

WCTRS (World Conference on Transport Research Society)

- June 2007 -

BERNIER Xavier, 2007, "Mountain roads as heritage objects: towards a typology of heritage status development processes", 11 th World Conference on Transport Research (11ème conférence mondiale sur la recherche dans les transports). June 24-28 2007 - University of California Ed.- Berkeley CA – USA, 13p.

***La patrimonialisation
des routes
de montagne :
essai de modélisation
des processus territoriaux***

Xavier Bernier

Maître de Conférences en Géographie

Laboratoire EDYTEM (Environnements et DYnamiques des Territoires de Montagne)

CNRS UMR 5204

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

tél. 33 (0)4 79 75 88 73 - secrét. 33 (0)4 79 75 87 37 - fax. 33 (0)4 79 75 87 77

xavier.bernier@univ-savoie.fr

Mots-clés : route de montagne, processus de patrimonialisation, modélisation, modèles interprétatifs sur le temps long, transports et territoires, Alpes, Andes, Himalaya.

Résumé : Cet article s'interroge sur les processus historiques et socio-culturels dont les routes de montagne sont parfois l'objet et qui peuvent aboutir à leur mise en patrimoine. Il défend l'hypothèse de modèles types (4 grandes catégories A, B, C et D sont développées ici) et propose un certain nombre de clés interprétatives à travers des exemples choisis notamment dans les Alpes, l'Himalaya, les Andes. A plusieurs échelles de temps et d'espace, il s'agit d'étudier les évolutions des caractéristiques patrimoniales de routes de montagne choisies pour leur caractère souvent exemplaire. Les mécanismes historiques et l'importance contemporaine de la mise en tourisme servent à mieux appréhender les dynamiques spatiales et territoriales en zone de montagne.

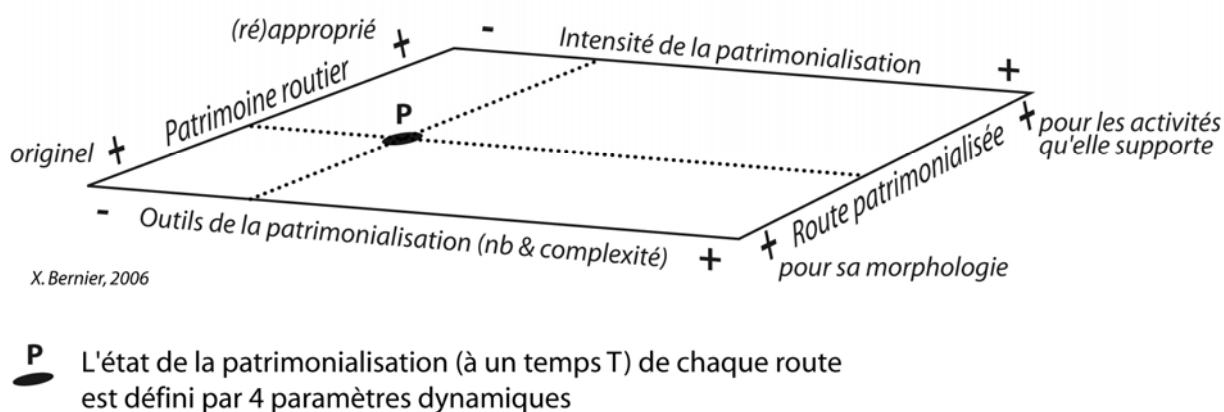
INTRODUCTION

Quand la route devient patrimoine, quand le territoire patrimonialise la route : l'importance du contexte de montagne

L'étymologie du mot français de « *patrimoine* » renvoie à ce qui revient du père. Le concept de patrimoine, élargi à « ce qui est censé mériter d'être transmis du passé pour trouver une valeur dans le présent » (LEVY, LUSSAULT, 2003), a fait preuve depuis deux siècles d'une grande élasticité (BEGHAIN, 1999). L'expression d'un certain consensus, fortement influencé par ses origines occidentales, s'est notamment forgée dans la rédaction de la Convention de l'Unesco (1972). Le statut de patrimoine mondial (*World Cultural and Natural Heritage*) a ainsi permis de désigner des sites d'une « valeur universelle exceptionnelle ». Parmi eux, on compte un certain nombre de routes comme « Les chemins de St-Jacques-de-Composelle » (inscrit depuis 1998 - France), les « sites sacrés et chemins de pèlerinage dans les monts Kii » (2004 - Japon), la « Quebrada de Humahuaca » (2003 - Argentine), la « route de l'encens – villes du désert du Néguev » (2005 - Israël) ou encore la « ligne de chemin de fer de Semmering (1998 – Autriche). La plupart se trouvent en zone de montagne.

Dans les processus de la sémiotique, la montagne propose un support morphologique contraignant avec une inscription spatiale et territoriale des infrastructures routières fluctuante selon les époques et les massifs. Dans les Alpes européennes en particulier, un renversement historique s'est opéré au XX^{ème} siècle (BERNIER, 2004, 2005). Au siècle précédent, le transit s'effectuait en effet surtout sur les versants et a en quelque sorte glissé vers le fond des vallées avec en particulier le développement d'un réseau autoroutier. Les territoires de montagne sont ainsi traversés par un réseau de routes secondaires héritées et plus ou moins re-fonctionnalisées. Leur morphologie obéit le plus souvent à une adaptation au contexte topographique ou climatique, avec des solutions technologiques et des artefacts de type rampes, pont et tunnels pouvant être très élaborés et souvent d'autant plus patrimonialisés. Le contexte de la montagne invite d'ailleurs à un questionnement sinon à une redéfinition des paradigmes de cet objet d'étude scientifique (DEBARBIEUX, 1989, 2001 et SACAREAU, 2003).

Ce travail propose un essai de modélisation des processus territoriaux liés à la patrimonialisation des routes de montagne. A cette fin, et à l'aide d'exemples choisis notamment dans les Alpes (Europe), en Himalaya, ou dans les Andes, les routes de montagne seront étudiées de telle sorte à corrélérer quatre processus dynamiques (figure 1).



X. Bernier, 2006

P L'état de la patrimonialisation (à un temps T) de chaque route est défini par 4 paramètres dynamiques

Figure 1 - Routes de montagne et patrimoine : un modèle dynamique complexe.

Elles peuvent en effet être patrimonialisées pour leur morphologie (ordonnancement et nombre des lacets, déclivité, caractère vertigineux...) ou pour les activités qu'elles supportent (souvent traditionnelles comme l'agriculture, l'exploitation forestière, ou encore les pèlerinages, elles servent alors de prétexte à la mise en tourisme). Le patrimoine lié à la route peut avoir plus ou moins évolué depuis son origine. Ainsi la « *Route de la Soie* », ce réseau de routes commerciales entre l'Asie (depuis Chang'an, l'actuelle Xian en Chine) et l'Europe (jusqu'à Antioche), doit son nom (le géographe allemand Ferdinand von Richthofen a été le premier à l'appeler ainsi au XIX^{ème} siècle alors que les Chinois l'appellent « *la route des chevaux* ») à cette précieuse marchandise issue d'un savoir-faire chinois. Née en tant que route commerciale au III^{ème} siècle avant JC, elle a été activement empruntée jusqu'au XVI^{ème} siècle, mais n'a plus comme telle qu'une valeur historique et touristique. Le niveau de patrimonialisation peut être plus ou moins grand, s'inscrire à une échelle régionale, nationale ou internationale (GRAHAM, ASHWORTH, TUNBRIDGE, 2000). Enfin, la diversité et la complexité des outils mis en œuvre dans ce processus de patrimonialisation sont parfois grandes, avec des périmètres de protection, des procédures de classement assortis d'une législation parfois contraignante. Au final, chaque route étudiée peut être située par rapport à ces multiples paramètres mais aussi à différentes étapes de son histoire. Il en résulte des évolutions patrimoniales multiples et complexes pour les routes de montagne.

APPROCHE HISTORIQUE SUR LE TEMPS LONG DES FONCTIONS DU PATRIMOINE ROUTIER DE MONTAGNE

Les contours patrimoniaux d'une route de montagne sont donc par définition évolutifs dans le temps et renvoient à des processus socio-culturels d'appropriation et de territorialisation (DI MEO, 1994 et HALBWACHS, 1994).

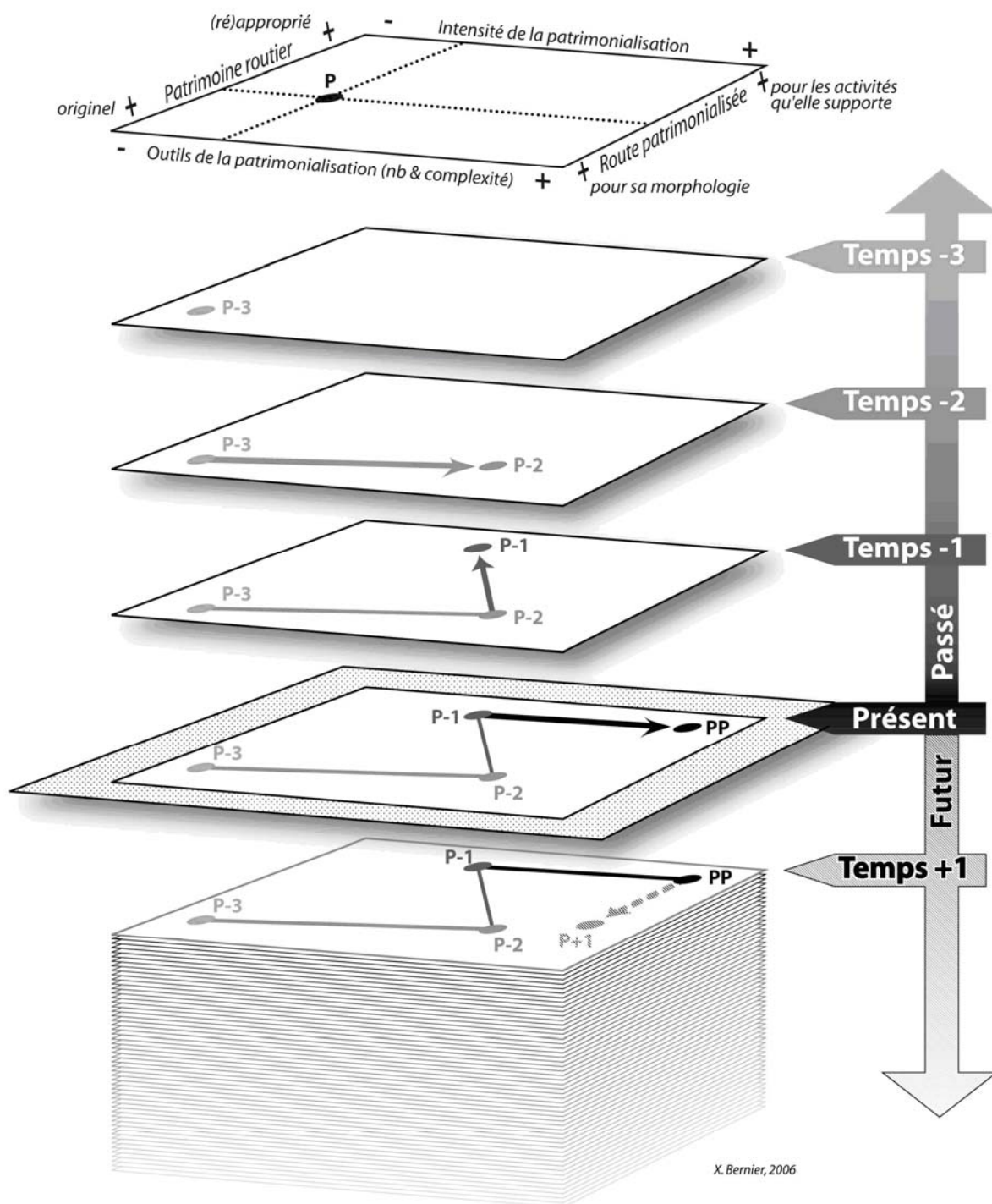
Ce patrimoine est d'abord souvent lié à une fonction historique, « première » en quelque sorte. Celle-ci est souvent fondée sur une valeur de passage et associée au franchissement de l'obstacle topographique. A travers les Alpes, nombre de routes anciennes ont ainsi été répertoriées à des fins de mémoire. Les historiens (GUICHONNET, 1980) détaillent des « voies romaines » cartographiées sur des documents anciens comme *La table de Peutinger*. On peut considérer ce document (qui couvrait tout l'Empire romain et même au-delà jusqu'en Chine) comme l'ancêtre des cartes routières. Cette première représentation d'un réseau routier cartographie ainsi près de 200 000 km de routes ! Aujourd'hui patrimoine historique conservé à la Bibliothèque Nationale de Vienne (Autriche) et parfois appelée « carte des étapes de Castorius », La Table est constituée de 11 parchemins assemblés pour former une bande de 682 sur 34 cm. Reproduction du XIII^{ème} siècle d'une vieille carte romaine, elle doit son nom à l'amateur d'antiquités Konrad Peutinger qui en hérita au XVI^{ème} siècle. La partie de la carte qui représente les Alpes correspond aux segments 3 et 4, entre Antipolis (Antibes-France) et *Alpe Julia* (col du Pero, près de Kalce – Slovénie). Représentées en dents de scie, les montagnes sont traversées au niveau de 7 grands cols par 7 grands parcours correspondants : *in Alpe maritima* (col de Tende-La Turbie et son fameux « Trophée des Alpes », monument commémoratif érigé en 5 av. J.C. en l'honneur de l'Empereur romain Auguste, qui a conquis le peuple alpin), *in Alpe Cotia* (le Montgenèvre), *in Alpe Graia* (le Petit Saint-Bernard), *in Summo Pennino* (le Grand Saint-Bernard), *Cunia* (St-Gothard), *Cunuaureu* (Le Splügen) et *in Alpe Julia* (col du Pero). L'histoire même de ce document, avec ces erreurs et inexactitudes, largement imputables aux copistes, en dit long sur le processus de patrimonialisation de ces routes. Elle s'inscrit dans l'histoire européenne sur le temps long et doit être vue comme une représentation symbolique permettant au voyageur de se repérer facilement. On pourrait ainsi parler de patrimoine utilitaire lié au passage transmontagnard. Document fonctionnel, la Table va patrimonialiser les routes bien au-delà de la période romaine...

Précisément pendant cette période, les historiens grec Polybe (II^{ème} siècle avant J.C.) et romain Tite-Live (59 avant J.-C. à 17 ap. J.-C.), avaient été à l'origine d'une patrimonialisation plus originale encore. En l'an 218 avant notre ère, Hannibal, général carthaginois qui luttait contre les Romains, s'était élancé dans une traversée d'une partie de l'Europe et de l'Afrique et avait franchi la barrière des Alpes. Accompagné de plus de 60 000 hommes et d'éléphants (!). Ce véritable exploit allait être ensuite largement commenté par ces deux historiens. Mais ces deux récits, par leur imprécision ou peut-être leur sobriété, ne permettent pas de reconstituer certaines parties du tracé de l'itinéraire d'Hannibal, ce qui n'a fait qu'enflammer l'imaginaire des nombreux commentateurs qui se sont livrés au décryptage du parcours. Ces témoignages auront le mérite de faire découvrir au Monde antique cette région des Alpes complètement ignorée jusqu'alors. Cette première forme glorificatrice de mise en mémoire a rendu la route d'autant plus mythique qu'elle ne renvoie à aucun tracé précis... A telle enseigne que jusqu'à aujourd'hui, nombre de vallées alpines vont, sur la base d'indices très flous comme tel « *rocher blanc* »(sic), se « l'approprier ». C'est le cas en Maurienne ou dans le Queyras (France) où des monuments commémoratifs ont même été construits !

Les échanges transalpins vont 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 mille où plus à l'Est au Saint-Gothard, après la construction d'un premier pont sur la Reuss, dans les gorges de Schöllenen, auparavant infranchissables. 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 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 Mont Genève 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. Ces routes de montagne sont alors un patrimoine économique qui justifie leur coûteux entretien. Le XIX^{ème} siècle voit se fixer quelques dernières grandes routes de montagne comme la nouvelle route de Sallanches à Chamonix (terminée en 1867 à la suite du difficile voyage de Napoléon III à la mer de Glace en 1860-France). Ou encore, l'ouverture (1882) du tunnel sous le col de Tende, alors en Italie et longtemps record des tunnels routiers carrossables (4382m de long). Mais l'ouverture des grands tunnels ferroviaires (tunnel du Fréjus en 1871 par exemple entre la France et l'Italie) va très vite enlever l'essentiel du trafic de ces routes de montagne.

Hormis par le travail des historiens et la monumentalisation, ce patrimoine premier ou originel est parfois réactivé sous une forme originale. Comment ne pas évoquer ici le projet inédit et novateur lié à la préparation d'une candidature unique pour l'inscription du *Qhapaq Ñan* ou « Chemin Principal Andin » sur la Liste du Patrimoine mondial de l'Unesco. Ce projet de mise en patrimoine est en effet pionnier et original à plus d'un titre. Il s'agit d'abord d'un processus de coopération régional qui associe plusieurs pays : Argentine, Bolivie, Chili, Colombie, Equateur et Pérou. Le patrimoine culturel commun en question est un réseau de routes, long de plus de 23000 km et construites pendant les périodes pré-incaïques et incaïques. Appelé par certains le « Chemin Vertébral de la Sierra », il connectait les différents centres de production aux centres administratifs et cérémoniels. Le *Qhapaq Ñan* a eu un rôle fondamental pour unifier l'empire Inca et servait à un contrôle commercial, politique, administratif, stratégique et militaire. Le dossier élaboré à l'UNESCO en dit long : « *Il s'agit d'une méga-unité de valeur universelle, d'un grand bien patrimonial multinational. L'énorme variété de techniques, de matériaux, d'escaliers,...* nous parle à nouveau des prouesses liées à la construction, l'entretien et la rénovation permanente. Mais les Incas du Cuzco ont aussi doté cette infrastructure unique d'un caractère unitaire et ont permis de diffuser des valeurs culturelles et des cosmovisions communes, grâce à l'expansion des langues comme le quechua et le aymara. Aujourd'hui, les paysages culturels du Qhapaq Ñan forment un contexte exceptionnel au sein duquel les cultures vivantes andines sont porteuses d'un

message universel : la capacité humaine de transformer des géographies les plus difficiles du continent américain en environnement humain ». La re-patrimonialisation actuelle de cette route fonde donc une ambition politique d'un retour aux sources à valeur territorialisante transnationale.



X. Bernier, 2006

➔ évolution de la patrimonialisation d'une route dans le temps
 P-3, P-2, P-1, PP situation dans les temps passés et présent
 P+1 situation projetée au temps + 1

Figure 2 – Les différentes étapes de la patrimonialisation des routes de montagne : des situations plus ou moins évolutives.

Les figures 1 et 2 peuvent servir de clés d'interprétation à ces processus de patrimonialisation développés sur plusieurs pas de temps. Nombreux sont les patrimoines routiers de montagne à être réappropriés aujourd'hui à des fins touristiques.

LE ROUTES DE MONTAGNE COMME VECTEURS DE LA PROMOTION TERRITORIALE ET TOURISTIQUE

D'abord réponse technique aux défis proposés par la topographie, la géomorphologie ou/et les conditions micro-climatiques, le tracé plus ou moins sinueux et vertigineux de ces routes suffit parfois à justifier aujourd'hui leur patrimonialisation. La mise en tourisme qui l'accompagne est d'autant plus significative que subsistent, sont entretenus ou construits des artefacts parfois très élaborés (dont le dernier avatar contemporain est le fameux viaduc autoroutier de Millau – Massif Central – France).

Au même titre que pour Lombard Street à San Francisco (Californie – USA) en milieu urbain, la sinuosité des routes de montagne sert parfois leur mise en patrimoine. Les exemples ne manquent pas de routes dont la valeur touristique est liée à leur caractère panoramique. Citons par exemple la célèbre route alpine *Großglockner-Hochalpen-straße* (Tyrol-Autriche). Construite entre 1930 et 1935, elle reprend un axe commercial très important depuis le Moyen-Age entre l'Allemagne et l'Italie. Aujourd'hui très fréquentée l'été par les touristes moyennant un droit de passage, elle permet de traverser le parc national des Hohe Tauern avec des points de vue remarquables sur le sommet du Grossglockner ou sur le glacier de Pasterze. On a donc affaire en quelque sorte à un glissement patrimonial, d'historique à touristique.

D'autres mises en tourisme renvoient plus clairement encore à la morphologie de la route : dans l'île de la Réunion (océan Indien), évoquons encore la fameuse « route aux 400 virages » qui permet de rejoindre Cilaos ; dans les Alpes françaises les fameux lacets de Montvernier (18 lacets en épingles très serrées qui permettent 370m de dénivelée cumulée sur 17km) ou encore les 21 virages de l'Alpe d'Huez rendus célèbres 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). 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 14km, 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 aujourd'hui à en parler ainsi : « *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* ». Au fil des ans, l'Alpe d'Huez a collectionné les surnoms. Elle est devenue la « montagne des Hollandais » après la série des victoires des coureurs du « plat pays » (Zoetemelk, Kuiper, Winnen, Rooks, Theunisse). Puis, le « point culminant des Pays-Bas », quand les supporters d'Orange se sont massés au long des vingt et un virages. A tel point que l'office du tourisme de la station associe son image à la route (voir photo) et délivre aux amateurs, à l'aide d'horodateurs, un diplôme de passage. La mise en tourisme stimule ici à travers la route un imaginaire culturel (AMIROU, 1995 et 2000).



Photo 1 – Le rôle du « Tour de France » dans la patrimonialisation des 21 virages de l’Alpe d’Huez (France) – Couverture de brochure touristique de la station.

Si le cyclisme participe largement à la réappropriation du patrimoine routier de montagne, le sport automobile a aussi consacré de nombreuses ascensions. Les rallyes de Corse (Méditerranée), de Monte-Carlo ou de Nouvelle-Zélande proposent avec leurs routes de montagne un patrimoine exploité dans le cadre du Championnat du Monde des Rallyes (WRC). Cette réappropriation sportive a été quasi immédiate dans le cas de la plus fabuleuse course de côte du monde, « *The Pikes Peak Hill Climb* » (Colorado –USA). Un an après l’ouverture de la route en 1915 se déroula la première épreuve. 156 virages sur 19,93 km, un départ à 2865m et une arrivée 1400m plus haut, 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 ch...

Les routes de montagne servent aussi parfois à des manifestations commémoratives. Entre le 31 août et le 3 septembre 2006 s’est déroulé dans les Alpes bernoises (Oberland-Suisse) le 10^{ème} 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). Des autorisations exceptionnelles ont été nécessaires car il a fallu utiliser des routes privées. Une partie de la non moins fameuse « *romantic route express* » (Andermatt - col de Furka - Gletsch - col du Grimsel – Meiringen - Grosse Scheidegg - Grindelwald) a ainsi pu être empruntée. Là encore, la notion de patrimoine routier peut s’entendre à plusieurs échelles, locale, suisse, alpine, américaine, voire mondiale compte tenu de la notoriété de la marque Chevrolet. Le 10^{ème} LCE utilise en fait les

routes bernoises comme un support et un creuset patrimonial aux significations multiples. La manifestation, la notoriété de Chevrolet, l'histoire et les paysages liés à ces routes interagissent pour « produire du patrimoine ». L'évolution patrimoniale (figures 1 et 2) se fait de plus en plus complexe tandis que la route focalise et cristallise de plus en plus l'identité territoriale. Les représentations mentales jouent un rôle essentiel dans ce processus (BAILLY, 1986).

A ce stade du travail, on peut sans doute proposer une typologie des processus patrimoniaux en 4 grandes catégories.

ESSAI DE TYPOLOGIE DES DYNAMIQUES PATRIMONIALES DES ROUTES DE MONTAGNE SUR LE TEMPS LONG

Les figures 3 et 4 permettent en effet de dégager des situations dominantes sur le temps long.

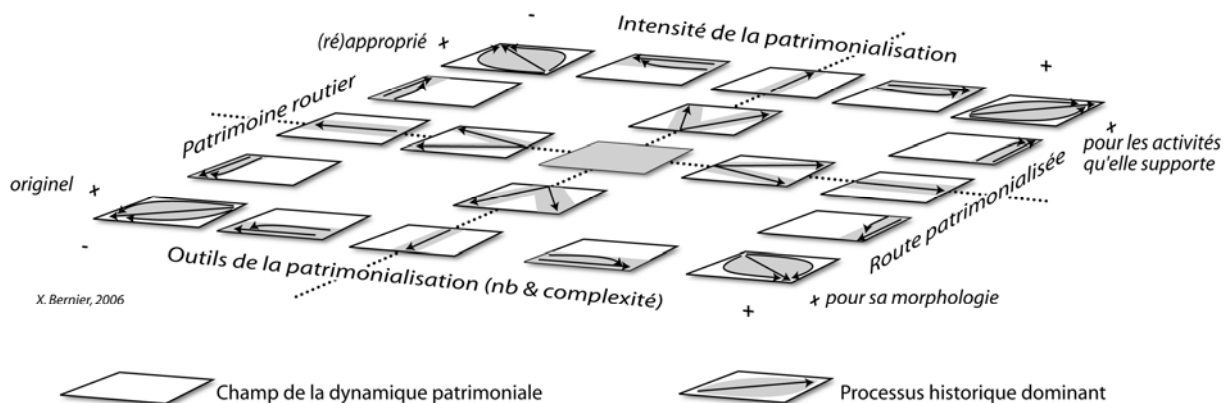


Figure 3 – Grille interprétative des dynamiques patrimoniales des routes de montagne sur le temps long.

Le type A renvoie à une stabilité de la patrimonialisation, quel que soit l'état de celle-ci à un temps que l'on va qualifier d'initial. On peut sans doute rattacher à ce type la *Route des Grandes Alpes*, entre Thonon et Menthon (France). La mise en place de cette route touristique majeure s'inscrit dans une logique de collection des « sommets routiers » sur un itinéraire de montagne. A l'initiative du Touring Club de France (initialement fondé en 1882 pour développer le tourisme à bicyclette), ce parcours automobile, a été conçu en 1911. Il est achevé en 1937 avec l'inauguration de la route du col de l'Iseran (Savoie) par le président Lebrun. Son but : « ouvrir au tourisme l'accès de toutes les magnificences des Alpes ». Emprunté au départ par des chars à bancs, ces véhicules décapotables dotés de banquettes pour bien apprécier le panorama, et par des sociétés de cars alpins dont ceux de la célèbre compagnie PLM (Paris-Lyon-Marseille), cet itinéraire franchit 16 cols sur 684km et 10 675 km de dénivelée cumulée. Bien sûr cet itinéraire a repris en partie des tronçons routiers qui lui préexistaient et quatre boucles appelées « variantes » sont venues se greffer au tracé originel et ont permis d'intégrer des cols routiers supplémentaires comme celui de la Croix de fer ou de la Bonette. Mais la fonction touristique première est restée la même aujourd'hui, en particulier l'été, en voiture ou à vélo. Et les caractéristiques du patrimoine qui lui sont attaché ont peu évolué pendant le siècle écoulé. Présent et héritage se conjuguent pleinement (GOTMAN, 1990).

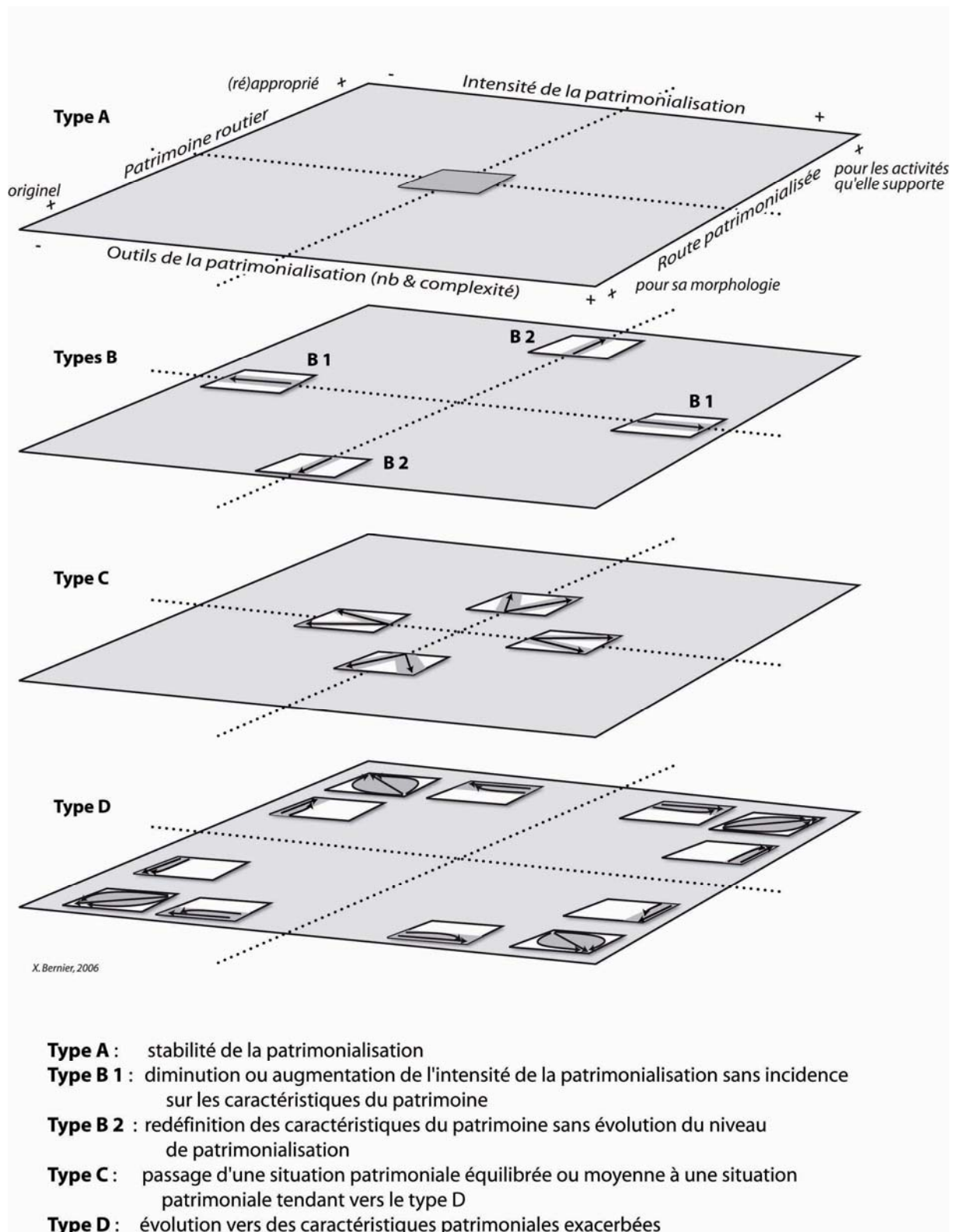


Figure 4 – Typologie des dynamiques patrimoniales des routes de montagne sur le temps long.

Le type B peut se décliner en deux sous-catégories et renvoie à des cas d'évolutions homogènes. Il peut y avoir diminution ou augmentation de l'intensité de la patrimonialisation sans incidence sur les caractéristiques du patrimoine (B1). Ce schéma est sans doute celui du Gothard (Suisse) avec une intensification de la patrimonialisation. Depuis longtemps passage clé entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, il garde encore les traces largement patrimonialisées de son rôle historique (PIGEON, 2004) : ancien hospice au col (2108m), nombreux vieux ponts dont le fameux *Pont du Diable*, traces de fortifications et de galeries, ouvrages militaires, ancienne route dite *la Tremola* (« la Tremblante »), encore presque entièrement pavée, mais interdite à la circulation automobile... Plaques et panneaux interprétatifs ne manquent pas pour rappeler le rôle de ce passage dans la constitution d'une première confédération de cantons à la fin du XIII^e siècle. Les paysans de la région tiraient des revenus du passage du col, et décidèrent alors de s'émanciper de la tutelle des Habsbourg. Cette patrimonialisation va croissante avec, au col, la présence de nouveaux bâtiments (musée, hôtel, restaurant, boutique de souvenirs...). Deux tunnels, un ferroviaire de 16 km inauguré en 1882 et un routier (1980) ont renforcé la fonction et la valeur de ce passage. Mais elle est surtout validée aujourd'hui par la construction d'un tunnel de base ferroviaire. Prévu pour être achevé en 2015 (à replacer donc au temps+1 dans la figure 2), 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 800m pour rejoindre Sedrun (Surselva). Cette « Porte Alpine » trouve d'ailleurs son prolongement politique dans le « Projet de Territoire Gothard » (« *Raumkonzept Gotthard* »).

Le type B2 évoque quant à lui une redéfinition des caractéristiques du patrimoine sans évolution du niveau de patrimonialisation (B2). Par exemple, le long de la route (ouverte en 1965) qui mène de Kathmandou (Népal) à Lhasa (Tibet – Chine), les traces de patrimonialisation sont restées modestes pour un axe de circulation transhimalayen très ancien (BERNIER, 1996). Tout au plus peut-on guère citer le Pont de l'Amitié (« *Friendship bridge* ») au niveau du point frontière ou les sources thermales de *Tatopani* (littéralement « eaux chaudes ») devenues un point d'arrêt quasi obligé pour les voyageurs. Mais cet axe qui emprunte notamment la fameuse vallée de Bhote Kosi est devenu bien plus qu'une route commerciale. Parce que c'est la seule à être carrossable à travers l'Himalaya du Népal, elle place plus encore ce pays dans une situation d'Etat-tampon. Régulièrement fermée pour raisons politiques depuis son ouverture, elle est devenue un véritable patrimoine géostratégique.

Le type C est celui du passage d'une situation patrimoniale équilibrée ou moyenne à une situation patrimoniale tendant vers le type D. L'exemple du Simplon en propose une bonne illustration. Ce dernier, qui reste un axe de passage transalpin important aujourd'hui (BAVOUX, 1992), a longtemps mérité les superlatifs : la route du col, de Glis, près de Brigue (Suisse), à Domodossola (Italie), construite de 1801 à 1806, et le percement ferroviaire inauguré en 1906, ont été longtemps, l'une la plus moderne d'Europe, l'autre le plus long du monde. Ces deux infrastructures tendent à être discrètement patrimonialisées aujourd'hui. Cela passe pour la première par des travaux d'entretien et d'information sur les anciens tracés mais aussi à travers certaines offres touristiques comme celle de la « *Route Express Napoléon* » proposée par la société CarPostal avec ce slogan : « *Marchez sur les traces de Napoléon et vivez un périple inoubliable en car postal, de Domodossola, petite ville pittoresque, au glacier d'Allalin de Saas Fee en Valais* ». Le tunnel, creusé à 900m d'altitude sous le col du Simplon (2008m), vient quant à lui d'être l'objet de commémorations (20 mai 2006) à l'occasion du centenaire de son percement.

Le type D enfin correspond à une évolution vers des caractéristiques patrimoniales exacerbées (c'est à dire vers les « coins » de la grille ou plan de patrimonialisation). Le cas alpin des « *routes du vertiges* » dans le massif du Vercors (France) illustre assez bien ce type d'évolution. Vantées sous cette appellation dans les brochures touristiques, ces routes de montagne s'inscrivent en fait dans une véritable mythologie dans l'histoire et la mémoire locales, au même titre que la Résistance, très active dans le massif pendant la deuxième guerre mondiale. Il y a ici

« production symbolique de lieux exemplaires » (MICOUD, 1991, LAZZAROTTI, 2001). Construites dans la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle avec des moyens très rudimentaires à même les falaises de calcaires, leurs premières finalités étaient celles du désenclavement avec un calibrage des routes largement redevables des dimensions des véhicules destinés à commercialiser les grumes exploitées dans le massif. Si l'exploit de la construction de routes comme les Gorges de la Bourne ou les Grands Goulets est dans les mémoires, ces routes ont donc d'abord eu une valeur fonctionnelle. Très vite pourtant, elles vont être réappropriées par le développement du tourisme dans le Parc Naturel Régional du Vercors. Depuis quelques années, de très importants travaux destinés à absorber et à sécuriser un trafic touristique croissant leur ont largement fait perdre leur dangerosité. Ainsi, l'aménagement du tunnel d'Arbois a conduit à un retrait de la chaussée de quelques mètres par rapport à l'escarpement et finalement à cet endroit à une perte de visibilité sur l'un des paysages les plus remarquables du site. Du coup, l'identité de ces itinéraires, validée par une pratique touristique du déplacement routier, se trouve parfois remise en question. La modernisation des infrastructures peut leur faire perdre au moins une partie de leur valeur d'objet touristique, identifiable indirectement ici à l'image du parc naturel. On observe donc des processus complexes et paradoxaux qui peuvent redéfinir fortement les contours du patrimoine (BABELON, CHASTEL, 2000), par un retour au patrimoine originel ou une réappropriation touristique accrue, (vers la droite, coins haut ou bas dans la figure 1).

CONCLUSION

Vers des constructions patrimoniales de plus en plus complexes et parfois mises en réseau.

L'évolution des processus de patrimonialisation des routes de montagne apparaît de plus en plus complexe. Elles participent même parfois à ce que certains auteurs appellent des « allégories du patrimoine » (CHOAY, 1992). Étudiées ici sur le temps long, ce patrimoine routier ne saurait donc être cantonné à une fonction de mémoire dans l'histoire des territoires de montagnes. Il intègre parfois tous les attributs de la modernité (POULOT, 1998, GRAVARI-BARBAS, VIOLIER, 2003). Les critères historiques du passage, les valeurs esthétiques du paysage traversé, le corpus plus ou moins complexe des outils patrimoniaux fonde sa définition ; mais il tend aussi à devenir un élément de redéfinition du lien social.

Certains acteurs tentent aujourd'hui de refonder les principes et les pratiques du patrimoine (GUILLAUME, 1990) routier de montagne. La mise en patrimoine passe ici par des tentatives de mise en réseau à l'échelle nationale ou internationale. Rappelons le projet présenté plus haut de classement du *Qhapaq Ñan* ou « Chemin Principal Andin. Evoquons également en Suisse l'offre proposée par la société *Swiss Travel System* avec des formules *all-in-one ticket* qui permettent une centralisation commerciale de l'accès à de multiples itinéraires.

Le patrimoine routier de montagne est en quelque sorte perpétuellement inventé et réinventé.

BIBLIOGRAPHIE :

- AMIROU, R. (1995) *Imaginaire touristique et sociabilités du voyage*, P.U.F., Paris, 281p.
AMIROU, R. (2000) *Imaginaire du tourisme culturel*, P.U.F., Paris, 281p.
BABELON, J.P., CHASTEL, A. (2000) *La notion de patrimoine*, L. Lévi – « Opinion », Paris, 141p.
BAILLY, A. (1986) « Espaces et représentations mentales » in *Espaces, jeux et enjeux*, AURIAC, F., BRUNET, R., Fayard, Paris, pp159-170.
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*, 4, pp 291-303.
BEGHAIN, P. (1999) *Le patrimoine, culture et lien social*, Presses de Sciences Po., Paris, 115p.

- BERNIER, X. (1996) *Transports, communications et développement en Himalaya central : le cas du Népal*, Thèse de Doctorat, université de Provence, 443p.
- 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*, 2, pp. 91-102.
- BERNIER, X. (2005) "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", in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 48, pp 81-97.
- CHOAY, F. (1992) *L'allégorie du patrimoine*, Seuil, Paris, 270p.
- DEBARBIEUX, B. (1989) « Quelle spécificité montagnarde ? », in *R.G.A.*, 127, 1-2-3, 349p.
- DEBARBIEUX, B. (2001) « La montagne : un objet de recherche ? », in *R.G.A.*, 89, 2, 131p.
- DI MEO, G. (1994) « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle », in *Espaces et Sociétés, méthodes et enjeux spatiaux*, 78, 3, pp16-34.
- GOTMAN, A., (1990) « Le présent de l'héritage » in *Patrimoines en folie*, Maison des Sciences de l'Homme, Paris, pp109-125.
- GRAHAM, B., ASHWORTH, G.J., TUNBRIDGE, J.E. (2000) *A geography of heritage*, Arnold Publishers, London, 284p.
- GRAVARI-BARBAS, M., VIOLIER, P. (2003) *Lieux de culture, Culture des Lieux. Production(s) culturelle(s) locale(s) et émergence des lieux : dynamiques, acteurs, enjeux*, P.U.R., Rennes, 301 p.
- GUICHONNET, P. (1980) *Histoire et civilisations des Alpes – T1 : Destin humain, T2 : Destin historique*, Privat-Payot, Paris, 409 et 418p.
- GUILLAUME, M., (1990) « Invention et stratégies du patrimoine », in *Patrimoines en folie*, Maison des Sciences de l'Homme, Paris, pp13-20.
- HALBWACHS M., 1994, *Les cadres sociaux de la mémoire*, Albin Michel, Paris.
- LAZZAROTTI, O. (2001) « Je me souviens. Recherches au pays où le passé fait des lieux. Carnets de voyage », *Cahiers Géographiques du Québec*, 45, 124, pp141-164.
- LEVY, J., LUSSAULT, M. (2003) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1034p.
- MICOUD, A. (1991) « La production symbolique des lieux exemplaires » in *Des hauts lieux, la construction sociale de l'exemplarité*, C.N.R.S., Lyon, pp7-15.
- PIGEON, P. (2004) « Gestion des risques et peuplements helvétiques-L'exemple du Gothard », in « *Traverser les montagnes* » - Coll. EDYTEM, *Cahiers de Géographie*, 2, pp. 91-102.
- POULOT, D. (1998) *Patrimoine et modernité*, L'Harmattan, Paris, 311 p.
- SACAREAU, I. (2003) *La montagne, une approche géographique*, Belin-sup., Paris, 288p.