

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 ¹

Xavier Bernier

C.I.S.M. – Géographie – Laboratoire EDYTEM (Environnement, dynamiques et territoires de la montagne) (CNRS FRE 2641)
Université de Savoie – Campus scientifique Technolac F-73 376 Le Bourget-du-Lac cedex
xavier.bernier@univ-savoie.fr

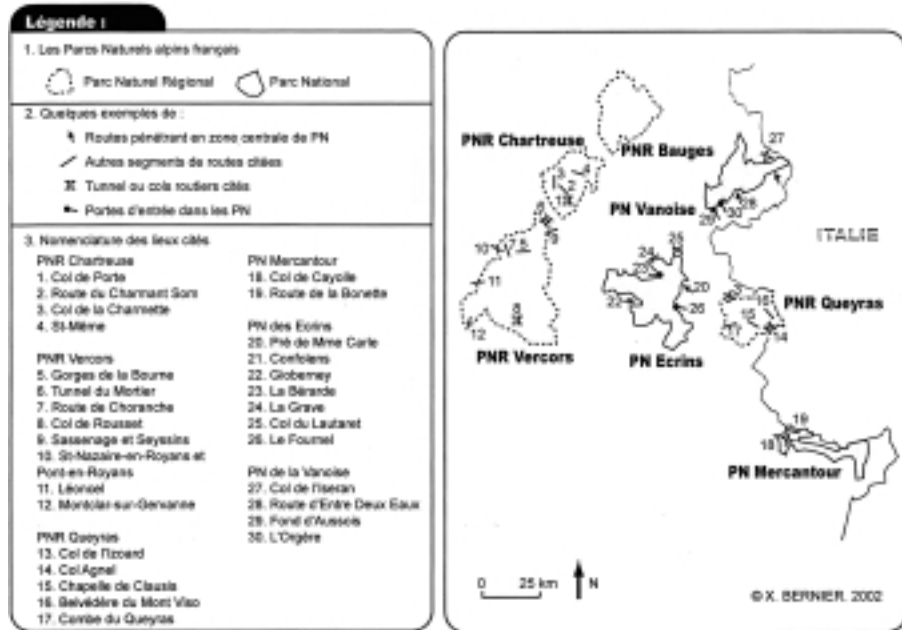
Introduction : transports et parcs, adversaires ou alliés dans l'aménagement de la montagne

Dans les représentations des parcs, les transports sont loin d'avoir une place évidente ou prioritaire. La loi de 1960 a permis tardivement à la France de se doter de parcs nationaux (p.n.). Avec une zone périphérique et une zone centrale, soumises à des contraintes d'aménagement plus ou moins fortes, ils s'inscrivent depuis dans une logique de protection et de préservation. Cet objectif principal peut *de facto* paraître contradictoire avec le développement des transports modernes, synonyme d'une plus grande accessibilité et donc *a priori* de menaces accrues sur l'environnement. La formule moins rigide des parcs naturels régionaux (p.n.r.), destinée notamment à associer les communes à l'aménagement en zone rurale, a vu le jour quelques années plus tard (1966). Elle a ouvert la voie à un nombre grandissant de territoires classés par décret et à l'élaboration d'une charte pour ce que l'on n'appelait pas encore le développement durable ². Dans cette perspective, les transports peuvent au contraire sembler un outil d'aménagement et un levier indispensable, en particulier aux yeux de certains élus. Cet article se propose de montrer les liens existant entre l'évolution de ces deux types de parc et le développement des transports.

1. Cet article reprend et prolonge une communication faite dans le cadre du Festival International de Géographie de St Dié en 1999 dont le thème principal était « Géographie de la nature, nature de la Géographie ».

2. « Le p.n.r. a pour objet de protéger le patrimoine, notamment par une gestion adaptée des milieux naturels et des paysages ; de contribuer à l'aménagement du territoire, de favoriser le développement économique, social et culturel et à la qualité de la vie, d'assurer l'accueil, l'éducation et l'information du public, de réaliser des actions expérimentales ou exemplaires dans les domaines cités ci-dessus et de contribuer à des programmes de recherche » Art. R 244-1 du décret 94-765 du 1er sept 1994 pris pour l'application de l'article L.244-1 du code rural.

Les Alpes françaises ont constitué un terrain privilégié pour la mise en place de ces différentes structures-parcs³, avec en particulier trois p.n. sur sept (Vanoise, créé en 1963, Ecrins en 1973, Mercantour en 1979), mais aussi quatre p.n.r. : ceux du Vercors (1970) et du Queyras (1977) et beaucoup plus récemment (1995), ceux de Chartreuse et des Bauges⁴ (voir document n°1).



Document n° 1 : Schéma de repérage

Leur histoire récente n'empêche pas que l'on puisse déjà distinguer plusieurs phases dans les politiques et les perceptions de l'aménagement de la montagne ainsi suscitée (R. Cans, 1994). Si les textes d'application ont gagné en précision et les acteurs en moyens, les représentations sont paradoxalement allées vers un flou grandissant, parfois cultivé par les populations locales et les responsables du tourisme. Que dire par exemple de la confusion croissante entre les p.n. et les p.n.r., confusion d'ailleurs validée dans la sémiologie cartographique de l'IGN qui se contente de borner des « limites de parc » ? Beaucoup des p.n.r. en jouent qui survalorisent l'adjectif « naturel » dans leur politique de communication parfois limitée à cet aspect du patrimoine⁵.

3. L'UICN, la « World Conservation Union », identifie 6 catégories d'espaces protégés, le type 1 étant le plus contraignant du point de vue de la protection de l'environnement. Dans ce classement, les 3 p.n. étudiés ici sont en catégorie 2, c'est-à-dire celle des parcs nationaux, des aires protégées gérées essentiellement pour la protection de l'environnement et les loisirs. Les 4 p.n.r. sont dans le type 5 regroupant les parcs aménagés pour la protection du paysage et des loisirs. Les deux catégories peuvent ainsi être mises en parallèle jusqu'à l'ambiguïté.

4. On ne traitera pas ici des p.n.r. du Verdon et du Lubéron, créés en 1997 ; situés en en périphérie de notre espace, ils fonctionnent davantage dans une logique méditerranéenne qu'alpine.

5. Or, compte tenu des objectifs initiaux des parcs naturels régionaux (ibid. cit.), une dénomination plus large du type « parcs patrimoniaux régionaux » aurait paru mieux adaptée.

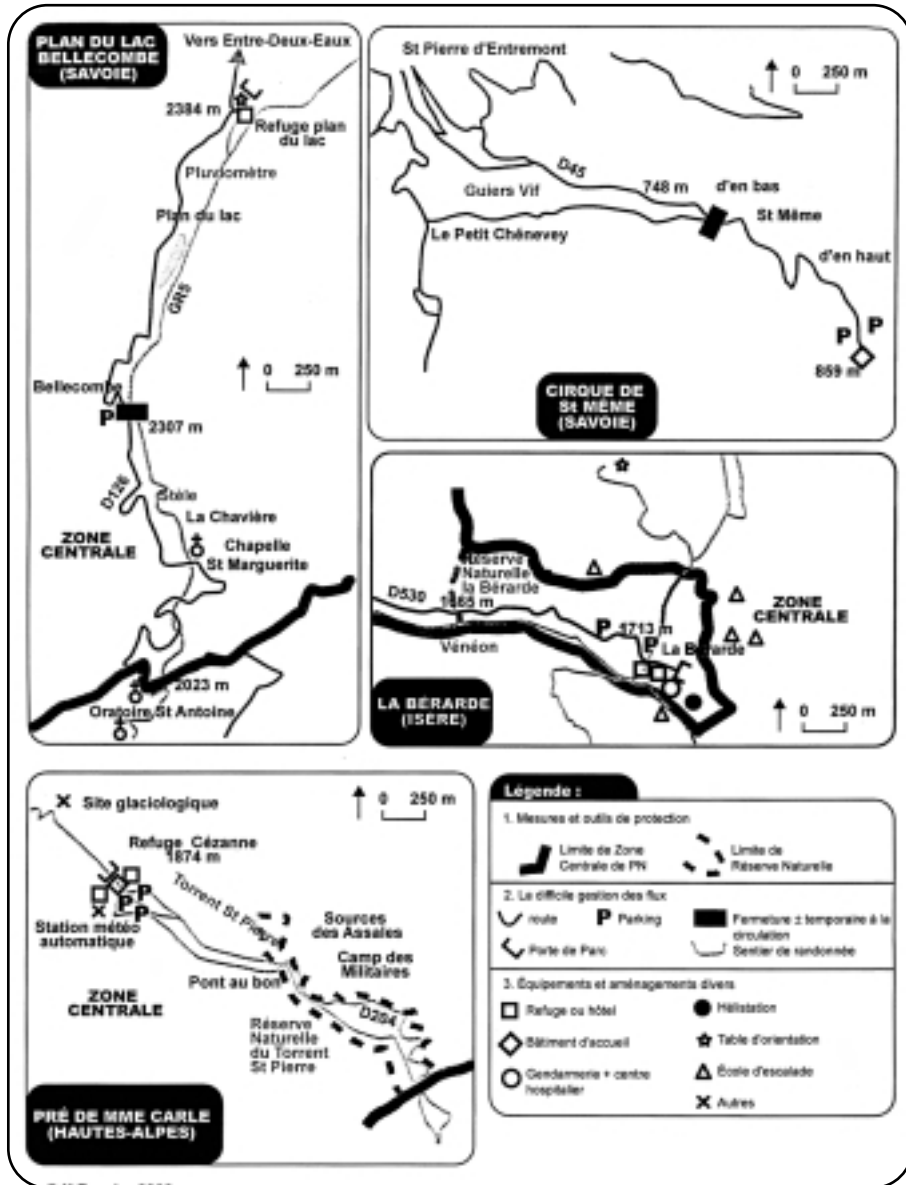
Que penser également de la disparition progressive de la zone périphérique dans les images et les discours, qui résonne comme un échec pour cet espace conçu comme tampon au départ ? La gestion des déplacements et l'usage des infrastructures de transports (routes, parkings...) agissent dans chacun de ces espaces comme autant de révélateurs des multiples paradoxes liés à la création et au fonctionnement de structures aux ambitions différentes. Évoquant la notion de capacité de charge « écologique » et « psychologique et sociale », G. Richez (1992, pp 154-160) souligne volontiers les problèmes d'aménagement qui résultent de la croissance des flux touristiques. La question de l'accessibilité de ces espaces est placée au cœur des débats. Améliorée, elle permet de valider une fonction touristique. Non restreinte, elle est pour beaucoup d'observateurs à l'origine de nombreuses pollutions occasionnées par une fréquentation mal maîtrisée et par un stationnement anarchique des véhicules. Le label-parc peut alors être menacé dans ses fondements et les paradoxes bien connus (J. Ginier, 1976 et M. Thenoz, 1981) liés au tourisme (« Trop de tourisme tue le tourisme ») se trouver exacerbés par le cadre montagnard. Alors que l'organisation des déplacements à proximité et à l'intérieur des parcs de montagne peut être réglementée ou donner lieu à des innovations en matière de circulation douce (S. Paillard, 2000), on doit finalement s'interroger sur les processus à l'œuvre. Est-ce la croissance des flux qui entraîne l'augmentation des infrastructures et des services ou l'inverse ?

De « l'encerclement » aux routes traversières, des « portes » aux espaces fermés : la diversité des accès et des modes de circulation dans les parcs

Espaces précisément délimités, les parcs sont ouverts à plusieurs formes de circulation parmi lesquelles on peut distinguer au moins trois grandes logiques : une fréquentation touristique pour accéder à des espaces récréatifs, une fréquentation d'usage des riverains (de plus en plus nombreux sous l'effet de la périurbanisation) ou des professionnels de la montagne et enfin une fréquentation transversale quand les espaces concernés sont seulement traversés. Parce qu'ils sont de création récente, les territoires étudiés doivent composer avec de nombreux héritages, en particulier en termes d'infrastructures routières. Les différentes formes de leur intégration aux parcs définissent plusieurs types de réseaux.

Les cas de la Vanoise et des Ecrins renvoient d'abord à un schéma d' « encerclement » (décrit par G. Richez, 1992). Dans ce modèle théorique, les routes convergent vers la zone centrale (ZC) sans pouvoir y pénétrer. Dans les faits, cette partie des parcs donne lieu à quelques incursions. La route d'Entre-Deux-Eaux (28) constitue par exemple une pénétrante importante à l'intérieur du p.n. de la Vanoise (voir documents n° 2 et 3). Seule la montée du col de l'Iseran côté Bonneval (27)⁶, donne ici lieu à une réelle traversée, tandis que la partie orientale, frontière avec le parc du Grand Paradis en Italie, n'est pas vraiment accessible

6. Le col de l'Iseran lui-même n'est pas en zone centrale ; il s'inscrivait dans une réserve naturelle jusqu'au 6 décembre 2000, date à laquelle celle-ci fut déclassée et « remplacée » par celle de la Bailleta sur la rive droite de la Haute Isère (X. Bernier, 2003).



Document n°2 : Quelques exemples de gestion des flux aux abords des espaces sensibles

par la route ⁷. Pour les Ecrins, les fins de section en direction du Pré de Mme Carle (20) ou de Confolens (21) ou encore le chalet du Gioberney (22) dans la partie amont du Valgaudemar sont autant d'espaces desservis par la route en ZC. Pour le reste, les accès aux parcs se font par des « portes » en limite de ZC comme les chalets de l'Orgère (30), les barrages du fond d'Aussois (29), La Bérarde (23)... qui sont autant de terminus dans le réseau routier et de points de départ pour des randonnées pédestres souvent renommées. La Grave (24) peut ainsi être considérée comme une « porte » du massif de la Meije puisque la RN 91 vient y tutoyer la ZC.



Document n° 3 :
Le parking de Bellecombe
et la navette Transavoie

Le p.n. du Mercantour constitue un deuxième type isolé, parcouru par plusieurs routes transversales (routes de la Cayolle (18) et de la Bonette (19) par exemple) et avec là aussi un certain nombre de « portes ». Il dispose d'une nomenclature élargie de voies de circulation et d'une densité routière importante pour sa zone centrale, situation directement liée à la jeunesse de cette structure de protection. Certaines configurations originales en résultent, avec, en particulier dans les gorges du Bachelard (N.O. de la ZC), des axes qui ont servi d'appuis à la définition spatiale de la ZC et qui « font frontière » avec elle.

Enfin le troisième ensemble est composé par les quatre p.n.r. étudiés qui se présentent, même si ce constat appelle beaucoup de nuances, comme de véritables « châteaux forts » ou « forteresses ». Cette logique préside de façon paroxystique au fonctionnement du parc du Queyras. Les cols de l'Izoard (13) et Agnel (14) sont bien sûr fermés en hiver, et les vallées du massif sont alors seulement accessibles par la RD 902 de la combe du Queyras (17). Avec une configuration topographique différente, les hauts plateaux et massifs de la Chartreuse, des Bauges (X. Bernier, 2002) et du Vercors fonctionnent de façon similaire. Pour ce dernier, les entrées routières sont ainsi peu nombreuses et parfois délicates : par le col de Rousset (8) au Sud depuis Die, depuis Sassenage et Seyssins (9),

7. Notons ici les incursions liées aux transports par câble (remontées mécaniques du domaine de Tignes par exemple qui pénètrent en zone centrale) et les projets de traversée de ZC en tunnel comme celui susceptible de relier Bonneval à Val d'Isère.

depuis St Nazaire-en-Royans et Pont-en-Royans (10), par Léoncel (11) et Montclar-sur-Gervanne (12).

Les parcs ont hérité de la plupart de ces routes. Leurs constructions, pour pénétrer les massifs, ont souvent exigé un labeur de titans. Toujours dans le Vercors, à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle ou pour franchir le col de l'Iseran (1937), elles ont même participé d'un certain mythe local (B. Fouquet, 1983). On l'imagine encore volontiers aujourd'hui en empruntant la route des gorges de la Bourne (5) ou celle, voisine, des Grands Goulets. Avec la nécessité d'apporter le matériel indispensable à pied ou encore le percement des tunnels débuté à la pioche, les conditions de travail étaient souvent dantesques. Comment ne pas évoquer également ici la route de la Bérarde (J.P. Zuanon, 1995) ? Financés en grande partie par le Conseil Général de l'Isère, les travaux ont commencé en 1912, soit un an avant la création du parc de la Bérarde, l'ancêtre du p.n. des Ecrins. Interrompus par la guerre, ils sont finalement terminés en 1927. Soulignons ici la coïncidence historique dans la mise en place de ces deux structures, avec des effets cumulatifs évidents. La naissance du même Parc de la Bérarde va aussi servir d'accélérateur pour la route du Pré de Mme Carle. Sa construction à partir de 1933 a transformé cet espace délaissé en espace à enjeux. D'abord chemin forestier administré par les Eaux et Forêts, cette voie n'intéressait ni la commune de Pelvoux ni les Ponts et chaussées. D'un intérêt très discuté pour la protection de la nature, J.P. Zuanon rappelle comment elle plaçait déjà les forestiers face à un certain nombre de contradictions. Opter pour une protection absolue de la faune et de la flore ou accepter des aménagements à des fins touristiques susceptibles d'impacts sur le milieu. Les nombreux conflits fonciers qui ont opposé l'Etat et la commune de Pelvoux en disent long sur les enjeux de cette vingtaine d'hectares au niveau du Pré de Mme Carle (document n° 2).

Le site a finalement été classé le 8 Août 1938 (loi de 1930), l'année même où la route est goudronnée⁸ ! C'est d'ailleurs en partie sur cette base et aussi à l'époque sur l'idée de créer des zones « semi-périphériques », que la réserve naturelle du torrent St-Pierre a vu le jour en 1974, un an après la mise en place du p.n. des Ecrins. Là encore, comme ce fut le cas au col de l'Iseran, l'évolution conjointe du parc et des transports a permis d'aboutir à des compromis. Les routes menant au Chalet de l'Orgère et à Entre-Deux-Eaux ont été quant à elles directement liées dans leur construction à la création du p.n. de la Vanoise.

D'autres acteurs et initiatives privées prennent parfois le relais dans ces processus cumulatifs. Ainsi la Route des Grandes Alpes, avec laquelle a dû composer le p.n. de la Vanoise, doit beaucoup au Touring Club de France (X. Bernier, à par. 2003). C'est à l'initiative de celui-ci que certaines routes ont été viabilisées comme celle du Charmant Som (2) en Chartreuse. Ailleurs, c'est la construction d'infrastructures hydroélectriques (comme les barrages du fond d'Aussois dans les années 50) qui a nécessité la réalisation d'infrastructures routières. Dans ce qui n'était pas encore le p.n.r. du Vercors, la mise en tourisme des grottes de Choranche (7), suscitée par des initiatives privées, est directement à l'origine d'une voie d'accès privée qui a vu le jour à la fin des années 1960. A la même

8. La route est déclarée voirie départementale en 1958.

époque, les Jeux Olympiques de Grenoble (1968) ont eux aussi été à l'origine d'une route pour accéder à un massif jugé trop enclavé : celle du tunnel du Mortier (6) pour relier le domaine d'Autrans à la cluse de Voreppe.

P.n. ou p.n.r. doivent aujourd'hui composer avec tous ces héritages routiers, mis en place comme les parcs eux-mêmes, selon une dialectique d'ouverture et de fermeture et avec nombre d'effets rétroactifs et d'adaptations réciproques. La gestion des flux et du stationnement n'est pas le moindre des enjeux de leur fonctionnement.

La difficile gestion des flux et du stationnement

Espaces de destination touristique, les parcs sont signalés et balisés par les Directions Départementales de l'Équipement selon des modalités spécifiques. La signalisation relative aux espaces protégés prend en compte deux aspects : l'espace protégé lui-même et les pôles d'intérêt touristique à l'intérieur de cet espace. « Dès qu'on se rapproche de l'espace, et à partir du moment où les embranchements se multiplient, il faut cesser de signaler l'espace et prendre en compte le jalonnement des pôles internes et/ou le jalonnement des secteurs ou zones de l'espace » (DDE-Savoie, 1999). Les schémas directeurs départementaux recensent les pôles à signaler⁹. Ils sont implantés en limite de l'espace protégé, soit en bordure de la route, soit sur le parking assurant la desserte. À l'intérieur des espaces protégés, seules les mentions correspondant aux équipements spécifiques à l'espace protégé (dont le maître d'ouvrage est l'organisme gestionnaire de l'espace protégé ou qui ont été décidés par cet organisme) peuvent être précédées d'un idéogramme reprenant le dessin de l'emblème du dit espace. Le choix des emplacements se fait en particulier en accord avec le parc.

Les déplacements dans les parcs obéissent également à un cadre juridique spécifique. La circulation est parfois carrément interdite ou ouverte de façon très restrictive, en particulier sur les voies forestières et pastorales et sur les routes militaires (nombreuses dans le Queyras notamment). Mais il faut surtout distinguer la situation dans les p.n. et dans les p.n.r.. Les premiers se sont dotés d'un code de bonne conduite détaillé au niveau des « portes » de la ZC. Il interdit aux randonneurs de sortir des sentiers et implique surtout la découverte du parc à pied. Véhicules à moteurs et VTT sont ainsi proscrits, tandis que le survol à basse altitude est interdit¹⁰. Dans les parcs naturels régionaux, la réglementation est plus souple. La circulation des véhicules (de type 4X4 par exemple) sur les chemins est autorisée à la discrétion des communes qui affichent éventuellement un certain nombre de réglementations.

9. La signalisation de direction vers l'espace protégé se fait par des panneaux de direction à fond blanc, mentions et listels noirs, comportant le nom de l'espace protégé précédé d'un idéogramme qui reprend le logo du parc ; la mention p.n. ou p.n.r. est facultative (ce qui peut ajouter encore à la confusion). Caractéristiques techniques des panneaux de localisation des pôles : de forme rectangulaire et à fond marron avec un listel blanc.

10. Les vols de pente et les vols à voile sont particulièrement visés. L'ombre portée semble en effet réveiller la menace instinctive du prédateur chez les mammifères et les rapaces et les perturber dans leur environnement plus encore que le bruit.

Dans l'ensemble, on a davantage à faire à des opérations d'aménagement et des fermetures ponctuelles. Quelques exemples témoignent malgré tout assez bien du formidable terrain d'expérimentation que peuvent constituer les parcs des Alpes françaises dans la politique de l'accessibilité. La fermeture des routes est parfois bien sûr subie par les acteurs du développement local. Ici, l'exposition aux risques, peut conduire à fermer les voies à la circulation. C'est le cas d'une des voies accès au col de la Charmette (3) en Chartreuse, voie dont est propriétaire l'ONF qui refuse de supporter les coûts nécessaires à sa sécurisation. Ailleurs, ce sont des dommages majeurs qui ont interdit de façon permanente les accès. Faute de moyens et d'enjeux susceptibles de justifier des travaux, la route d'accès au Vercors par le tunnel du Mortier n'est plus autorisée suite à des écroulements de terrain successifs. Côté Autrans, elle sert même de piste de ski l'hiver. Pour les mêmes raisons, la route qui mène au belvédère du Mont Viso (16) est fermée depuis 1990. Mais dans d'autres cas, la fermeture est contrôlée en vue d'une meilleure gestion des flux. Elle peut être limitée dans le temps pour réserver son usage à certains types de fréquentation. A la faveur par exemple d'une fermeture désormais régulière à la journée pendant l'été, les routes de l'Izoard appartiennent en exclusivité aux cyclotouristes (C. Mestre-Gonguet, 2002). La fermeture peut aussi être contrôlée dans l'espace. La route d'Entre-Deux-Eaux (documents n°2 et 3 et M. Jail, 1972) est, à partir de Bellecombe, réservée à une quinzaine de familles d'alpagistes et aux propriétaires de refuge. Certains p.n.r. ont tenté des expériences similaires. Ainsi dans le Queyras, cette route qui mène de Saint-Véran jusqu'à la chapelle Notre-Dame-de-Clausis (15), fermée l'été aux véhicules des particuliers, de 7 h du matin à 6 h du soir, et empruntée alors par une navette privée. Depuis 1995, dans le p.n.r. de Chartreuse – qui n'était pas partie prenante dans le projet de départ – la voie d'accès en cul-de-sac au cirque de Saint-Même a été le théâtre d'aménagements importants ((4) et document n°2). Les samedis, dimanches et jours fériés, une barrière contrôlée par un agent dans une guérite construite spécialement à cet effet, a rendu payant l'accès de 8h30 à 16h30. Il s'agissait autant de préserver l'environnement des habitants de Saint-Même, de plus en plus gênés par le trafic touristique, que d'éviter la saturation des parkings en bout de route, désormais gérés sur place par deux autres agents pendant les périodes d'ouverture. Les comptages effectués à cette occasion sont riches d'enseignements. L'objectif d'une stabilité dans la fréquentation¹¹ semble atteint avec 6186 voitures et onze cars dénombrés en 1995 (du 8 juillet au 3 septembre et avec un maximum de 426 véhicules le dimanche 6 août) et 6100 voitures et neuf cars en 2002 (22 juin-8 septembre ; maximum de 402 le jeudi 15 août). Le site a donné lieu à de nombreux aménagements avec des passerelles sur le sentier des cascades, un bâtiment d'accueil modernisé et depuis peu un nouveau parking en épis. Celui-ci sonne un peu comme un aveu d'échec par rapport aux objectifs affichés, dans la mesure où il entérine une situation de fort stationnement en bout de route. Autre bémol important, le développement du stationnement sauvage ou de la file d'attente au niveau de la barrière à Saint-Même. On a finalement peut-être plus déplacé le problème qu'on ne l'a résolu...

La promotion des transports collectifs constitue une autre tentative de solution face à l'afflux des véhicules individuels. Ainsi la société privée Transavoie a-t-elle obtenu une

11. Source : Communauté de communes de la vallée des Entremonts.

concession pour desservir quatre stations en ZC depuis Bellecombe jusqu'à Entre-Deux-Eaux, de fin juin à début septembre (document n°3). Des expériences de navettes privées ont également été menées avec plus ou moins de succès au Fournel (26) pour se rendre au musée des mines ou encore sur la route du belvédère du Mont-Viso (Queyras). Dans une problématique plus générale de l'acheminement, des solutions alternatives, notamment ferroviaires, peuvent sans doute aussi être davantage valorisées aux abords du parc du Mercantour (vallée de la Roya). D'autres projets, guidés par des objectifs analogues, n'ont jamais vu le jour comme celui de ce funiculaire pour accéder au Pré de Mme Carle.

Des efforts importants ont aussi été entrepris pour une meilleure efficacité du stationnement aux abords des espaces sensibles. Pour éviter que les touristes ne se garent de façon anarchique, au point de perturber les flux ou de créer des ornières sur les bas-côtés, on a par exemple mis en place des « parkings obligatoires » et des « parkings conseillés » sur la route de la Bérarde dans le Haut-Vénéon. Dans le cas déjà cité de Saint-Même ou au niveau du Pré de Mme Carle, des espaces de stationnement sont réservés à tel type de véhicule (la dépose des bus) ou d'usagers (les guides). Il est par ailleurs projeté de déclasser tout ou partie de la réserve naturelle de la Bérarde pour mener à bien une opération de réhabilitation du site. Afin d'éviter le stationnement « sauvage », notamment en amont du village, il est notamment question de créer un parking réservé aux résidents, deux parkings visiteurs et un parking pour les résidents et pour l'accès au Vénéon. Partout, il s'agit de concentrer des nuisances potentielles pour tenter de mieux les gérer. Ces lieux d'accueil restreints et délimités peuvent aussi permettre la transmission au public de messages pédagogiques ou une meilleure valorisation du patrimoine (J. Claudin, 2000 et S. Morel, 1998).

Des formes originales de mise en valeur patrimoniale et l'émergence de situations paradoxales

Le parking de l'Orgère, dans le p.n. de la Vanoise, est un bon exemple d'utilisation d'une « porte » comme lieu de communication privilégié. Au moment de la création du parc en 1963, A. Moulin a conçu un « sentier nature » sur le site. Long de 4 km, il est équipé de dix tables de lecture qui ont pour ambition de présenter « quelques aspects du milieu environnant ». Une brochure de synthèse est par ailleurs accessible au refuge situé à côté du parking. Dans le même ordre d'idées, les p.n. et les p.n.r. se sont aussi dotés dans un certain nombre de cas de « maisons-portes » qui ont pour but d'assurer une de leurs missions, fondée sur l'éducation et l'information du public. Le p.n.r. de Chartreuse travaille à un projet dans ce sens au niveau du col du Granier, tandis que le p.n.r. du Queyras est déjà équipé d'une structure éprouvée de ce type au niveau du col de l'Izoard (qui abrite également un musée du cyclisme et du Tour de France). Tous les efforts entrepris ces dernières années au niveau du Pré de Mme Carle (O. Dollfuss, 1998) vont dans la même direction. Une maison d'accueil distribue de l'information au public et délivre un message pédagogique sur les conditions de protection de l'environnement. Les travaux de réhabilitation du site comportent de nombreux aspects, avec en particulier un sentier dallé et aménagé pour lutter contre une érosion liée à la surfréquentation. Le chemin menant au

Glacier Blanc est en effet un accès privilégié à la zone centrale du parc des Ecrins et à son site le plus visité, avec quelques 150 000 visiteurs par an, soit plus de 2500 les jours de pointe. « Le parc national des Ecrins, l'Office national des forêts et la commune de Pelvoux ont réalisé en 1996 un important programme d'aménagement du site : aire de stationnement paysagée et intégrée de plus de 600 places, traitement du sol de l'aire d'accueil, construction d'un point d'information, réhabilitation du sentier du Glacier blanc... Tous ces aménagements ont été conçus de façon réversible pour préserver l'avenir : les voiries et les aires de stationnement sont en matériau du site concassé, l'espace d'accueil a été pavé avec des pierres du torrent voisin, les végétaux plantés sont issus soit de boutures soit de graines prélevées sur le site. Le site est ainsi préservé de l'apport de matériaux exogènes. Les aménagements sont réversibles, et l'état naturel peut être facilement retrouvé » (S. Paillard, 2000, p 40).

D'autres expériences de « circulation douce » ont été lancées comme cette offre de promenade en calèche dans la vallée de Molines-en-Champsaur. La « Compagnie des Attelages des Alpes » emprunte ici une voie forestière, en partie reboisée par le service de Restauration des Terrains de Montagne de l'Office National des Forêts. Elle pénètre en ZC et relie les ruines des maisons des hameaux des Boyers et du Roy. La valorisation de certains itinéraires (comme la Route des Grandes Alpes) et sites remarquables (la Vallée des Merveilles dans le Mercantour ou le Monastère de la Grande Chartreuse par exemple), peut finalement constituer une aubaine pour mieux réaliser les ambitions des parcs. Dans le Mercantour, où le p.n. gère la partie environnementale et la communication sur les parkings situés à l'intérieur et aux abords de la ZC, les différents acteurs ont réalisé toute une série de micro-aménagements. Au col de la Cayolle, cinq panneaux donnent des informations aussi bien sur le parc et son milieu que sur la Route des Grandes Alpes tandis qu'une maison du parc s'est approprié une partie du refuge. Des passages canadiens (ces micro-équipements placés en travers de l'enrobé sur la chaussée, avec une petite cavité recouverte de tubes rotatifs alignés), qui ont pour fonction d'empêcher la divagation des troupeaux, témoignent également du souci d'intégration de tous les acteurs. Les infrastructures servent aussi de support pour une réalisation pleine et entière des objectifs du p.n.r.

Document n° 4 :
Marchés paysans
du Col de Porte
(Chartreuse)



Au niveau du col de Porte ((1) et document 4) par exemple, des marchés paysans se tiennent régulièrement sous la houlette du p.n.r. de Chartreuse. Le col, lieu-clé dans le réseau de transport, est en quelque sorte approprié pour promouvoir ici l'économie et les produits locaux mais aussi pour livrer des informations sur le parc et son environnement.

Dans le cas des parcs nationaux, une évolution de la fréquentation et de sa gestion est clairement perceptible ces dernières années. Quelques chiffres ¹² relatifs à la route d'Entre-Deux-Eaux semblent très révélateurs. Du 15 juin au 15 septembre 2001, 32 720 véhicules (contre 21 031 en 1996) ont été dénombrés au parking de Bellecombe (voir document n°2), soit une augmentation de près de 50 % en 5 ans ! Dans cette période, l'aire de stationnement, dont on peut estimer la capacité à 600 places, a accueilli une moyenne de 352 véhicules/jour et connu une affluence record de 1 182 véhicules le 12 Août. Enfin, 1 504 visites pédestres ont été générées pendant la saison 2001 par la navette Transavoie, ce qui représente à peine 4% des randonnées au départ de Bellecombe et Entre-Deux-Eaux. Ces chiffres témoignent bien sûr du succès touristique du parc, mais illustrent surtout une pratique nouvelle de cet espace, rendue possible par les équipements de transport. Une grande partie des visiteurs recherchent un panorama plus qu'ils ne cherchent à randonner dans le parc. La même logique est à l'œuvre pour la ZC du parc des Ecrins où les parkings de la Grave et du col du Lautaret (25) proposent des panoramas, des lieux de stationnement et de contemplation, ce qui n'empêche pas des points de départ de randonnée. Les deux objectifs du p.n., protéger, informer et éduquer, semblent plus que jamais atteints, mais ne s'expose-t-on pas à un syndrome muséographique du type « Regardez sans toucher » ?

Conclusion : protection de la « nature » et infrastructures d'accès routier : une évolution conjointe à l'origine d'un « on going process »

Cette dérive est d'un certain point de vue perceptible sur la route de l'Ofenberg qui traverse le parc national de l'Engadine (Suisse) pour relier Zernez au Val Müstair par le col de l'Ofen Pass (ou Pass dal Fuorn). Ouverte à une utilisation touristique quand elle a été goudronnée en 1959 (G. Richez, 1992, p 393), « elle a contribué de façon décisive à l'augmentation du trafic », en particulier de « ce type de visiteurs aux papiers gras, attiré par la nature protégée comme par un spectacle à recevoir, à consommer, à photographier, mais auquel il se sent extérieur » (ibid. cit., p 394). Son voisin italien, le parc national du Stelvio est davantage encore exposé aux flux touristiques et confronté aux problèmes de gestion des infrastructures. Comme pour les parcs français, celle-ci révèle en fait les ambiguïtés qui ont présidé à la mise en place et au fonctionnement de ces structures de protection. Evoquant le p.n. de la Vanoise, I. Mauz (2002) souligne combien « derrière l'appellation de parc national, chacun entend ce qu'il veut bien : le terme est fédérateur en raison de sa polysémie même » ; elle rappelle aussi à quel point ces ambiguïtés liées aux représentations de la « nature » et de l'environnement (C. et R. Larrère, 1997) sont

12. Source : www.vanoise.com

porteuses de menaces. Le développement et la modernisation des infrastructures de transports dans les p.n.r. aboutissent à des paradoxes du même ordre. C'est en particulier le cas pour « les routes du vertige » vantées dans les brochures touristiques comme autant d'itinéraires d'aventure, avec une dimension « nature » implicite. Supports d'une promotion orchestrée par les professionnels, elles participent à un certain mythe, un folklore qui se nourrit du « label parc » pour dépasser le cadre local. Ainsi la route des gorges de la Bourne et sa voisine des Grands Goulets ou bien encore la route de la Bérarde ont acquis une notoriété fondée sur leur caractère vertigineux voire dangereux. Mais depuis quelques années, de très importants travaux destinés notamment à absorber et sécuriser un trafic touristique croissant leur ont largement fait perdre cette dangerosité. Ainsi, l'aménagement du tunnel d'Arbois dans les gorges de la Bourne, 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 à l'« image parc ». Là encore, on perçoit combien l'évolution des transports et des parcs est conjointe, combien les deux processus se nourrissent mutuellement pour participer à une redéfinition progressive de l'accessibilité et des objectifs de protection et d'aménagement. Une idée bien exprimée dans l'expression anglaise de « on going process ». Construite sur la base d'un gérondif difficilement traduisible en français, elle exprime pleinement l'évolution combinée de ces deux instruments d'aménagement de la montagne alpine.

Bibliographie

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., à par. 2003. – « Les cols routiers français de haute altitude : approche multifactorielle des enjeux environnementaux et territoriaux liés aux transports » *Les Cahiers Nantais* – Actes du Colloque « Transports, environnement et pratiques territoriales », Nantes, Septembre 2002, 10 p.

CANS R., 1994. – « Les trois âges de la politique française de l'environnement » *Aménagement et nature* 116 (Trente ans d'environnement) p 23-26.

CLAUDIN J. et al., 2000. – « Atlas du parc national des Ecrins », MATE PN Ecrins, 64 p.

DDE-Savoie, 1999. – « Manuel technique de signalisation », 200 p.

DOLLFUSS O., 1998. – « Deux ou trois choses sur la recherche dans un p.n. : le cas du p.n. des Ecrins » *Revue de Géographie alpine*, tome 86, n°1 p 11-17.

FOUQUET B. et al., 1983. – « Un siècle de routes en Vercors », *Cahiers culturels du Vercors* /3, La Manufacture, 70 p.

GINIER J., 1976. – « Protection de la nature et tourisme », *Norais*, n° 90-91, p 289-301 et 467-477.

- JAIL M., 1972. – « Deux réalisations récentes en Haute-Maurienne : le barrage réservoir du Mont-Cenis et la route pastorale d'Entre-Deux-Eaux ; leur répercussion sur quelques secteurs de l'économie locale », *Travaux Scientifiques du Parc National de la Vanoise*, tome 3, pp 207-218.
- LARRÈRE C. ET R. 1997. – *Du bon usage de la nature*. Alto Aubier, 355 p.
- MAUZ I., 2002. – « Comment est née la conception française des parcs nationaux ? » *Revue de Géographie alpine*, tome 90, n°2 : « Espaces protégés – Espaces de recherche : le cas de l'arc alpin », pp 33-44.
- MESTRE-GONGUET C., 2002. – « Le vélo routier dans le département des Hautes-Alpes (France) : les itinéraires partagés » *Revue de Géographie alpine*, tome 90, n°1, pp 83-94.
- MOREL S. et al., 1998. – *Atlas du parc national de la Vanoise*. MATE PN Vanoise, 64 p.
- PAILLARD S. et al., 2000. – *Circulations douces : organiser les déplacements dans les sites touristiques – guide de savoir-faire*. AFIT 2000, Paris, 102 p.
- SEVEGNER C., 1999. – *Les parcs nationaux français de montagne et le tourisme : un mariage de raison*. Thèse de Doctorat de l'Université de Provence, dir. G. Richez, 2 tomes 399 p + annexes.
- THENOZ M., 1981. – « Tourisme et espace protégé » *Revue de Géographie de Lyon*, n°3, pp 227-338.
- RICHEZ G., 1992. – *Parcs nationaux et tourisme en Europe*. L'Harmattan, 421 p.
- ZUANON J-P., 1995. – « Chronique d'un parc oublié : du parc de la Bérarde (1913) au parc national des Ecrins (1973) » *Revue de Géographie alpine* – Coll. Ascendances, 144 p.

Résumé : Les Alpes françaises ont été dotées d'importantes structures d'aménagement et de protection avec la création de 3 parcs nationaux et de 4 parcs naturels régionaux. La gestion des transports dans ces espaces est confrontée à des objectifs différents dans un contexte de fréquentation touristique croissante. Dans le cadre de la politique de l'accessibilité, les flux et le stationnement ont donné lieu à de nombreuses expériences et procédures d'aménagement qui peuvent produire des résultats paradoxaux. Si l'« image parc » semble ainsi mal s'accommoder des équipements et du fonctionnement des transports modernes, leur intégration progressive aux parcs de montagne peut en faire des alliés de poids dans la mise en valeur patrimoniale, la protection de l'environnement et l'information du public. Les interactions entre les objectifs et les pratiques des différents acteurs s'inscrivent finalement dans des processus cumulatifs et rétroactifs bien exprimés dans l'expression anglaise de « on going process ».

Mots-clés : Parcs nationaux et parcs naturels régionaux, Alpes françaises, montagne, transports, accessibilité, flux et stationnement, aménagement touristique.

Abstract : *Traffic, national parks, and regional natural parks in the French Alps: interaction between the objectives of accessibility, protection and development*
The creation of three national parks and four regional natural parks in the French Alps have endowed the region with important development and environmental protection structures. In a context of increasing tourist flows, the management of park traffic depends on the different policies and objectives of each park, and often leads to paradoxical situations. Modern transport and traffic facilities (particularly parking areas and improved roads) may at first seem out of place in a park, but their gradual integration in mountain parks can play an important role in helping develop heritage sites, protecting the natural environment and informing the public. Interaction between the different objectives and actors involved is part of an ongoing process with built-in feedback mechanisms to help achieve sound and sustainable tourism development.

Keywords : National parks, regional natural parks, French Alps, mountains, transport, accessibility, road traffic, parking, tourist facilities, development.