

## CHAPITRE 17

---

# LA PATRIMONIALISATION DES ROUTES : LE CAS DE LA SUISSE

Essai de modélisation des trajectoires patrimoniales des routes  
de montagne appliqué aux réseaux de transports suisses

Xavier Bernier

### INTRODUCTION

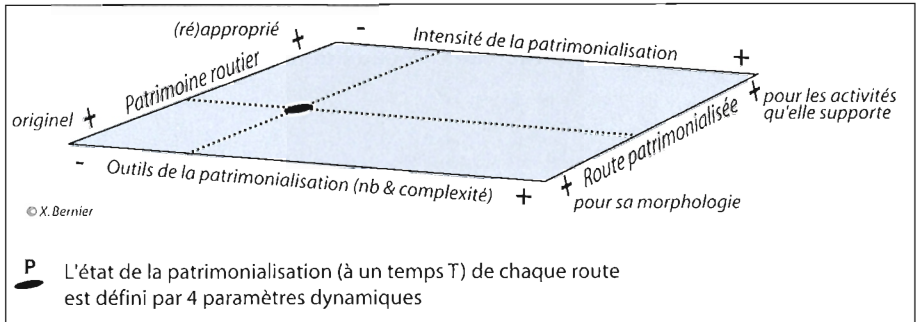
Quand la route devient patrimoine, quand le territoire patrimonialise la route : l'importance du contexte de montagne

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 s'est notamment forgée avec le statut de patrimoine mondial (Convention de l'Unesco, 1972). Parmi les biens de « valeur universelle exceptionnelle », on compte un certain nombre de routes de montagne : « Les chemins de Saint-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).

Dans les processus de la sémiosphère, 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<sup>e</sup> 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 ferroviaire et autoroutier moderne. 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 altitudinal, avec des solutions technologiques et des artefacts de type rampes, ponts et tunnels, parfois très élaborés et souvent d'autant plus patrimonialisés.

Le contexte de montagne invite d'ailleurs à un questionnement sinon à une redéfinition des paradigmes scientifiques de cet objet d'étude (Debarbieux, 2001 et Sacareau, 2003).

Ce travail propose un essai de modélisation des processus territoriaux liés à la patrimonialisation des routes de montagne<sup>1</sup>. Appliqué ici au réseau de transports routiers suisse, il est l'occasion d'étudier les routes de montagne de telle sorte à corrélérer quatre processus dynamiques (figure 1). Les routes de montagne peuvent en effet être patrimonialisées pour leur morphologie (ordonnancement et nombre des lacets, déclivité, caractère vertigineux...). Les fameux lacets de la Val Tremola ou « La Tremblante » (ancienne route du Gothard) en fournissent un exemple emblématique. Ce processus d'appropriation peut aussi être redevable des activités qui les animent.



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

Souvent traditionnelles comme l'agriculture, l'exploitation forestière, ou encore les pèlerinages, elles servent alors de prétexte à la mise en tourisme comme la « Route du Vin » dans le Valais. Le patrimoine lié à la route peut aussi avoir plus ou moins évolué depuis son origine. Ainsi le « Chemin Stockalper » (Brig-Gondo) et la « Route de Sbrinz » (Lucerne-Domodossola), routes commerciales majeures au Moyen Âge, sont aujourd'hui des itinéraires de randonnée pédestre, à valeur essentiellement historique et touristique. La patrimonialisation peut s'inscrire à une échelle régionale, nationale ou internationale (Graham, Ashworth, Tunbridge, 2000) et son niveau être plus ou moins élevé. Comment ne pas s'étonner par exemple du très faible niveau de patrimonialisation du col de Nüfenen, pourtant plus haut col routier suisse avec ses 2 478 m ? Sans doute la proximité de voisins illustres comme le Gothard n'y est-elle pas étrangère. Enfin, la diversité et la complexité des outils engagés dans le processus de patrimonialisation sont parfois grandes, avec des périmètres de protection, des procédures de classement assortis d'une législation parfois contraignante, des commémorations (comme celle du centenaire du tunnel du Simplon en 2006). L'inventaire peut être systématique comme celui dressé depuis 1984 par l'entreprise *ViaStoria* (Centre pour l'histoire du trafic), annexe de l'université de Berne. Sur mandat de la Confédération, les voies de communication historiques de Suisse (IVS) sont ainsi recensées et

1. Cet article reprend et prolonge un travail présenté à l'université de Berkeley (Californie-USA) 24-28 juin 2007 à la 11<sup>e</sup> Conférence mondiale sur la recherche dans les transports.

font l'objet de différentes publications comme la revue *Les chemins et l'histoire*. Les leviers de la patrimonialisation peuvent être plus anecdotiques comme l'édition de timbres. Ou plus inattendus, à travers des films comme *Goldfinger*, où James Bond se confronte aux lacets du col de la Furka avec son Aston Martin dans une scène désormais culte.

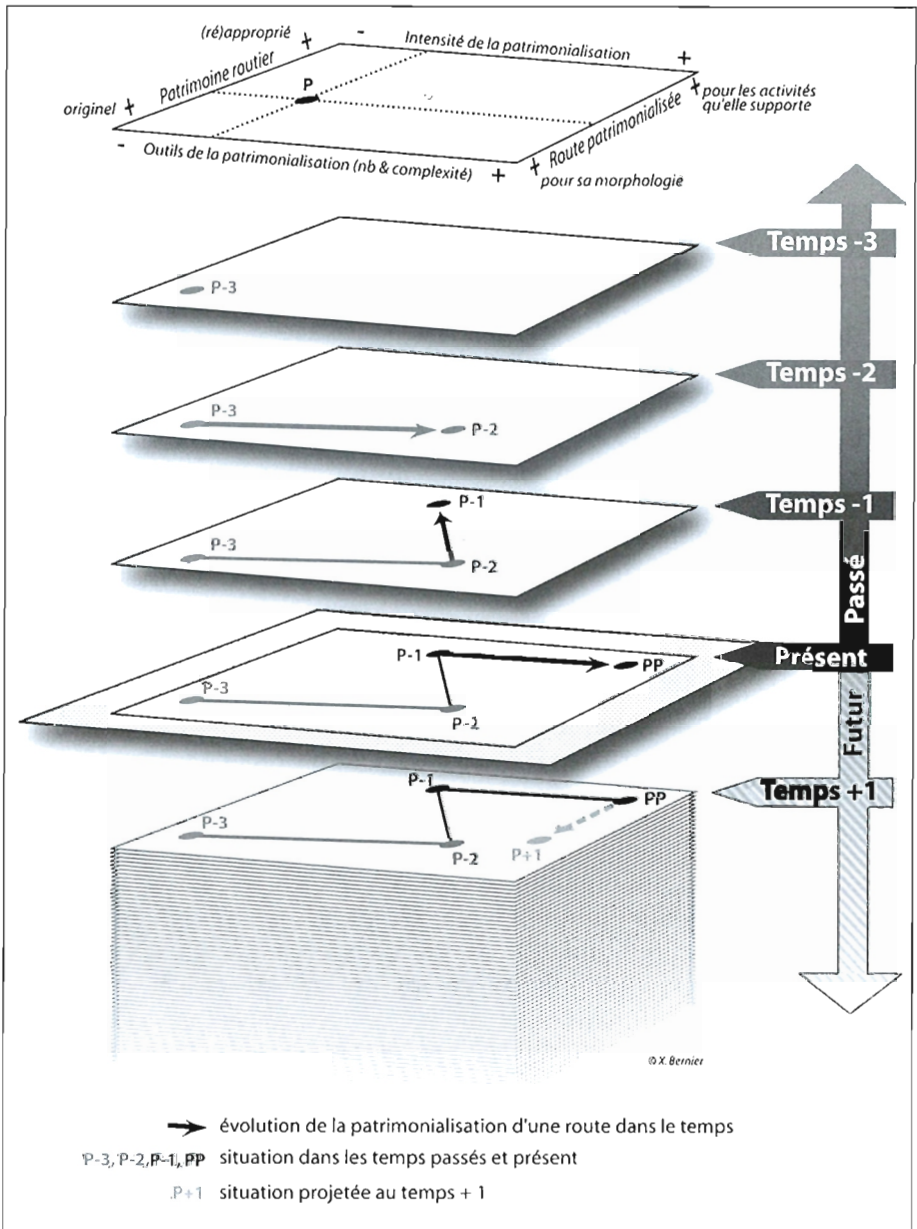
Au final, chaque route étudiée peut être située par rapport à ces multiples paramètres (fig.1) mais aussi à différentes étapes de son histoire (fig.2). Il en résulte des trajectoires patrimoniales multiples et complexes pour les routes de montagne.

## I. 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 en général fondée sur une valeur de passage et associée au franchissement de l'obstacle topographique. À travers les Alpes, nombre de routes anciennes ont ainsi été répertoriées à des fins de mémoire. On peut considérer la table de Peutinger (première représentation d'un réseau routier de près de 200 000 km de long, qui couvrait tout l'Empire romain et même au-delà jusqu'en Chine) comme l'ancêtre des cartes routières. Reproduction du XIII<sup>e</sup> siècle d'une vieille carte romaine, elle doit son nom à l'amateur d'antiquités Konrad Peutinger qui en hérita au XVI<sup>e</sup> siècle. Représentées en dents de scie sur la carte, les montagnes sont traversées au niveau de 7 grands cols par autant de grands parcours. Parmi eux, in Summo Pennino (le Grand Saint-Bernard), Cunia (St-Gothard) et Cunuaureu (Le Splügen) concernent la Suisse. L'histoire même de ce document, avec ses erreurs et inexactitudes, largement imputables aux copistes, en dit long sur le processus de patrimonialisation de ces routes. Représentation symbolique, document fonctionnel et utilitaire lié au passage transmontagnard, la Table va patrimonialiser les routes bien au-delà de la période romaine...

Les échanges transalpins vont d'ailleurs demeurer importants au Moyen Âge et à la Renaissance en particulier au Grand Saint-Bernard où Bernard de Menthon avait installé son premier hospice vers l'an mille. Ou 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 de Flandre à partir du XII<sup>e</sup> siècle). Support aux échanges de personnes et de marchandises, ces routes de montagne seront ensuite souvent des axes militaires stratégiques, notamment pour Napoléon et ses fameuses commandes de « *chaussées praticables au canon* ». Rappelons ici par exemple le cas de la route du Simplon (un des passages transalpins les plus importants de l'époque avec la liaison de Paris à Milan) dont on doit la construction à Kasper Stockalper vom Thurm (1609-1691). La mise en œuvre récente du *Chemin de Stockalper* (cf *supra*), relève bien sûr de la mise en mémoire



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

de cette période. Mais l'ouverture des grands tunnels ferroviaires (le chemin de fer arrive en gare de Brig en 1878, point de départ d'une ouverture ferroviaire : tunnel du Simplon en 1906, du Lötschberg en 1913 puis 1<sup>er</sup> train traversant la vallée de Conches en 1926) va très vite enlever l'essentiel du trafic de ces routes de montagne. Leur coûteux entretien ne peut plus être justifié par leur fonction économique. Il va en résulter une nouvelle mise en patrimoine ou du moins une redéfinition de celui-ci. La figure 2, qui propose une décomposition

de ce processus en différents pas de temps, fait apparaître ce que l'on pourrait appeler une trajectoire patrimoniale.

Pour le passage du Simplon, cette clé d'interprétation met au jour sur le temps long une réappropriation du patrimoine routier en même temps que l'intensification de cette patrimonialisation. Parmi les moteurs de ce processus, la mise en tourisme occupe une place essentielle avec des outils et des supports de plus en plus diversifiés.

## II. LES ROUTES DE MONTAGNE COMME VECTEURS DE LA PROMOTION TERRITORIALE ET TOURISTIQUE

Le patrimoine routier de montagne est ainsi tantôt revisité, revivifié ou requalifié. À travers la route, la mise en tourisme stimule ici un imaginaire culturel (Amirou, 2000).

Revisité, ce patrimoine l'est assurément au col du Gothard. Il est en effet possible aujourd'hui de « refaire » le trajet historique d'Andermatt à Airolo par le col du Gothard à bord d'une fidèle réplique de la célèbre diligence postale du XIX<sup>e</sup> siècle, immortalisée notamment par la fameuse peinture de R. Koller (1874).

*Photo n° 1 –  
La diligence  
du Gothard et  
son véhicule  
d'accompagnement :  
une offre touristique  
originale*

*(cliché X. Bernier, août 2008).*



Les arguments d'Historische Reisepost insistent sur les valeurs patrimoniales : « Un voyage passionnant dans le passé. Si les vendeurs, les scientifiques, les ambassadeurs et les globe-trotters de l'époque le vivaient comme une fatigue exténuante, les voyageurs d'aujourd'hui découvriront un plaisir unique et original pour des souvenirs inoubliables. Laissez-vous séduire par le romantisme des voyages d'antan. Le postillon et le conducteur, tous deux en costume d'époque, mènent le fier attelage à cinq chevaux dans la vallée d'Urseren. » L'opérateur propose clairement de revisiter les lieux dans l'ambiance de l'époque avec un arrêt à l'hôtel «Drei Könige und Post» (où toutes les diligences en route vers le Sud faisaient halte). La diligence à 5 chevaux emprunte bien sûr la vieille voie du Gothard et s'arrête pour un déjeuner à l'hospice du col (photo 1). Et la descente se fait par les virages de *la Tremola*. L'expérience dans son ensemble représente tout de même un coût de près de 500 euros par personne...

La réappropriation patrimoniale relève parfois de processus plus indirects avec un patrimoine susceptible d'être revivifié. Les routes de montagne servent par exemple de support à des manifestations commémoratives. L'une des plus élaborées en Suisse est le LCE. En août 2008 s'est ainsi déroulée dans les Alpes bernoises (Oberland-Suisse) la 12<sup>e</sup> édition du Louis Chevrolet Event (LCE). Cette réunion de vieilles voitures a pour but de rendre hommage à Louis-Joseph Chevrolet, né à la Chaux-de-Fonds en 1878 (ancien coureur devenu constructeur automobile outre-Atlantique). La manifestation, la notoriété de Chevrolet, l'histoire et les paysages liés à ces routes interagissent pour produire du patrimoine. Ce « retour aux sources » s'inscrit dans un processus de patrimonialisation original où l'objet voiture (même si le concours est ouvert à toutes les marques, les vedettes sont les célèbres Chevrolet, comme les mythiques Corvette, Impala, Bel Air, Fleetline, Woody d'après-guerre ou Superior, Impérial, Master d'avant-guerre) est valorisé, territorialisé même en quelque sorte, par la fréquentation des routes de montagne. 2008 a ainsi été l'occasion de parcourir le vignoble de Lavaux et sa célèbre route de la Corniche, premier site romand inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco. Le 10<sup>e</sup> anniversaire avait en 2006 utilisé les routes bernoises comme un véritable creuset patrimonial aux significations multiples. Les véhicules avaient franchi les pentes vertigineuses de La Chaux-de-Fonds à Grindelwald. Une partie de la fameuse « romantic route express » (Andermatt - col de Furka - Gletsch - col du Grimsel - Meiringen - Grosse Scheidegg - Grindelwald) avait 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.

Fort de cette plus-value patrimoniale et de la profondeur historique du support routier, la promotion touristique et territoriale participe également de la requalification du patrimoine routier de montagne. Celle-ci est aussi souvent redevable du caractère plus ou moins sinueux ou vertigineux des tracés. Le passage des cyclotouristes, des motos (comme ces rassemblements de Harleys au col du Gothard), le déroulement d'épreuves sportives comme le Tour de Suisse cycliste dont les étapes de montagne sont les plus convoitées, l'offre d'excursions des bus de la CarPostal sur les routes panoramiques (avec par exemple la bien nommée « Panorama Route Express » entre Lucerne et Interlaken)... sont autant de prétextes à réappropriation des routes de montagne. Très fréquentées par les touristes pendant la période estivale, leur valeur patrimoniale s'en trouve renforcée. Parfois, on a affaire en quelque sorte à un glissement patrimonial, d'historique à touristique.

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).

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



### III. 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.

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. Présent et héritage se conjuguent ici pleinement (Gotman, 1990). On peut sans doute rattacher à ce type le cas déjà évoqué du Gothard. 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 (P.Pigeon, 2004). Plaques et panneaux interprétatifs ne manquent pas pour rappeler son rôle dans la constitution d'une première confédération des cantons à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle. Les artefacts les plus symboliques sont répertoriés et valorisés, en particulier les nombreux ponts dont le fameux Pont du Diable. C'est sans doute au col lui-même (2 108 m) que les processus et les aménagements liés à la patrimonialisation de la route sont les plus aboutis. De nombreux bâtiments ont été investis de cette fonction : ancien hospice et nouveaux bâtiments (musée, hôtel, restaurant, boutique de souvenirs...). Une réplique de carriole a même pu être installée un temps au milieu du lac...

Depuis la construction de la *Val Tremola*, de 1827 à 1830, les pavés sont entretenus avec constance et application. Cette construction avait menacé les finances du canton d'Uri et obligé un temps à l'instauration d'un péage qui allait devenir un instrument d'indépendance vis-à-vis de la tutelle des Habsbourg. L'aventure des tunnels (ferroviaire, inauguré en 1882 et routier, en 1980) ne va pas entamer la valeur de ce passage en surface mais va induire au XX<sup>e</sup> siècle une redéfinition patrimoniale. La construction en cours d'un tunnel de base (prévue pour être achevée en 2018, avec deux tubes de 57 km de long entre les cantons d'Uri (Erstfeld) et du Tessin (Bodio)), à une altitude dite de plaine, proche de 500 m, en fait la principale des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA). Le projet, aujourd'hui abandonné, de la *Porta Alpina*, cette gare souterraine avec un ascenseur de 800 m pour relier la surface à Sedrun (Surselva) visait, comme le « *Projet de Territoire Gothard* » (« *Raumkonzept Gotthard* »), à se réapproprier, au moins partiellement et symboliquement, et à des fins essentiellement touristiques, les fonctions du passage. Les habitants des Grisons avaient accepté le projet par une votation populaire. Mais sans le

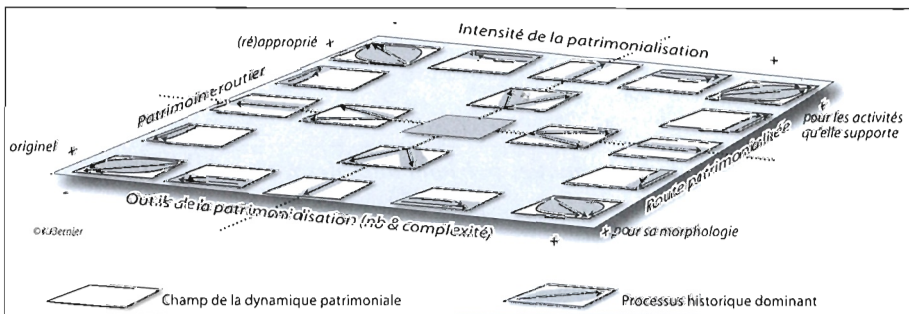
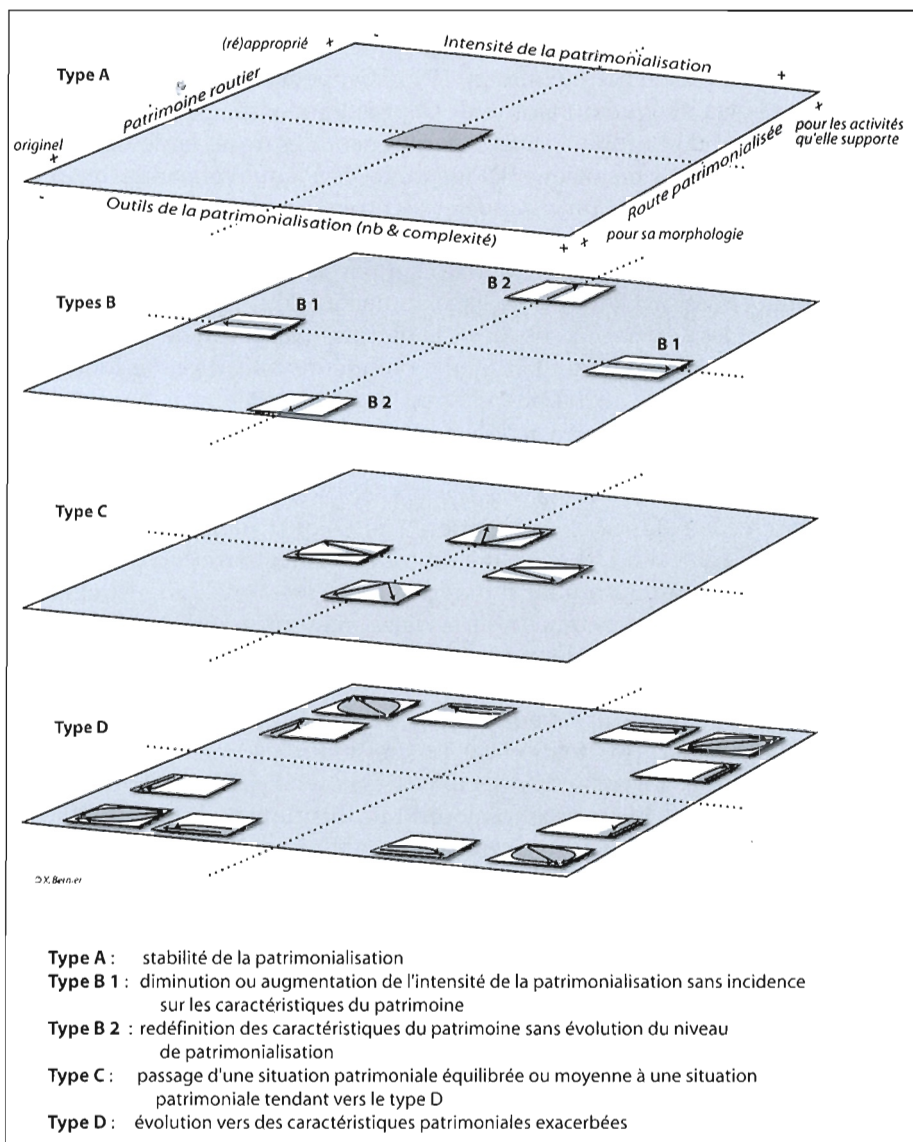


Figure 3 - Grille interprétative des dynamiques patrimoniales des routes de montagne sur le temps long.

soutien du gouvernement fédéral, le coût final du projet (près de 35 millions d'euros) a contraint à son abandon en septembre 2007. Les problèmes liés à l'arrêt des trains (pas de dédoublement possible des voies pour la gare) ont aussi eu raison du projet. Le passage historique par le col continuera donc de catalyser la fonction touristique, en particulier l'été.



**Figure 4 - Typologie des dynamiques patrimoniales des routes de montagne sur le temps long**

Le type B peut quant à lui 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 (type B1). Le



passage de la Bernina (une route construite entre 1842 et 1865 reliant l'Engadine et la Valteline en Italie, avec un col à 2 328 m, le plus haut de Suisse à rester ouvert toute l'année) en fournit une assez bonne illustration. Il a connu une période faste entre la fin du Moyen Âge et le XVI<sup>e</sup> siècle en permettant des liens solides avec Venise. Mais d'autres routes, comme celle passant par le col de Splügen, vont ensuite peu à peu supplanter celle de la Bernina. L'actualité plus récente tendrait malgré tout à éclairer ce passage à travers de nouveaux enjeux et de nouvelles formes de protection du patrimoine. Si le projet de construction d'un barrage rehaussant de 25 m le *Lago Bianco* risque de modifier profondément le site, les lignes des Chemins de Fer Rhétiques de l'Albula et de la Bernina, ont en effet été classées en 2008, comme sites culturels, au Patrimoine Mondial de L'UNESCO. Le texte officiel est évocateur : « *Les 61 km de la ligne de la Bernina totalisent 13 tunnels et galeries ainsi que 52 viaducs et ponts. Le bien montre une utilisation exemplaire du chemin de fer pour désenclaver les Alpes centrales au début du XX<sup>e</sup> siècle ; ces deux lignes ferroviaires ont eu un impact socio-économique durable sur la vie en montagne. Les deux lignes présentent un ensemble technique, architectural et environnemental exceptionnel. Elles incarnent des réalisations architecturales et de génie civil en harmonie avec les paysages qu'elles traversent.* »

Le type B2 évoque quant à lui une redéfinition des caractéristiques du patrimoine sans évolution du niveau de patrimonialisation. Le passage du Splügen en direction du lac de Côme (Italie) en fournit une très bonne illustration. La route a été ouverte en 1823 par le col frontalier du Splügen à 2 113 m. L'ouverture du tunnel du San Bernardino en 1967 a fini de retirer l'essentiel des fonctions de transit à la route de montagne. Mais le niveau de patrimonialisation reste élevé et l'ancien chemin, la route romaine, la route médiévale et la route de 1823, sont reconnus par le service des biens culturels (SBC) dans *L'inventaire des biens culturels suisses d'importance nationale* (dont la première édition date de 1988 et qui a été révisé depuis en 1995 et en 2008).

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, 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 du tunnel ferroviaire inauguré en 1906, ont été longtemps, l'une, la plus moderne d'Europe, l'autre, le plus long du monde. Si la strada del sole entre Brigue et Iselle capte une bonne partie du trafic automobile grâce à la technique du ferroutage, la route de montagne est aujourd'hui l'objet d'une intense mise en valeur patrimoniale. La commémoration du centenaire du tunnel ferroviaire en 2006 a rejailli sur l'ensemble du territoire traversé. De nombreux artefacts ont été réhabilités ou sont en cours de réhabilitation comme le fameux viaduc sur la Ganter. Signalons que pendant l'été 2008, ces travaux avaient conduit à une réactivation de l'ancienne route, en contrebas du viaduc et passant par l'ancien pont (photo 2). Plusieurs bâtiments ont été refunctionalisés, en liaison avec le Stockalperweg et l'Écomusée du Simplon : le village de Simplon et son musée, l'ancienne caserne Napoléon dans la vallée de Gondo (qui abrite depuis une vaste exposition sur l'histoire de la route), l'aigle construit au col à la fin de la seconde guerre mondiale ou encore la

plaque commémorative pour les 200 ans de la construction de la route installée au début des années 2000... Certaines offres touristiques comme celle de la « Route Express Napoléon » proposée par la société CarPostal abondent carrément dans ce sens, 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 ».

*Photo n° 2 :  
Le viaduc sur la  
Ganter (Simplon),  
avec des travaux  
(août 2008)  
qui amènent  
à la réactivation  
de l'ancienne route  
et de l'ancien pont  
(clichés X. Bernier).*



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 du passage et du col de la Furka à 2 436 m est probablement à ranger dans cette catégorie. Les supports de la patrimonialisation sont nombreux, son intensité élevée. La longueur de la route (ouverte en 1867), qui passe à quelques centaines de mètres du glacier du Rhône, l'aménagement d'une grotte de glace à moins de 200 m de la route, les fameux lacets, les panoramas aménagés et jusqu'à l'*Hôtel Belvédère* au col, tout semble privilégier un usage contemplatif du site. Le voyageur ne peut-il pas lire écrit en grandes lettres, sur un muret construit au col, cette citation de J.W. Goethe (qui fit la traversée dans les derniers mois du XVIII<sup>e</sup> siècle) : « *Je remarque que dans mes écrits sur l'Humanité, j'évoque peu le fait qu'elle est de peu de poids face à ces grands objets de la Nature, spécialement lorsqu'on passe devant* »<sup>1</sup>. Si le chemin de fer Furka-Oberalp, ouvert depuis 1926, enlève une part du trafic routier, ce ne sont pas moins de 100 000 touristes qui empruntent désormais la route de la Furka chaque été.

## CONCLUSION

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

On le voit, l'intégration territoriale de ces itinéraires routiers de montagne est aujourd'hui souvent validée par une pratique accrue du déplacement touristique, en particulier en période estivale. Le travail mémoriel peut s'en

1. « *Ich bemerke dass ich in meinem Schreiben der Menschen wenig erwähne, sie sind auch unter diesen grossen gegenstände der Natur, besonders im Vorbeigehen, minder merkwürdig* ».

trouver pollué et participe en tout cas de processus complexes et paradoxaux susceptibles de redéfinir fortement les contours du patrimoine (Babelon, Chastel, 2000). Patrimoines réactivés ou patrimoines réinventés doivent en fait être replacés dans des trajectoires patrimoniales, sans cesse renouvelées et seuls véritables indicateurs de territoires en mouvement.

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). Étudié ici sur le temps long, ce patrimoine routier ne saurait donc être cantonné à une fonction de mémoire dans l'histoire des territoires de montagne. Il intègre parfois tous les attributs de la modernité (Gravari-Barbas, Violier, 2003). Les critères historiques du passage, les valeurs esthétiques du paysage traversé, le corpus plus ou moins complexe des outils patrimoniaux fondent 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. Évoquons ici 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. À la fois pour structurer une offre touristique, mais aussi pour assurer une meilleure lisibilité du patrimoine, cette articulation territoriale des différents lieux patrimonialisés est une tendance forte. Mais cette intégration n'est-elle pas aussi de nature à modifier la trajectoire patrimoniale des routes concernées en raison de logiques surtout redevables d'enjeux touristiques ?

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

## BIBLIOGRAPHIE

- Amirou R. (2000), *Imaginaire du tourisme culturel*, Paris, PUF.
- Babelon J.-P., Chastel A. (2000), *La notion de patrimoine*, Paris, L. Lévi – « Opinion », 141 p.
- Bailly A. (1986), « Espaces et représentations mentales », in *Espaces, jeux et enjeux*, Auriac F., Brunet R., Fayard, p. 159-170.
- Beghain, P. (1999), *Le patrimoine, culture et lien social*, Paris, Presses de Sciences Po., 115 p.
- 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, p. 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 », *Les Cahiers scientifiques du transport*, 48, p. 81-97.
- Bernier X. (2007), « Les dynamiques réticulo-territoriales et la frontière en zone de montagne : approche typologique », *Flux*, 4-70 p. 8-19.
- Choay F. (1992), *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 270 p.
- Debarbieux B. (2001), « La montagne : un objet de recherche ? », *R.C.A.*, 89, 2, 131 p.

- Di Meo G. (1994), « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle », *Espaces et Sociétés*, Méthodes et enjeux spatiaux, 78, 3, p. 16-34.
- Gotman A. (1990), « Le présent de l'héritage » in *Patrimoines en folie*, Paris, Maison des sciences de l'Homme, p.109-125.
- Graham B., Ashworth G.J., Tunbridge J.E. (2000), *A geography of heritage*, London, Arnold Publishers, 284 p.
- 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*, Rennes, P.U.R., 301 p.
- Guillaume M. (1990), « Invention et stratégies du patrimoine », in *Patrimoines en folie*, Paris, Maison des Sciences de l'Homme, p.13-20.
- Halbwachs M. (1994/1925), *Les cadres sociaux de la mémoire*, Paris, Albin Michel, 211 p.
- Lazzarotti O. (2001), « Je me souviens. Recherches au pays où le passé fait des lieux. Carnets de voyage », *Cahiers géographiques du Québec*, 45, 124, p.141-164.
- Levy J., Lussault M. (2003), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1034 p.
- Pigeon P. (2004), « Gestion des risques et peuplements helvétiques - L'exemple du Gothard », in *Traverser les montagnes*, coll. Edytem, Cahiers de Géographie, 2, p. 91-102.
- Sacareau I. (2003), *La montagne, une approche géographique*, Paris, Belin-sup., 288 p.