

**LES MOBILITÉS TOURISTIQUES DANS LA VERTICALITÉ
DES TERRITOIRES DE MONTAGNE
LES DIFFÉRENTES LOGIQUES SPATIALES D'ACCÈS
AUX STATIONS TOURISTIQUES D'ALTITUDE**

XAVIER BERNIER, UNIVERSITÉ DE SAVOIE BOURGET-DU-LAC

Abstract: This paper aims to study the accessibility of mountain resorts and its evolution from the end of the 19th century to the present day. It sets out three main models to explain vertical dynamics, specifically in the Alps. Depending on political choices and new infrastructure, these dynamics shifted from downstream to upstream and vice versa.

**L'ACCESSIBILITÉ DES TERRITOIRES DE MONTAGNE
EST LIÉE À DES DIALECTIQUES RÉGULIÈREMENT REDÉFINIES
D'OUVERTURE ET DE FERMETURE**

Le xx^e siècle a vu se développer, selon des modèles variés et sous des formes multiples, des stations touristiques d'altitude¹. Dans les Alpes en particulier², l'organisation de leur accessibilité a été dès leur origine, et reste jusqu'à nos jours, un des défis majeurs posés aux différents acteurs. Ce travail se propose d'identifier les diverses logiques spatiales qui ont structuré cette accessibilité dans la verticalité

¹ DEBARBIEUX Bernard, *Tourisme et montagne*, Paris: Economica, 1995, 107 p.

² GUICHONET Paul, *Histoire et civilisations des Alpes- T1 : Destin humain, T2 : Destin historique*, Toulouse & Lausanne: Privat-Payot, 1980, 409 p. et 418 p.

des territoires montagnards. L'accessibilité routière s'est ainsi tantôt fondée sur l'appropriation de réseaux existants (mis en place par d'autres acteurs des territoires montagnards comme ceux des services des Eaux et Forêts, du secteur hydro-électrique type EDF en France ou ENEL en Italie ou bien encore ceux rassemblés en associations type Automobile Club ou Touring Club), tantôt développée grâce à des infrastructures créées spécifiquement. Le système des transports et de la mobilité touristiques s'est construit selon des logiques modales parfois très cloisonnées, parfois très concurrentielles. Ici, c'est le mode ferroviaire qui a servi de pivot principal avec le développement de réseaux par accumulation. Là, c'est le transport aérien (comment ne pas évoquer ici l'épopée de la compagnie Air Alpes en France ou la place des opérateurs privés en Suisse ?) qui a joué un rôle déterminant avec, par exemple, les liens opérés entre les altiports et les aéroports régionaux, nationaux ou internationaux³. Dans une période plus récente, la promotion de l'intermodalité a permis, avec plus ou moins de succès, des formes nouvelles de coordination entre plusieurs opérateurs notamment. Les touristes eux-mêmes ont développé des stratégies de mobilité parfois originales. Les formes d'organisation sectorielle qui en résultent doivent être étudiées à différentes échelles spatio-temporelles.

Cet article s'attachera à démontrer, grâce à une méthodologie fondée sur la modélisation, une lecture typologique des divers systèmes spatiaux-politiques qui résultent des trajectoires territoriales identifiées. Si des dynamiques contradictoires semblent perceptibles (liées à la fois à un accès généralisé et à une montée en gamme souvent significative de l'offre touristique), les représentations tendent à jouer un rôle croissant, tant auprès des acteurs du secteur (qui mettent en avant des mobilités alternatives ou douces pour poursuivre leur activité)⁴, que des touristes, soucieux de s'inscrire dans des mobilités dites « durables ». Ce n'est pas le moindre des paradoxes que d'observer comment ces stratégies produisent parfois, dans un contexte de concurrence exacerbée, des formes de recloisonnement et de réactivation des corporatismes. Elles sont en tout cas souvent à l'origine de nouvelles discontinuités

³ BERNIER Xavier, « Regional airports and the accessibility of mountain areas : networks, importance and contribution to development », *International Journal of Sustainable Development and Planning*, WIT vol. 5, n° 2, 2010, p. 130-140.

⁴ PAILLARD Sylvie, MERMOUD Françoise, LIEUTIER Gilbert (éd.), *Circulations douces : organiser les déplacements dans les sites touristiques*, Paris : AFIT éditions, 2000, 102 p.

spatiales⁵. Des exemples choisis dans les Alpes françaises, suisses, autrichiennes et italiennes serviront à développer cette réflexion.

Si les Alpes n'ont jamais été à proprement parler une barrière, elles ont été animées par une dialectique d'ouverture et de fermeture qui s'exprime en particulier dans la verticalité de l'espace montagne. Sa mise en tourisme s'est d'abord bâtie sur un système hérité, dominé par les fonds de vallée et les périphéries. Différentes formes de conquête des hauts ont ensuite coïncidé avec les grandes étapes de la mise en tourisme. Mais depuis le début des années 2000, on semble s'orienter sur certains versants vers un système de mobilités contenues où les dynamiques spatiales s'inversent pour privilégier à nouveau une dynamique d'aval.

UN SYSTÈME HÉRITÉ DOMINÉ PAR LES FONDS DE VALLÉE ET LES PÉRIPHÉRIES

Pour appréhender les enjeux historiques de l'accès touristique, il faut à n'en pas douter prendre en considération le système de mobilités dont héritent les territoires montagnards au début de leur mise en tourisme. Il s'articule autour de quelques lignes de force bien décrites par ailleurs⁶. Le XIX^e siècle correspond, en particulier dans les Alpes, à plusieurs basculements, démographiques, socio-économiques, et finalement spatiaux. Le pic démographique se situe ainsi dans la plupart des massifs alpins aux alentours de 1850-1860, période à partir de laquelle les hauts vont commencer à se dépeupler au bénéfice des fonds de vallée (où se développe une industrialisation fixée en partie par les ressources hydro-électriques) et des périphéries montagnardes⁷. La seconde moitié du siècle voit aussi les mobilités alpines profondément restructurées par

⁵ GAY Jean-Christophe, *Les discontinuités spatiales*, Paris: Economica, 1995, 112 p.; GRASLAND Claude, FRANÇOIS J.-C., entretien avec Roger BRUNET, «La discontinuité en géographie: origines et problèmes de recherche», *L'espace géographique*, 1997/4, p. 297-308.

⁶ BERNIER Xavier, «Dynamiques des réseaux de transports et recompositions régionales en zone de montagne: éléments de réflexion à travers les pays de Savoie», *Cahiers du CIRTAI*, Le Havre, 2002, p. 40-50; DEBARBIEUX Bernard, «La traversée des Alpes, une histoire d'échelles et d'intérêts, d'épousailles et de divorces», *Revue de Géographie Alpine*, n°90, n°3, 2002, p. 11-24; FONTANA Jean-Louis, *La Route des Grandes Alpes*, Paris: Gallimard, 1999, 188 p.; SCHNEKENBURGER Gudrun, *Über die Alpen*, Stuttgart: Herausgegeben vom Archäologischen Landesmuseum Baden-Württemberg anlässlich der Ausstellung "Über die Alpen-Menschen-Wege-Waren", 2002, 275 p.

⁷ BÄTZING Werner, «Les Alpes: entre déclin et croissance démographique», in BROGGI Mario F. et TÖDTER Ulf (éd.), *1^{er} rapport sur l'état des Alpes*, Aix-en-Provence: Édisud, 1998, 472 p.

le développement ferroviaire⁸. De grandes infrastructures de franchissement voient le jour tandis que des percements tunneliers ou des pénétrantes intravalléennes autorisent désormais un accès beaucoup plus rapide depuis les métropoles régionales ou continentales. Le tunnel ferroviaire du Fréjus (inauguré en 1871), longtemps le plus long du monde avant l'ouverture de celui du Saint-Gothard en 1882, rapproche par exemple Saint-Jean-de-Maurienne de Paris, désormais à seize heures de train. Dans le même temps, un « front ferroviaire » progresse à l'intérieur des vallées. Quelques grandes dates initient des processus cumulatifs très rapides dans la mise en tourisme des premières stations. L'exploitation par machines à vapeur permet par exemple d'atteindre Zermatt dès 1891. La gare de Chamonix Mont-Blanc est quant à elle mise en service en 1901 avec l'inauguration du dernier tronçon depuis Saint-Gervais. Et la ligne de l'Albula (Thusis–Saint-Moritz) est ouverte peu après (1^{er} juillet 1903).

Ce basculement modal se traduit dans l'espace par un glissement des itinéraires et des infrastructures vers les fonds de vallées. La figure 1 rend compte de cette situation proto-touristique. Là où le franchissement s'était généralisé par des cheminements à mi-versants, polarisés par les lignes de crête ou les cols (dont la praticabilité annuelle était peu remise en question), le nouveau système de mobilités (que l'on pourrait qualifier de « moderne ») se concentre dans les axes valléens. Il privilégie désormais quelques points de passage et renforce les nodalités métropolitaines. Ce n'est pas le moindre des paradoxes de cette modernisation des transports qui se prolongera dans les Alpes au xx^e siècle avec le développement des réseaux routiers et autoroutiers. Du point de vue des logiques circulatoires intramassifs, ce double processus d'extériorisation et de valléisation s'accompagnera aussi progressivement d'un « effet tunnel » (caractéristique des espaces traversés mais pas toujours desservis) de plus en plus prégnant.

C'est dans ce contexte que se produit l'essor du tourisme dans la seconde moitié du xix^e et au début du xx^e siècle. Les premières stations (dites de « première génération » d'après le modèle de Rémy Knafou)⁹, comme Chamonix, s'inscrivent pleinement dans cette logique. La gare, terminus d'un voyage en train lui-même déjà partie intégrante de la

⁸ SUTTON Kevin, *Les nouvelles traversées alpines : entre cospatialités de systèmes nationaux et recherche d'interspatialités, une géopolitique circulatoire*, thèse de doctorat en géographie, Université de Savoie, 2011, 577 p.

⁹ KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver : l'aménagement de la montagne à la française*, Paris : Masson, 1978, 319 p.

mise en tourisme, est un des piliers de cette géographie proto-touristique. Elle est installée au pied des versants et ouverte sur un panorama montagnard souvent structuré par des sommets redécouverts ou inventés comme objets touristiques. L'invention du Mont-Blanc¹⁰ ou du Cervin doit ainsi beaucoup à l'amélioration de l'accessibilité de Chamonix et de Zermatt. « *On assiste à la création de nouveaux lieux touristiques situés en bordure du vide et de la verticalité de la haute montagne* »¹¹. Les campagnes d'affiches qui accompagnent cette étape en disent long sur les processus cumulatifs à l'œuvre. Ces affiches mettent en scène autant le touriste que les moyens de sa mobilité¹². Qu'elles véhiculent le message du PLM (Paris-Lyon-Marseille), de compagnies comme BVZ (Brig-Visp-Zermatt Bahn) ou FO (Furka-Oberalp Bahn) bientôt fusionnées dans la MGB (Matterhorn-Gothard Bahn), ou fassent la promotion par exemple de la Route des Grandes Alpes¹³, elles célèbrent les transports modernes dans le cheminement vers les lieux touristiques. Les premiers touristes, issus d'une élite socio-économique, y sont fréquemment représentés dans des postures contemplatives. On les voit, curistes, excursionnistes, circuler autour de la gare, à proximité des premiers hôtels de luxe, avec parfois en arrière-plan les premiers aménagements d'une station thermale. La montagne offre ici un cadre qui sert de décor avant de devenir peu à peu le terrain de nouvelles pratiques touristiques. L'alpinisme reste une pratique encore confidentielle qui participe malgré tout au spectacle proposé aux touristes. La gare constitue ainsi un pôle majeur de ces premières stations touristiques, à la fois porte et vitrine pour les mobilités locales. L'architecture, les infrastructures et au-delà les paysages touristiques s'organisent en fonction de l'horizontalité des fonds de vallée ou des plateaux (comme ceux de Davos ou Crans Montana)¹⁴ et de la verticalité des versants.

¹⁰ JOUTARD Philippe, *L'invention du Mont-Blanc*, Paris : Gallimard, 2001, 216 p.

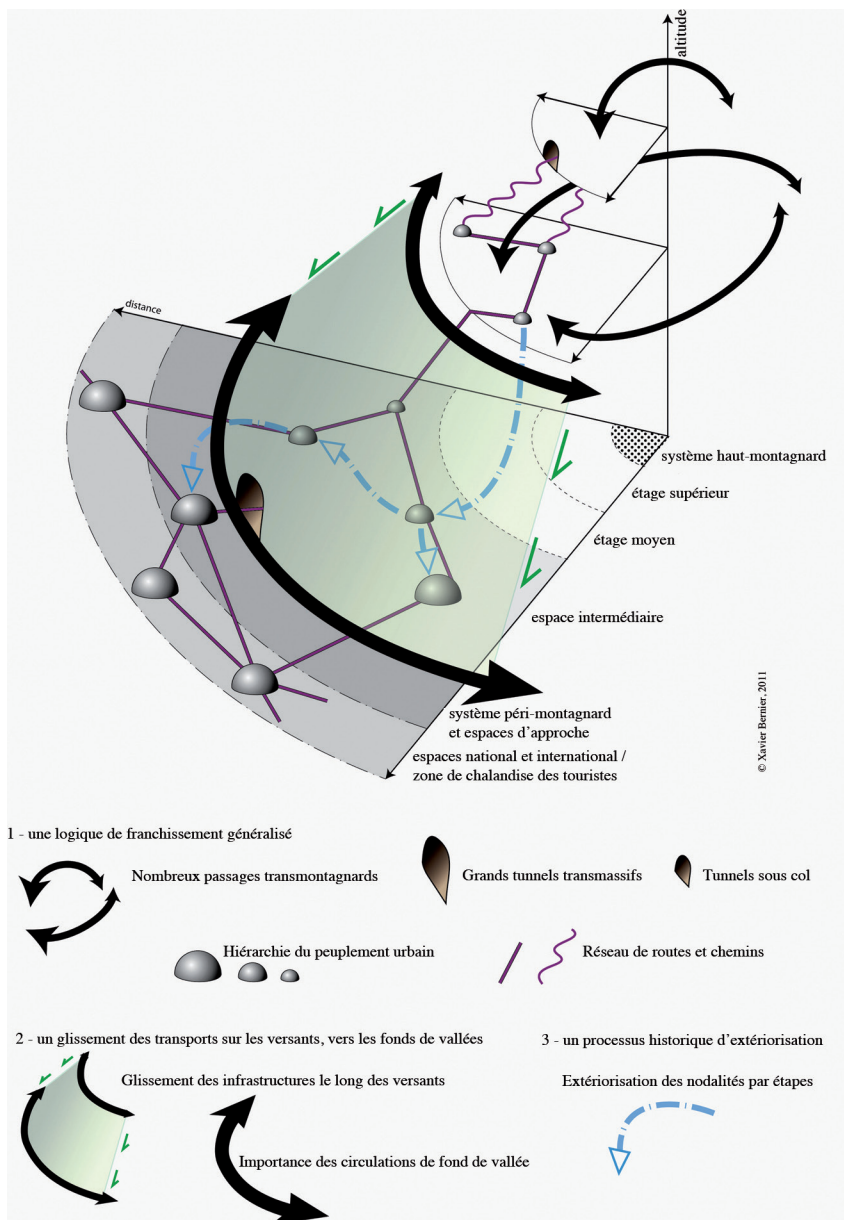
¹¹ SACAREAU Isabelle, *La montagne, une approche géographique*, Paris : Belin, 2003, p. 215.

¹² SUTTON Kevin, « Traverser les Alpes par les affiches », in FUMEY Gilles *et al.* (éd.), *Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports*, Paris : Ellipses, 2009, p. 191-203 ; BALLU Yves, *Les Alpes à l'affiche*, Grenoble : Glénat, 1998, 127 p. ; FAVRE Thierry, *Le train s'affiche*, Paris : Éditions de La Vie du Rail, 2005, 160 p. ; ELSASSER Kilian, *Der Direkete Weg in den Süden*, Zürich : AS Verlag, 2007, 232 p.

¹³ MARTIN Jean-Pierre, *La traversée des Alpes : cols, routes et tunnels*, Grenoble : Éditions Le Dauphiné Libéré, 2000, 51 p.

¹⁴ Voir encore SACAREAU Isabelle, *La montagne...*, 288 p.

Figure 1 : *Un système de mobilités proto-touristique*



LES DIFFÉRENTES FORMES DE CONQUÊTE DES HAUTS EN LIAISON AVEC LES GRANDES ÉTAPES DE LA MISE EN TOURISME

Très vite va pourtant s'engager une conquête des hauts tandis que se développent de nouvelles pratiques et que progressent de nouvelles infrastructures. Ce rebascullement de l'aval vers l'amont va s'exprimer sur le temps long du xx^e siècle. La figure 2 donne une vision modélisée de cette conquête de la verticalité liée à la mise en tourisme.

Les chemins de fer de montagne¹⁵ sont un des premiers instruments de cette progression vers des espaces d'altitude. C'est le cas de la ligne métrique de Saint-Gervais à Vallorcine, avec ses déclivités exceptionnelles, qui voit le jour en 1901. Le Tramway du Mont-Blanc (TMB), après une première section ouverte en 1909, atteint quelques années plus tard (1912) sa gare d'arrivée au Nid d'Aigle, à 2372 m d'altitude, devenant le plus haut train à crémaillère d'Europe... La même année est aussi inauguré le train du Montanvers. Les lignes à crémaillère permettent aux ingénieurs et à leurs commanditaires de rivaliser pour réaliser des prouesses techniques et partir à l'assaut de pentes parfois très raides. Si la ligne du Rigi fonctionne depuis 1873, le chemin de fer Aix-les-Bains-Le Revard¹⁶ depuis 1892 – soit la même année que le Rothorn –, celles de la Jungfrau et du Gornergrat sont quant à elles inaugurées en 1898. L'année suivante, la ligne du Pilate devient la plus pentue du monde (48 %). C'est peu dire que toutes ces installations frappent les esprits et suffisent parfois à elles seules à attirer les touristes. Elles marquent à des degrés divers une première marche vers la touristification des hauteurs, abordées d'abord pour leurs panoramas sur les glaciers, les cascades, les précipices...

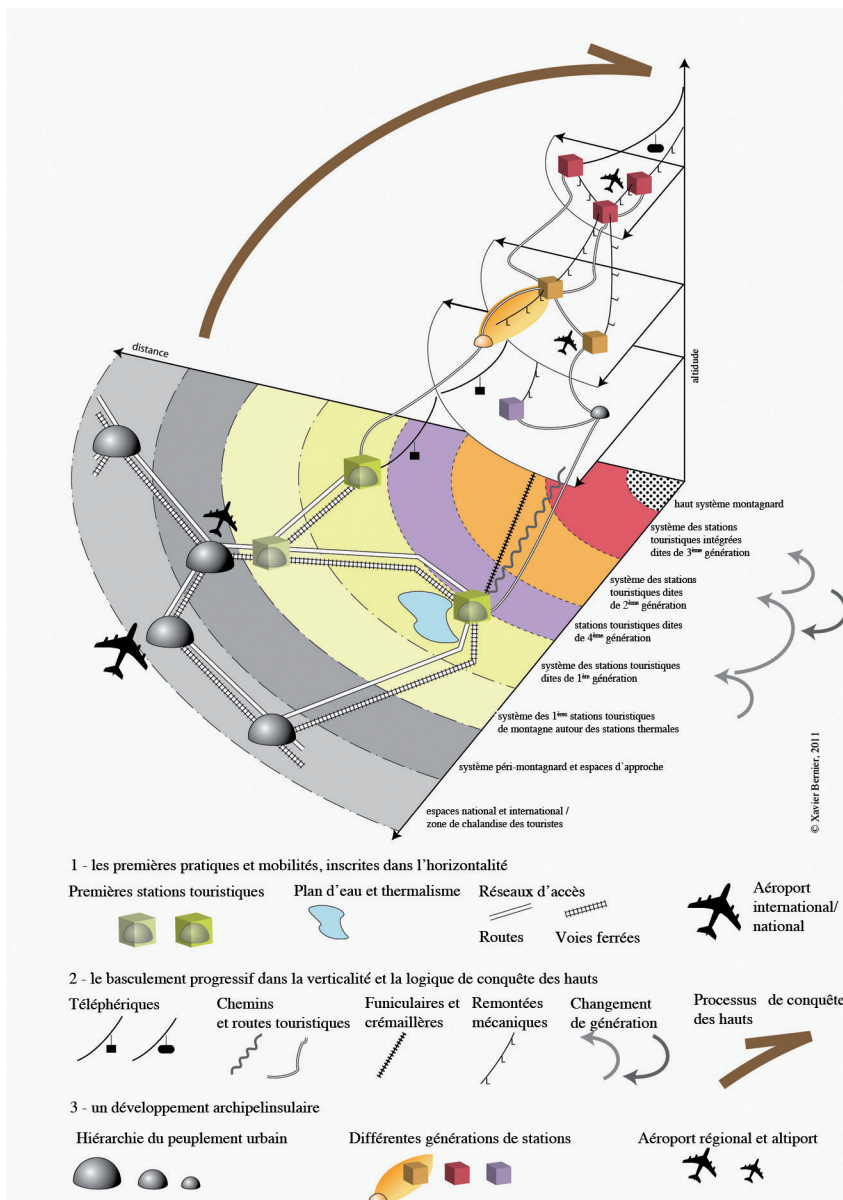
L'épopée des téléphériques¹⁷ va permettre de changer d'échelle. Les transports par câble offrent en effet de multiples opportunités dans la conquête de la verticalité et accélèrent l'inscription du tourisme dans une autre dimension. L'idéalisation d'une certaine forme de modernité et la course aux innovations techniques lancée par les ingénieurs et les politiques conduisent à la diffusion rapide des téléphériques dans les Alpes. Considéré comme le premier du massif, celui de Grindelwald

¹⁵ ESPINASSE Isabelle, *Trains des Alpes, trains de montagne*, Seyssinet: Libris, 2002, 104 p.

¹⁶ FOUGER François, *Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains-Le Revard*, Aix-les-Bains: Édition par l'auteur, 2000, 160 p.

¹⁷ BARDIAU Philippe, *L'épopée des téléphériques*, Seyssinet: Libris, 2003, 104 p.

Figure 2: Un processus d'intériorisation lié aux différentes étapes de la mise en tourisme



se hisse à partir de 1908 sur les pentes du Wetterhorn. Les Français ne sont pas en reste avec le premier tronçon du téléphérique des Glaciers en 1924 et l'appareil du Brévent, en deux tronçons (1928-1932), ou encore celui de Serre-Chevalier inauguré en 1941 (!). C'est toujours à Chamonix que l'équipement le plus emblématique voit le jour, à travers un chantier étalé sur plus de quatre décennies (entre 1910 et 1955) : le téléphérique de l'Aiguille du Midi, à l'assaut du pic de 3776 m. Durant cette période, il faudrait aussi faire l'inventaire de tous les projets avortés, par exemple dans les Écrins... Disons-le tout net : ces premiers téléphériques reflètent des pratiques encore largement contemplatives. Ils permettent certes aux randonneurs et aux alpinistes de gagner parfois du temps dans l'ascension des sommets. Mais ces premières installations ne s'inscrivent pas vraiment dans la révolution touristique qui s'annonce : celle du ski. Déjà pointent pourtant les stations dites de « deuxième génération »¹⁸, avec des défis spécifiques dans leur accessibilité. Elles sont un terrain d'expérimentation technique privilégié pour les premières remontées mécaniques. Le Grenoblois Pomagalski se distingue en 1935 avec les premiers téléskis à sellette et à perches débrayables au Col de Porte et à l'Alpe d'Huez. Des techniques moins élaborées permettent d'équiper les pentes de Megève (1933) et des Houches (1936). C'est d'ailleurs toujours à Megève que sera mis en service en 1933 le premier téléphérique dédié à la pratique du ski sur les pentes de Rochebrune. Mais au-delà de ces innovations multiples, l'accessibilité de ces stations touristiques passe d'abord par la voie routière. Avant d'être rendue célèbre par le Tour de France cycliste (première arrivée en altitude dans l'histoire de la Grande Boucle avec la victoire de l'Italien Fausto Coppi en 1952), la montée de l'Alpe d'Huez, en vingt et un virages étalés sur quatorze kilomètres, 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. Christophe Gauchon¹⁹ rappelle volontiers le caractère non rationnel, voire anarchique, de la mise en place de cette accessibilité routière, avec parfois l'absence de parkings automobiles. À l'Alpe d'Huez, aux Deux-Alpes et à Chamrousse (France), à Breuil-Cervinia (Val d'Aoste-Italie) ou à Saint-Christoph-Am-Arlberg (Autriche), la route est tracée à la va-vite, construite ou recalibrée dans des délais très courts. Les hameaux traditionnels,

¹⁸ GAUCHON Christophe, «Le tourisme dans les Alpes : pratiques, aménagement et protection», in BORDESSOULE Éric (éd.), *Les montagnes*, Nantes : Éditions du Temps, 2002, p. 153-182.

¹⁹ GAUCHON Christophe, «Le tourisme...», p. 153-182.

situés à mi-pente, trouvent ainsi un prolongement en altitude (au-delà de 1600-1800 m), dans les alpages. Cette conquête très rapide des hauts s'accommode souvent d'un grand désordre infrastructural et architectural²⁰.

Les «stations de troisième génération» (un modèle que l'on retrouve en particulier dans les Alpes françaises) sont l'expression d'une politique beaucoup plus volontariste qui va bien sûr trouver un prolongement du point de vue de l'accessibilité aux stations²¹. Dans le contexte du Plan Neige (ensemble de mesures adoptées par l'État français à partir de 1958 pour développer de façon systématique des stations intégrées, le plus souvent avec l'aide d'un promoteur), l'aménagement passe par des infrastructures routières performantes et par la construction systématique de parkings pour le stationnement des véhicules des touristes. L'accès à la Tarentaise (qui continue à proposer d'importants défis saisonniers aujourd'hui) et à ses stations est un réservoir d'exemples édifiants. La Plagne, Tignes, les Arcs ont, dès leur conception, été des stations dépendantes de leur facilité d'accès.

C'est dans ce contexte historique, mais pas seulement en France cette fois-ci, que se développe également l'aviation de montagne²². Elle va aussi participer à ce processus de projection en altitude²³ à travers en particulier l'épopée de compagnies aériennes comme Air Alpes. Un certain nombre d'infrastructures spécifiques ont pu voir le jour comme les altiports (mot inventé suite au premier atterrissage sur la piste sommaire de Méribel en 1962 et qui caractérise une installation, dotée ou non de tour de contrôle, utilisant la pente de la piste pour les atterrissages et les décollages). Ceux-ci fonctionnent encore aujourd'hui à Megève en Haute-Savoie, Courchevel et Méribel en Savoie ou l'Alpe d'Huez en Isère. Ce type d'installation est bien plus rare dans les autres pays alpins que la France. Mais qu'il s'agisse

²⁰ WOZNIAK M., «L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver. Stations de Tarentaise 1945-2000», *Mémoires et Documents, L'Histoire en Savoie*, Chambéry: Société savoisienne d'histoire et d'archéologie, Fondation pour l'action culturelle internationale en montagne, 2006, 239 p.

²¹ HÉLION Christian, «Transports par câbles et sports d'hiver: approche géographique de la dynamique territoriale du tourisme et des loisirs en espace montagnard», *Collection EDYTEM, Transport et tourisme*, Chambéry: EDYTEM, n° 4, 2006, p. 105-114.

²² BERNIER Xavier, «Regional airports...», p. 130-140.

²³ PINTO Anthony, *La grande aventure de l'aviation dans les Alpes, de 1784 à nos jours*, Presse de Deux-Ponts: Éditions 3D Vision, 2008, 191 p.

de Chamois Valtournanche dans le Val d'Aoste (Italie) ou de Croix de Cœur Verbier dans le Valais (Suisse), ces infrastructures ne desservent pas de grandes stations. Il faut plutôt souligner ici le rôle d'aéroports régionaux ou locaux.

VERS UN SYSTÈME DE MOBILITÉS CONTENUES OÙ LES DYNAMIQUES SPATIALES S'INVERSENT

La plupart de ces plates-formes aéroportuaires sont situées à des altitudes inférieures et participent à un accès privilégié par le bas. Nous sommes ici dans un modèle où les dynamiques spatiales s'inversent à nouveau, ce que cherche à montrer de façon synthétique la figure 3. En Suisse, des aéroports comme Sion ou Lugano par exemple servent de point d'arrivée pour des lignes aériennes à finalité essentiellement touristique. C'est encore plus net pour l'aérodrome de Samedan, le plus haut d'Europe avec ses 1707 m d'altitude et porte quasi directe avec la station huppée de Saint-Moritz. Citons aussi la petite plate-forme de Saanen en liaison avec la station de Gstaad. Au-delà de ces infrastructures proches, certains aéroports, que l'on pourrait appeler «de plaine» ou péri-montagnards, accentuent encore cette tendance. Dans les Alpes du Nord et pour l'accessibilité aux territoires montagnards, l'aéroport de Genève Cointrin tend de plus en plus à fonctionner comme une plate-forme régionale majeure et à concurrencer les aéroports régionaux français voisins. À un niveau moindre, mais toujours en Suisse, l'aéroport de Zurich est une porte vers les stations touristiques d'altitude qui fonctionne d'autant mieux que les liens avec les gares ferroviaires (réseaux des CFF) et routières (desservies par treize lignes régionales de bus et plus de six cents liaisons) sont efficaces. En France, d'autres aéroports «de plaine» jouent un rôle comparable et croissant dans l'accessibilité aux stations. C'est le cas en particulier de Grenoble et de Chambéry. Dans les deux cas, les Jeux olympiques (en 1968 et 1992) ont eu un effet levier indéniable dans l'évolution du trafic des plates-formes.

Les sociétés sont nombreuses depuis les aéroports régionaux à proposer de l'avion-taxi ou du taxi-hélico. Des services de bus et de taxis, mais aussi de voitures luxueuses avec chauffeur, permettent ensuite de gagner les stations. Nombre de plates-formes de vallée disposent aussi de terminaux dédiés à l'aviation d'affaires. Conçu ici du point de vue fonctionnel comme une sorte de «téléphérique» ou d'«ascenseur» pour un accès le plus rapide possible aux stations d'altitude, ce service est notamment offert par Helijet basé à l'aéroport de Chambéry, Air Zermatt dans la station suisse éponyme ou Air Glaciers

qui propose des transports en avion ou en hélicoptère depuis l'aéroport déjà évoqué de Sion (Suisse). Les flux peuvent se révéler significatifs avec six mille passagers qui, chaque hiver, transitent à Courchevel par voie aérienne et une moyenne annuelle de quinze mille mouvements de vols pour les altiports de l'Alpe d'Huez, Megève et Méribel. Ces chiffres recourent en fait aussi d'autres mouvements comme ceux liés aux nombreux circuits de balade en avion, autour du massif du Mont-Blanc notamment. On s'inscrit davantage ici dans une logique d'aviation sportive ou de loisirs, dont les usagers sont fédérés en associations (AFPM, Association française des pilotes de montagne et EMP European Mountain Pilot). C'est également le point de départ d'une autre activité, autorisée en Suisse et en Italie, mais interdite en France : l'hélicoptère ou le ski hélicoptéré. La Loi Montagne de 1985 interdit en effet en France les déposes de skieurs hors altiports, hélisations et hélisurfaces à une altitude supérieure à 1500 m. Avec cette restriction qui s'ajoute à celle relative aux espaces protégés, on les voit donc se développer aux limites des frontières... D'une manière générale, le développement d'espaces protégés en altitude, type parcs nationaux (Parc national suisse, Parcs nationaux de la Vanoise, des Écrins ou du Mercantour en France, Parc national du Grand Paradis en Italie...) a considérablement contribué à freiner la dynamique d'urbanisation des mondes d'en-haut²⁴. Il s'inscrit au contraire dans un processus de « sanctuarisation » par rapport à l'expansion des stations touristiques, réduisant là encore l'espace mis en tourisme vers l'aval et vers les périphéries (voir figure 3).

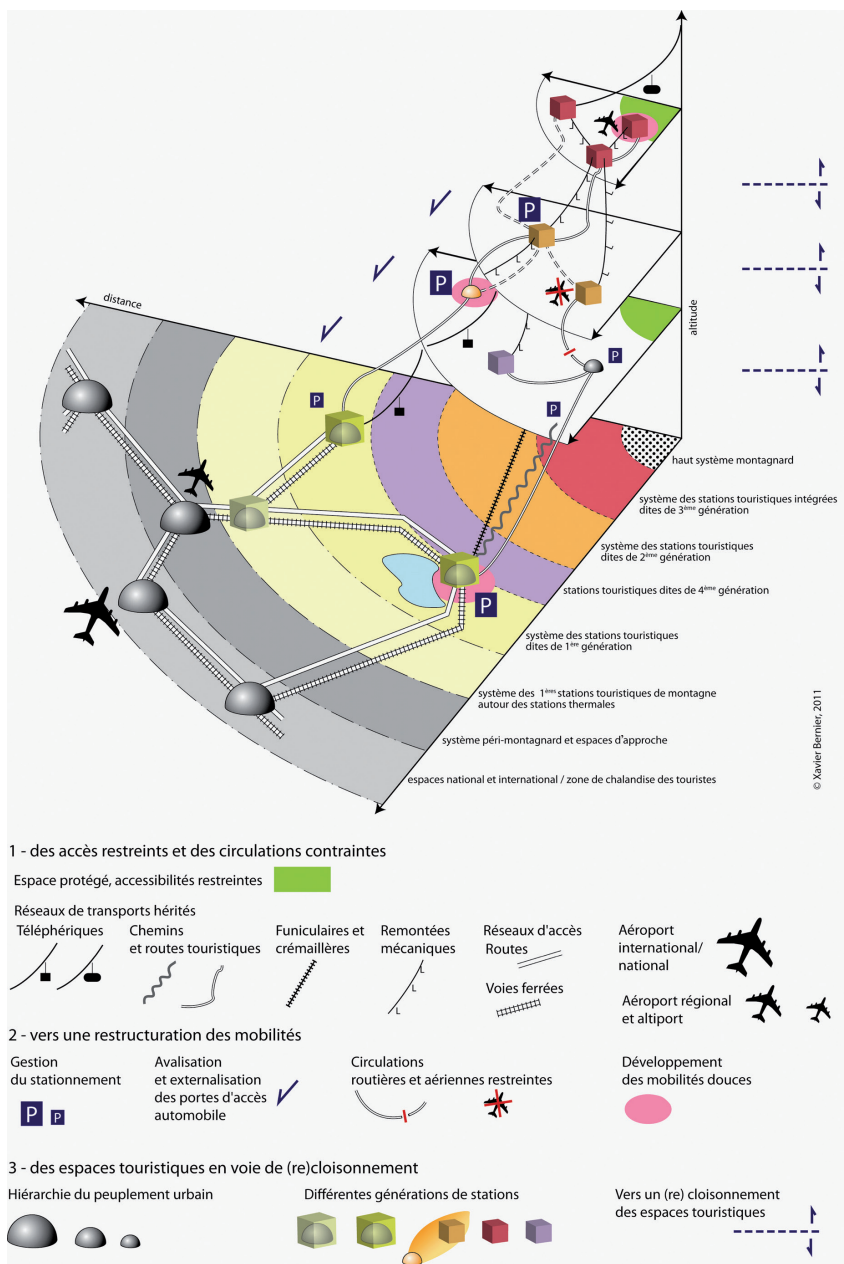
La dynamique des réseaux renforce elle aussi cette dynamique spatiale. Depuis un certain nombre d'années, on voit notamment se développer le modèle de domaines skiables interconnectés²⁵, parfois par-delà les frontières nationales comme pour les Portes du Soleil (France/Suisse) ou pour la Voie lactée (France/Italie). Si l'accessibilité aux pistes de ski est le plus souvent guidée par la recherche de niveaux élevés de connectivité et de connexité²⁶ aux réseaux de remontées mécaniques, l'accessibilité routière aux différents pôles du domaine

²⁴ BERNIER Xavier, « Transports, parcs nationaux et parcs naturels régionaux dans les Alpes françaises : les interactions entre les objectifs de l'accessibilité, de la protection et de l'aménagement », *Revue de Géographie Alpine*, T91, n°2, 2003, p. 27-40.

²⁵ MARNEZY Alain, GAUCHON Christophe, « Les domaines skiables reliés dans les Alpes françaises », *Collection EDYTEM, Transport et tourisme*, Chambéry : EDYTEM, n°4, 2006, p. 115-124.

²⁶ PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse, *L'analyse spatiale – Localisation dans l'espace*, Armand Colin : Paris, 2004, 167 p.

Figure 3 : Un système de mobilités contenues



touristique pose problème dans beaucoup de cas²⁷. Des accès multiples, situés plus bas en altitude et parfois depuis des vallées voisines, sont désormais proposés aux touristes. À titre d'exemple, la station d'Orelle joue cette carte à plein pour accéder aux pistes des Trois Vallées en Tarentaise. Dans le même temps, la modernisation des infrastructures dans les fonds de vallée engendre des processus cumulatifs²⁸ qui accentuent encore ce glissement des portes touristiques vers les bas. Les réseaux routier et autoroutier ont ainsi été considérablement modernisés depuis le début des années 1980²⁹, avec par exemple en France la mise à deux fois deux voies de la route nationale 90 jusqu'à Moûtiers, le raccordement A6-Genève par Nantua, l'autoroute de Maurienne, la modernisation de la route de la vallée de la Romanche, etc. Il faut aussi rappeler l'arrivée du TGV en gare de Bourg-Saint-Maurice, directement reliée à la station des Arcs grâce à un funiculaire. Et on voit bien poindre là un certain nombre de paradoxes lié à l'accélération³⁰ des mobilités. Celle-ci tend ainsi à renforcer le rôle des nœuds situés en pieds de versants, érigés en points de rupture de charge dans le fonctionnement de l'intermodalité. Mieux, certaines stations touristiques jouent carrément la carte d'un accès extériorisé, c'est-à-dire interdit aux véhicules à partir de portes parfois éloignées de la station elle-même. Si la station française d'Avoriaz fait ainsi la part belle aux circulations douces dans son « centre », la station suisse de RiederAlp sur les bords du glacier d'Aletsch (un des premiers sites alpins classés au Patrimoine naturel mondial de l'UNESCO) opte pour la fermeture totale. Les voitures sont interdites d'accès à la station, que l'on rejoint donc grâce aux remontées mécaniques situées plus en aval... Le binôme transports/station fonctionne ici selon des logiques nouvelles et les acteurs regardent plus « vers le bas » dans la gestion de l'accessibilité. On s'oriente clairement vers des mobilités contenues et maîtrisées depuis l'aval.

²⁷ BERNIER Xavier, « Transports et montagne : quelle spécificité pour les systèmes nodaux ? Proposition d'un modèle synthétique illustré à travers l'itinéraire transalpin Grenoble-Bourg d'Oisans-Briançon-Suse », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 48, 2005, p. 81-97.

²⁸ OFFNER Jean-Marc, 1993, « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, n° 3, 1993, p. 233-242.

²⁹ GAUCHON Christophe, « Le tourisme... », p. 153-182.

³⁰ ROSA Hartmut, *Accélération, une critique sociale du temps*, Paris : La Découverte, 2010, 475 p.

CONCLUSION : LES CYCLES D'ACCESSIBILITÉ TOURISTIQUE DÉFINIS PAR LE RAPPORT À LA VERTICALITÉ

D'un massif à l'autre et d'un pays à l'autre, la diversité des situations est telle qu'il paraît difficile de séquencer de façon systématique et dans des phases temporelles bien bornées ces différents cycles de l'accessibilité aux stations touristiques alpines. La montagne mérite en tout cas d'être interrogée³¹ dans la spécificité du cadre offert par la verticalité. Les trois modèles spatiaux proposés ici – un système hérité polarisé par les fonds de vallées et les périphéries/les différentes formes de conquête des hauts en liaison avec les grandes étapes de la mise en tourisme/un système de mobilités contenues où les dynamiques spatiales s'inversent pour une maîtrise qui s'opère à nouveau depuis l'aval – se sont exprimés avec plus ou moins de force en fonction des régions et du cadre politique proposé par l'aménagement³². Selon les échelles, ils se sont chevauchés et se chevauchent encore dans le temps et dans l'espace. Ils sont en tout cas successivement polarisés par les hauts et par les bas, avec des dynamiques que l'on pourrait qualifier de coulissantes et alternatives. Cette oscillation dans le rapport à la verticalité place les différents types de stations touristiques au cœur d'un dispositif territorial dont le fonctionnement engendre des formes de cospatialité³³ complexes et une redéfinition des lieux. On a malgré tout pu déceler dans ce travail des types de linéarités propres à l'espace alpin. Dans ce contexte, l'histoire des transports et de la mobilité met au jour des dynamiques actuelles entre concurrence et coordination. Depuis la fin du XIX^e siècle et jusqu'à aujourd'hui³⁴, la question de l'accessibilité, sans cesse redéfinie dans ses expressions et ses modalités, est en tout cas au cœur du système spatial.

³¹ DEBARBIEUX Bernard, «La montagne : un objet de recherche?», *Revue de Géographie Alpine*, 89, n° 2, 2001, 131 p.; DEBARBIEUX Bernard, «Quelle spécificité montagnarde?», *Revue de Géographie Alpine*, 127, n° 1-2-3, 1989, 349 p.

³² GUÉRIN Jean-Pierre, *L'aménagement de la montagne, politiques, discours et production d'espaces*, Gap: Ophrys, 1984, 467 p.

³³ LÉVY Jacques et LUSSAULT Michel, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris: Belin, 2003, 1034 p.

³⁴ TORRICELLI Gian Paolo et SCHEURER Thomas, 2000, «Les transports et la mobilité, une menace et un défi pour les Alpes du XXI^e siècle», *Programme national de recherche 41, Transports et environnement*, Actes T4, EDMZ, 5^e Journée de la Recherche alpine, Berne, 2000.