Actes T4, EDMZ, Bern 5ème Journée de la Recherche alpine.