Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine

107-1 | 2019

Friches en montagne : problématiques, enjeux et opportunités

Quand les routes fermées de montagne racontent les territoires. L'exemple du Vercors : entre invisibilités, réappropriations et mises en valeur (XIX^e-XXI^e siècles)

Emma-Sophie Mouret

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rga/5558>

DOI : 10.4000/rga.5558

ISSN : 1760-7426

Traduction(s) :

What Do Closed Mountain Roads Tell Us About Territories? A Critical Analysis of Abandonment, Re-Appropriation and Valorisation in the Vercors (19th-21st Century) - URL : <https://journals.openedition.org/rga/5567> [en]

Éditeur :

Association pour la diffusion de la recherche alpine, UGA Éditions/Université Grenoble Alpes

Référence électronique

Emma-Sophie Mouret, « Quand les routes fermées de montagne racontent les territoires. L'exemple du Vercors : entre invisibilités, réappropriations et mises en valeur (XIX^e-XXI^e siècles) », *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine* [En ligne], 107-1 | 2019, mis en ligne le 06 avril 2019, consulté le 08 décembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rga/5558> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rga.5558>

Ce document a été généré automatiquement le 8 décembre 2022.

Creative Commons - Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International - CC BY-NC-ND 4.0

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Quand les routes fermées de montagne racontent les territoires. L'exemple du Vercors : entre invisibilités, réappropriations et mises en valeur (XIX^e -XXI^e siècles)

Emma-Sophie Mouret

Introduction

- 1 Les routes fermées en montagne peuvent-elles être qualifiées de friches routières ? La plupart des territoires de montagne tentent à l'heure actuelle d'opérer une reconversion touristique pour laquelle les questions d'accessibilité sont centrales. La fermeture d'une route constitue alors un indice de mutations des usages et pratiques des sociétés concernées. La route dont il est question ne répond plus à leurs besoins. Peut-on pour autant parler de friche ? Ce terme est ancien et fut initialement employé dans le monde agricole. Par extension, la friche désigne aujourd'hui des espaces inutilisés, bâtis ou non (Raffestin, 2012). À partir de la deuxième moitié du XX^e siècle, les friches se sont multipliées jusqu'à constituer une problématique d'aménagement du territoire et un objet de réflexions en sciences humaines et sociales (Janin, Andres, 2008). L'appellation des friches se décline selon l'ancienne affectation de l'espace sur lequel elles se trouvent : friche industrielle, friche militaire, friche commerciale (Janin, Andres, 2008). Pour le géographe Claude Raffestin « la friche marque la fin d'une territorialité spécifique, la disparition de relations et d'interrelations. La friche est donc un indicateur de changement, un indicateur du passage de l'ancien à l'actuel, du passé au futur par un présent de crise ». Elle constitue ainsi un indicateur de changements – à l'échelle locale ou globale – et de la manière dont les sociétés ont réagi face à ces mutations (Janin, Andres, 2008). Par ailleurs, si ces dernières représentent une source d'informations sur le passé d'un territoire, elles permettent également d'en

comprendre l'actualité. Les sociétés gèrent ces friches en fonction de la vocation qu'elles assignent aux territoires concernés. Est-il alors pertinent de parler de friche routière dans la mesure où en montagne, la construction d'une route est synonyme de modernité et son abandon signifie ensuite son obsolescence par rapport à un nouveau modèle de développement ? Cela nécessite de s'intéresser aux sociétés concernées et à leur(s) pratique(s) du territoire.

- 2 Le Vercors constitue un exemple intéressant. Ce massif préalpin fut traversé par de nombreux chemins muletiers permettant depuis des siècles des relations entre plaines et plateaux (Blaise, 2000). Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, le Vercors fut quadrillé par un réseau de routes carrossables (Fig.1). Ces dernières furent construites dans un contexte de modernisation du réseau de voies de communication entreprise par les régimes politiques français successifs. L'objectif est de rationaliser les échanges économiques et de désenclaver les campagnes – notamment en montagne – grâce aux nouvelles capacités techniques portées par le XIX^e siècle¹. En 1836, la loi de Thiers-Montalivet instaure la voirie vicinale qui établit une hiérarchisation des routes départementales². Les voies d'accès carrossables réalisées au XIX^e siècle en Vercors sont des Chemins de Grande Communication. Ces routes sont célèbres pour leur caractère vertigineux. Elles sont taillées à flanc de falaise, et faites de corniches, de tunnels et d'encorbellements. Ces routes ont une place déterminante dans la majeure partie de la littérature sur l'histoire du Vercors. Elles sont présentées comme un outil d'ouverture du massif dont les sociétés étaient pensées comme autarciques. Ces discours sur le désenclavement des sociétés furent élaborés conjointement à la réalisation des routes, et ont été repris jusqu'au XX^e siècle.
- 3 Depuis la fin des années 1960, ces routes sont au cœur des problématiques d'aménagement du territoire. Il est en effet difficile de les élargir et elles sont sujettes aux éboulements. C'est ainsi que certaines sections de quelques mètres à plusieurs kilomètres ont été fermées et que des aménagements furent réalisés (modification de virage, tunnels). Les tronçons fermés se détériorent alors lentement, l'herbe pousse et teint de vert le gris délavé de l'asphalte. Des pierres recouvrent en certains endroits la chaussée. On parle de « délaissés routiers ». Ils sont souvent proches des nouvelles sections aménagées, et ils constituent un trait d'union entre les modèles de développement prescrits hier et ceux qui prévalent aujourd'hui. Ce questionnement s'inscrit dans la lignée des réflexions sur les aménagements abandonnés pouvant cristalliser des enjeux fonciers, environnementaux, sécuritaires et patrimoniaux. Par ailleurs, les routes d'accès aux stations sont des constantes dans « le paysage des friches touristiques » (Gauchon, 1997). Les friches en Vercors furent déjà abordées au travers des exemples de l'ancien télécabine du Moucherotte (Gauchon, 1997), et plus récemment du tremplin de saut à ski de Saint-Nizier-du-Moucherotte, vestige des Jeux Olympiques d'Hiver 1968 (Bachimon, Bourdeau, Corneloup, Bessy, 2014). La question de la fermeture des routes fut esquissée avec le cas particulier de la route des Grands Goulets (Croze, 2004). Toutefois, les délaissés à proprement parlé, n'ont à ce jour pas encore constitué un objet de recherches en Vercors, qui bien que comportant des singularités, peut à termes servir de base de comparaisons avec d'autres exemples montagnards.
- 4 En quoi les routes fermées en montagne présentent-elles une spécificité en tant que friches ? Cela nécessite de s'intéresser au processus d'ouverture et de fermeture de l'infrastructure en question, ainsi qu'à sa gestion une fois fermée. Peut-on parler

d'abandon total ou existe-il des réappropriations ? Sont-elles l'objet d'opérations de patrimonialisation ? Le cas échéant, quelle est la place de ce patrimoine routier dans les mémoires et les représentations du Vercors ? Les archives du service vicinal croisées avec des données nominatives, la documentation touristique et des informations recueillies au cours d'observations de terrains et d'entretiens oraux, permettent d'aborder ces questionnements. Ce travail se structure sur le temps long (XIX^e-XXI^e siècles).

Figure 1 : Principales voies d'accès carrossables réalisées au cours du XIX^e siècle dans le massif du Vercors

Source : Marais et Mouret, 2018.

La route : indice de changements du territoire

Des routes successivement leviers et freins du développement territoriale

- 5 La route est un indice permettant de comprendre les systèmes qui organisent les territoires. Les logiques accompagnant les projets de constructions, d'ouvertures et de fermetures de routes sont riches d'informations sur le fonctionnement des territoires. Dans le massif du Vercors, la question des routes fut au cœur des principaux modèles de développement économiques depuis le XIX^e siècle³. La transition entre l'usage des chemins muletiers et les routes carrossables fut principalement pensée afin de rationaliser les échanges, notamment en ce qui concerne l'exploitation des forêts domaniales. Ce fut en effet un argument récurrent dans les projets de routes carrossables au XIX^e siècle. L'exploitation forestière, présente sur le massif depuis le

Moyen-Âge, connaît alors des mutations (Hanus, 2000). La demande en charbon de bois s'amenuise et la demande de grandes pièces de bois (les grumes) pour des besoins en construction et en chauffage augmente (Favier, 1993). Les grumes sont difficilement transportables par les chemins muletiers. Les routes carrossables sont préférables. Leur itinéraire est alors le plus souvent pensé en fonction des caractéristiques du relief et de la localisation des forêts de l'État⁴. Ces arguments ont conduit à réaliser la route de Die à Saint-Eulalie-en-Royans (1866), la route des gorges de la Bourne (1872) et la route des Écouges (1883). Pour ces mêmes raisons, l'administration des eaux et forêts ouvre en 1896 la route de Combe Laval. Ces routes sont ainsi en partie construites comme outil de transition d'un système sylvo-agro-pastoral à une rationalisation de l'exploitation forestière (Blache, 1931).

- 6 L'ouverture de ces routes fut rapidement caractérisée par la venue accrue de touristes ce qui en fait au tournant des XIX^e et XX^e siècles, des routes touristiques. Le tourisme routier constitue alors une ressource pour les habitants des localités concernées (et des acteurs extérieurs) à travers des activités d'hôtellerie, de transports, de réparations et d'entretiens des routes. Ces activités sont intégrées dans des pratiques pluriactives participant à une restructuration des systèmes socio-économiques. L'exemple du hameau des Barraques-en-Vercors est significatif. Ce hameau se trouve à la sortie de la route des Grands Goulets et ne figure pas sur les recensements ou le cadastre avant l'ouverture de la route en 1854. La première mention date de 1861. Un aubergiste et un cantonnier sont venus s'installer dans les anciens baraquements des ouvriers ayant travaillé sur la route. En 1872, ils sont 28 habitants dont des aubergistes et maîtres d'hôtels. Ce tourisme routier *stricto sensu* fut fleurissant jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Il s'est ensuite raréfié. Les touristes empruntent désormais ces routes pour venir en Vercors dans le cadre d'un tourisme mémoriel lié à la Seconde Guerre mondiale, notamment dans le Sud du massif (Vergnon, 2002). Les visiteurs prennent également ces routes afin de venir pratiquer des sports et loisirs de montagne. Cet engouement est illustré à la fin des années 1960, par la tenue des Jeux Olympiques d'hiver dans la partie Nord du Vercors. Pour l'occasion, de nombreux aménagements ont été entrepris à l'instar du tunnel du Mortier qui fut percé en 1967 sur l'ancienne route de Montaud réalisée en 1876. Cela fait écho à une nouvelle forme de jouissance de la montagne caractérisée par l'essor du tourisme hivernal dans les années 1960-1980 (Lorenzetti, Delmenico, 2017). Par la suite, ces routes servent progressivement de voies d'accès quotidiennes (principalement dans le Nord du Vercors, qui, profitant de la proximité de Grenoble, voit se multiplier le nombre d'allers-retours quotidiens). Cette inflexion s'accroît en 1970 avec la création du Parc Naturel Régional du Vercors. Ces nouveaux flux émanent d'un modèle de développement du territoire pour lequel des nécessités sont mises en avant : l'accessibilité et la vitesse. Cette dernière notion est présente dès le XIX^e siècle et constitue aujourd'hui un des principaux arguments d'ouverture et de fermeture de routes.

Une recherche constante de vitesse et de fluidité

- 7 Les notions de vitesse de parcours, de temps et de distances sont déterminantes dans l'histoire des voies de communication – d'autant plus en montagne⁵. Cela se vérifie en Vercors, que ce soit pour des grandes voies d'accès ou pour la réalisation de routes forestières⁶. Si la vitesse d'accès est considérée comme trop longue, la route est perçue comme obsolète. Ainsi, certaines communes traversées par des pas muletiers sont

progressivement enclavées à la suite de la construction des routes carrossables. En effet, ces dernières empruntent le plus souvent des itinéraires différents, jugés plus rapides. Ces nouveaux itinéraires traversent des localités également susceptibles d'être enclavées si un raccordement plus court est réalisé. On observe ainsi au fur et à mesure de la réalisation du réseau routier en Vercors, des réajustements en termes de proximités et de marges. Aujourd'hui encore, la vitesse d'accès aux plateaux du Vercors est perçue par beaucoup comme un gage de développement. Dans cette perspective, les phénomènes d'éboulements – fréquents sur ces routes, entraînent des perturbations de la circulation perçues comme ayant une incidence sur le développement du territoire. C'est ainsi que la recherche de fluidité et de sécurité stimule la création d'aménagements⁷. La route de Die à Sainte-Eulalie-en-Royans⁸ fut ainsi amputée de la célèbre section des Grands Goulets en 2005 (environ 1700 m). Un tunnel traverse depuis 2008 la roche que l'ancienne route joutait. Ce fut également le cas dans les gorges de la Bourne à la section du tunnel d'Arbois (environ 150 m)⁹, ou sur la route des Écouges. Le premier tunnel du col du Rousset, situé lui aussi sur la route de Die à Sainte-Eulalie-en-Royans, fut percé en 1866 et fermé en 1979. Cette même année un second tunnel en aval du premier fut ouvert. Il est plus large et praticable en toutes saisons. Enfin, le tunnel du Mortier, fut quant à lui fermé en 1992 à la suite d'un éboulement ayant obstrué la route d'accès. Aucun aménagement ne fut proposé pour assurer la circulation sur cette portion de route qui est aujourd'hui divisée en deux (RD 218).

Figures 2 : Sections de routes et tunnels fermés en Vercors

Photo 1 : Entrée du tunnel du Mortier.

Photo : Valerco, 2017.

Photo 2 : Route des Écouges : section abandonnée à gauche et tunnel à droite.

Source : <http://www.gite-la-source.com/gite-activ-nanecouges01-impr.html>

Photo 3 : Gorge de la Bourne : tunnel d'Arbois à gauche et section abandonnée à droite.

Photo : E.S. Mouret, 2015.

Photo 4 : Ancien tunnel du col de Rousset.

Source : <http://courantsd-aire.over-blog.com/2014/08/infidelite-dromoise-54-souvenirs-du-vercors.html>, 2014, accessed in March 2018.

Photo 5 : Entrée fermée de la route des Grands Goulets.

Photo 6 : Tunnel abandonné de la route de Combe Laval.

Photo : E.S. Mouret, 2018.

Impacts différés de la fermeture d'une route

- 8 La fermeture d'une route de montagne peut susciter une fracture entre une économie dépendante du tourisme routier et un modèle de développement valorisant l'accessibilité. Les Grands Goulets illustrent cela. Contrairement à ce qui avait été initialement annoncé par le conseil général de la Drôme, l'ancienne route ne fut pas rouverte à l'inauguration du tunnel, et ce dans un souci économique et juridique (Croze, 2004). Tourisme routier et desserte quotidienne n'ont donc pas pu être complètement associés. Déjà en mai 1996, à l'occasion d'une fermeture à la suite d'éboulements, le devenir de l'activité touristique des communes d'Echevis, de Sainte-Eulalie et des Barraques-en-Vercors inquiétait¹⁰. La fragilité du tourisme fut pleinement constatée à la fermeture de la route historique en 2005. Le hameau touristique des Barraques-en-Vercors a alors perdu en dynamisme. Par la suite, le propriétaire de l'hôtel des Grands Goulets a vendu son établissement, aujourd'hui partiellement ouvert. D'autres établissements sont aujourd'hui fermés et n'ont à ce jour, pas encore trouvé de repreneur (Fig.4). Il s'agissait là d'établissements hôteliers envisagés par et pour le tourisme routier.

Figure 3 : Ancien hôtel restaurant « le Refuge » à l'entrée, dans le sens de la montée, du nouveau tunnel des Grands Goulets

Source : E.S. Mouret.

- 9 Il est important de préciser que la fermeture de la route a ici achevé un processus entamé des décennies auparavant en lien avec la perte de vitesse du tourisme routier et du tourisme en général dans le Sud du Vercors. À cela s'est ajoutée la difficulté grandissante (mentionnée par différents témoins) à faire coïncider tous les usages sur cette route (trajets quotidiens, transports de bois, tourisme, vélos)¹¹. La fermeture de la route constitue ainsi l'ultime étape d'une transition plus ancienne. Cela produit de manière différée des friches touristiques et rappelle qu'un bien touristique n'est pas pérenne et qu'il connaît des étapes : créations, maturité et obsolescence (Gauchon, 1997).

Invisibilités et réappropriations des routes fermées

De la fermeture à l'abandon

- 10 La fermeture d'un tronçon de route peut entraîner son abandon et sa marginalisation. L'idée qu'un délaissé est un tronçon qui a disparu de la vue des visiteurs, un tronçon qui est là, mais qui n'existe pas, résulte des propos de plusieurs professionnels du tourisme en Vercors¹². Cela témoigne de la valeur économique de ces routes lorsqu'elles sont ouvertes. Abandonnées, elles ne constituent plus une offre pour les touristes. Elles perdent alors leur intérêt et leur visibilité dans les médias touristiques¹³. Aucune information explicative n'est donnée au sujet de leur fermeture. La commune de la Chapelle-en-Vercors sur son site internet évoque le tunnel des Grands Goulets « le plus long du département de la Drôme : 1700 m inauguré le 28 juin 2008¹⁴ ». L'accent est

mis sur la modernité de l'aménagement, toutefois rien n'est dit sur l'ancienne route historique. Par ailleurs, sur le site internet du Parc Naturel Régional du Vercors, dans la rubrique « patrimoine et culture » la thématique « connaître et valoriser les patrimoines » est illustrée par des photographies des routes du Vercors. L'accent est également mis sur les techniques de sécurisation avec une photographie d'un bloc de pierre – sécurisé –, surplombant la route des gorges de la Bourne. Toutefois, on ne trouve aucune précision au sujet des Grands Goulets ou du tunnel du Mortier¹⁵.

Diverses formes de récupérations

- 11 Pour autant, ces routes abandonnées sont réinvesties de différentes manières. Premièrement, elles constituent des belvédères « non institutionnalisés » et pourtant très utilisés par les automobilistes, et les motards cherchant à apprécier le paysage, prendre des photos, se restaurer ou téléphoner. Ces espaces sont très recherchés sur ces itinéraires sinueux et étroits où la place est rare, notamment pour les sections où la route est taillée à flanc de falaise où les gares d'évitement sont peu nombreuses. Il est alors difficile de s'arrêter sans gêner les autres usagers et contrarier la circulation. Par ailleurs, ces délaissés routiers sont pour la plupart (notamment les gorges d'Arbois et certaines portions de Combe Laval), équipés de pitons à expansion afin de permettre la pratique de l'escalade pour des visiteurs (fig.6). Des pompiers viennent également s'entraîner à grimper. Ces pitons servent aussi aux personnes venant établir des diagnostics écologiques ou géologiques. Ils servent à poser des lignes de vie pour certaines interventions¹⁶. Sur ces mêmes lieux, les détenteurs de drones sont de plus en plus nombreux à mettre en vol leur machine. Ces tronçons sont également parcourus et recherchés par les vélocipédistes. Le tunnel du Mortier est l'objet de nombreuses publications sur internet et est très présent dans les forums. Bien qu'aujourd'hui grillagé les vététistes continuent d'évoquer cette section. Dans les Grands Goulets des pêcheurs gravissent les grillages afin d'exercer leurs activités. Ces routes fermées peuvent également être des supports d'expression, notamment en lien avec la politique locale. Sur la section des gorges d'Arbois on trouve le graffiti « les Goulets Clos ça rapporte ? ». L'auteur(e) de cette inscription prend à partie l'ancien élu local et conseiller général ayant œuvré en faveur de l'ouverture du tunnel. Toujours sur les gorges d'Arbois, une plaque est apposée en hommage à l'une des victimes d'un éboulement ayant eu lieu en 2004. Enfin, ces lieux, surtout lorsqu'il s'agit de tunnels, sont des espaces où se déroulent des rencontres musicales alternatives à l'instar des raves party. De célèbres rassemblements au tunnel du Mortier à la fin des années 2000 ont réunis des participants qui venaient de toute la France, de diverses régions¹⁷.

Figure 4 : pitons et cordes d'escalade sur l'ancienne section d'Arbois aujourd'hui fermée à la circulation

Source : E.S. Mouret.

- 12 Bien qu'étant pour la plupart non autorisés et non institutionnalisés, ces usages des routes fermées sont des réappropriations qui empêchent de parler véritablement de friche routière. Ici, si le processus de fermeture de route engendre des friches, il s'agit de friches touristiques. Est-il autorisé d'interpréter certaines de ces réappropriations comme des formes de patrimonialisations ?

Un patrimoine ambivalent

- 13 La notion de patrimoine est entendue ici comme « ce qui est censé mériter d'être transmis du passé pour trouver une valeur dans le présent » (Lazzarotti, 2003). C'est à ce jour une référence tout en étant un enjeu politique et économique. Le patrimoine peut être un vecteur identitaire, un support mémoriel ou un outil de développement (Fagnoni, Gravari-Barbas, 2015). Une réflexion sur les acteurs de la patrimonialisation et les finalités qu'ils assignent à ces opérations est donc nécessaire (Rautenberg, 2000). Le contexte alpin de ce sujet est à prendre en compte. Il est depuis la deuxième moitié du XIX^e siècle l'objet de politiques patrimoniales insistant sur le folklore au sens où se sont les aspects les plus « archétypaux » de ces sociétés qui ont été valorisés, le plus souvent par le biais de mises en lecture réductrices. C'est ainsi que certains éléments de l'histoire des sociétés de montagne ont donc pu être mis de côté, comme par exemple le patrimoine industriel (Lorenzetti, Valsangiacomo, 2016). Dans ce contexte, les ensembles routiers de montagne représentent un patrimoine à part entière. Il offre plusieurs perspectives de lecture. La route est la trace d'une industrialisation rurale (Hanus, 2016). Elle est également un moyen d'accéder à d'autres types de patrimoines tel que le paysage. Elle est elle-même un patrimoine architectural ainsi que social puisque pensée, pratiquée et modifiée par les sociétés concernées (Bernier, 2009). Ces routes s'inscrivent dans la catégorie esthétique pittoresque qui fut et qui est encore fondamentale pour qui pense les Alpes (Lorenzetti, Valsangiacomo, 2016). Elles sont

également l'outil d'une rationalisation de l'exploitation des ressources forestières et touristiques. Par ailleurs, les routes de montagnes portent l'ambivalence d'être à la fois au cœur et en marge de « l'alpinité » tant elles relient le bas et le haut, tout en n'appartenant pas strictement à l'une ou à l'autre de ces composantes de l'espace montagnard. Bien que la sinuosité de leurs tracés en justifie de fait la patrimonialisation comme pour d'autres routes de montagnes (Bernier, 2009), il y eu relativement peu d'opérations patrimoniales au sujet des routes du Vercors. Il convient toutefois de citer les initiatives portées par les collectivités locales du Royans à partir des années 1990. Ces travaux ont participé à une mise en lecture patrimoniale « des routes du vertiges » de la partie drômoise du Vercors, avec les routes de Combe Laval et des Grands Goulets. Cette dernière partie propose donc de poser les bases d'une réflexion sur la complexité et place de ce patrimoine routier dans la mémoire et dans les représentations des territoires du Vercors et plus largement alpins.

Constructions des routes et tourisms routiers : des événements fondateurs

- 14 Dans la mesure où le patrimoine est « producteur de sens et d'identité territoriale » sa création résulte d'un processus de sélection (Lorenzetti, Valsangiacomo, 2016). Comment cette opération dans sa dimension matérielle et mémorielle est-elle réalisée en ce qui concerne les routes ? Tout d'abord, un certain nombre de thèmes sont récurrents, à commencer par le récit prométhéen de la construction. La majorité des productions patrimoniales concernant ces routes insistent sur l'aspect technique de la construction entendue comme un défi. D'un point de vue plus idéologique, les bienfaits qui en résultent pour les sociétés locales sont soulignés. En 1983, le Parc Naturel Régional du Vercors illustre son ambition ancienne de valoriser les routes avec un ouvrage intitulé : *Un siècle de route en Vercors, l'aventure des bâtisseurs du Vercors : genèse d'un patrimoine*. La thématique du désenclavement est alors très présente, ainsi que celle du défi. On évoque également (notamment dans des films documentaires disponibles sur internet et/ou des reportages sur les routes de montagnes) les ouvriers du vide et donc la dimension technique de la construction. Cette dimension est croisée avec l'aspect prométhéen de ces réalisations pour lequel la figure de l'ingénieur est mise en avant. Le tourisme routier est un élément récurrent du discours patrimonial. Il s'agit d'une activité présentée comme un temps fort de l'histoire de ces routes – et du Vercors –, en tant qu'activité structurante d'un point de vue socio-économique. Les grumiers sont mentionnés pour l'aspect sensationnel que requiert la conduite des camions chargés de grumes sur ces routes. Par la même perspective sont évoquées les personnes en charge du déneigement. Ces thèmes sont présents dans la majorité des productions à vocations patrimoniales (érudits locaux, associations patrimoniales...). Ils ont également une contemporanéité sur le territoire dans la mesure où l'enclavement est un élément repris à chaque projet d'aménagement routier tout comme l'idée de défi. Les ouvriers suspendus dans le vide sont alors célébrés¹⁸. Le lien avec le monde vertical et la pratique de l'escalade est caractéristique du Vercors où se trouve également un centre réputé de formation de travaux sur cordes (Atout Corde).
- 15 Parallèlement aux thèmes récurrents, des éléments sont fréquemment oubliés par le discours patrimonial sur les routes du Vercors. Les médias touristiques et les collectivités apportent peu d'informations sur l'ensemble des habitants et leurs usages

quotidiens (hormis parfois en périodes hivernales ce qui fait le lien avec un aspect de l'identité montagnarde du Vercors). Excepté l'évocation des sociétés qui ont pu sortir de ces montagnes, des autocaristes et grumiers, très peu de précisions sont données sur les usages effectués par les habitants sur ces routes. Rien n'est dit non plus sur le réseau intérieur et antérieur de chemins auxquels la plupart des routes carrossables se raccordent (c'est principalement les chemins muletiers qui sont évoqués dans une perspective binaire avec les routes carrossables). On note également l'absence de précisions sur la participation des habitants aux chantiers de constructions. On insiste en revanche sur la présence des ouvriers immigrés italiens, symboles des grandes percées alpines. Leur présence fait écho aux migrations plus anciennes de charbonniers italiens (Hanus, 2010). On ne parle toutefois pas des entrepreneurs italiens qui se sont solidement et durablement implantés localement du fait de leur participation à l'entretien de la route (famille Perazio). Par ailleurs, un entrepreneur en particulier est célébré : il s'agit de Jean Serratrice. Une pancarte lui est destinée à la Balme-de-Rencurel, commune dont il fut maire. Il est envisagé par un prisme isérois. Pourtant, Jean Serratrice était originaire de Luc-en-Diois (Drôme) et a participé – avec son frère, à presque tous les chantiers de routes réalisés dans la seconde moitié du XIX^e siècle en Vercors. Cette perspective départementale aide à comprendre les mécanismes de patrimonialisation des routes du Vercors.

- 16 En effet, la plupart des productions patrimoniales concernant les routes du Vercors ont longtemps suivi une logique départementale. Les échos, stratégies et jeux d'impacts interdépartementaux ayant régi les constructions des routes du Vercors, ne sont pas évoqués. En 2017, un projet voit le jour suite à une initiative du département drômois quant à la valorisation patrimoniale des routes des Grands Goulets et de Combe Laval. Ces deux routes appartiennent à des sites classés en raison de leur paysage et patrimoine routier depuis 1939 et 1991, ce qui induit une autorisation de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) pour tous projets. Les agents de ce service ont alors préconisé d'étendre le projet à l'ensemble des routes du massif. La gouvernance fut confiée au Parc Naturel Régional du Vercors afin de mener à bien cette entreprise associant les deux départements et les intercommunalités du massif. Ce projet est alors présenté comme fédérateur¹⁹, dans un contexte où la fracture Nord/Sud du territoire est de plus en plus évoquée. Le récent échec d'un projet d'intercommunalité regroupant les quatre communautés de communes du massif est également à prendre en considération. Bien l'angle départemental soit déterminant pour certains, pour d'autres, la patrimonialisation de ces routes tente de renvoyer à une identité plus « large » : le Vercors. En effet, en tant que territoire construit (Sgard, 2001), les routes ont concouru à sa visibilité et en ont renforcé sa renommée, étayé ensuite par la mémoire de la Résistance (Vergnon, 2002, Wullschleger, 2004). Un Vercors territoire préservé et naturel, auquel les routes ouvertes permettent l'accès et annoncent le dynamisme.

Une préférence pour les routes ouvertes

- 17 Le discours patrimonial sur les routes du Vercors concerne principalement les routes ouvertes. Rien n'est dit sur les sections fermées. Le tunnel du Mortier, l'ancien tunnel du Rousset, les Écouges ou encore les sections fermées d'Arbois et de Combe Laval, n'apparaissent pas ou très peu dans la production patrimoniale. Des témoignages d'élus et d'agents de collectivités territoriales expliquent que l'on ne peut pas montrer ces

éléments²⁰. Ces sections de routes abandonnées représentent alors un élément en contraste avec la promotion d'un tourisme vert produisant des territoires attractifs et modernes – à noter qu'il ne s'agit pas des mêmes acteurs que pour le tourisme routier. De plus, les enjeux politiques qui ont prévalu à l'abandon d'une section et à la réalisation d'un aménagement sont parfois des « traumatismes » pour les sociétés concernées pouvant rappeler un événement douloureux (Janin, Andres, 2008)²¹. Dans un souci de marketing et de développement touristique, les sections de routes abandonnées peuvent être accompagnées d'une connotation contradictoire voire péjorative face à l'image d'un territoire dynamique et dont l'accessibilité doit être garantie. C'est ainsi que l'accent est mis sur le tunnel comme symbole de modernité mais pas sur l'ancienne route. La question des risques (chutes de pierres), qui par ce manque de visibilité est occultée, révèle un dilemme récurrent : peut-on se permettre d'autoriser les gens à se rendre dans des endroits potentiellement dangereux, et donc, d'en assumer la responsabilité ?

- 18 L'exemple des Grands Goulets est saisissant. La fermeture de « l'ancienne route » comme beaucoup d'habitants l'appellent, fut un traumatisme pour ces derniers, tout comme pour beaucoup d'usagers tels que les motards et les cyclistes. Cela découle du fait que l'accès soit totalement interdit. La plupart des habitants insistent sur la valeur patrimoniale et symbolique de cette route²². Certains professionnels du tourisme locaux s'accordent sur ce fait (hôteliers, restaurateurs...). Une association militant en faveur de la réouverture avait vu le jour et de nombreux témoignages illustrent la place des Grands Goulets dans la mémoire collective. Sur internet, beaucoup de vidéos sont disponibles et les commentaires sont explicites : « Qui se souvient de l'ardeur mise à ouvrir la première route du Vercors en 1852 ? Le nouveau tunnel a gommé ce parcours patrimonial. Pour tous ceux qui n'auront plus la chance de voir cette route, il reste cet hommage aux constructeurs. » Ou encore : « quel dommage que l'on ne puisse plus visiter l'ancienne route, un des fleurons de notre patrimoine²³ ». La volonté de donner à voir la route est une forme de patrimonialisation. Les démarches judiciaires actuellement en cours, à l'encontre des personnes ayant incité sur les réseaux sociaux à se rendre sur la route fermée, illustrent les conflits de régulations entre les différents acteurs politiques et sociaux²⁴. Pourtant, le département et/ou les collectivités locales ont à plusieurs reprises, envisagé des projets de valorisation. Des aménagements du site ont été imaginés tels que des passerelles himalayennes. Celles-ci auraient permis de voir la route en contournant les risques d'éboulements. Bien qu'une valorisation du site ait longtemps été préférable à une valorisation de la route²⁵, cette alternative fut jugée par la DREAL comme trop invasive pour le paysage et éloignée de la route, la réouverture s'avérant être la meilleure solution. Les risques d'éboulement ont alors justifié l'abandon de cette alternative²⁶. Par ailleurs, la section fermée sert aujourd'hui à la maintenance du tunnel. Ce fonctionnement serait contrarié par la venue de piétons. Pour beaucoup, il semblerait que cette fermeture permette de légitimer en partie le coût du percement du tunnel. En effet, beaucoup d'anciens usagers ne comprennent pas pourquoi – avec un niveau de risques considéré comme similaire – la route de Combe Laval est encore ouverte, et de surcroît, est au cœur des initiatives patrimoniales et touristiques.

Une gestion laborieuse ?

- 19 Cette route est empruntée quotidiennement par des habitants. Les motards et les cyclistes y sont également nombreux. Les éboulements sont réguliers et nécessitent un entretien rigoureux dont la réalisation est ralentie par différents paramètres. En effet, un programme annuel de réfections et d'aménagements est proposé par un technicien de la direction des déplacements. Ce programme doit être en dernier lieu validé par la Dreal, par voie d'arrêté ministériel. Ces travaux nécessitent la fermeture de la route. Des déviations sont possibles par la route du col de l'Écharasson où sur le versant opposé : la route de l'Arps. Néanmoins, en accord avec les professionnels du tourisme locaux, ces travaux doivent être réalisés hors périodes touristiques. Le printemps n'est pas envisageable car cela perturberait la reproduction des rapaces nichant dans les parois du cirque de Combe Laval. Il ne reste donc que l'automne pour effectuer les travaux, les jours où il ne pleut pas. Cette fenêtre d'action peut considérablement être réduite en fonction de la rapidité ou non des démarches administratives évoquées ci-dessus. L'arrêté peut également comporter des clauses particulières telle que la nécessité de remonter les filets de protection afin qu'ils soient moins visibles depuis la route²⁷. En effet, ces dispositifs sont l'objet de vives critiques. Ils sont pensés comme réducteurs voire nuisibles pour le patrimoine naturel et paysager (Fig.5).

Figure 5 : Dessin humoristique au sujet des travaux de sécurisation des gorges de la Bourne, signé Serge Lombard, 2013.

Source : <http://www.initiatives-vercors.fr/humour-Les-travaux-des-gorges-de> consulté le 4 avril 2017.

- 20 Le dessin représente les gorges de la Bourne. Les dispositifs de protections créent un effet oppressant mêlé par les inscriptions sur lesquelles est mentionné implicitement le Parc Naturel Régional du Vercors. L'intervention des lettres suscite un effet

« numérique ». L'inscription renvoyant à des artistes reconnus dans le milieu du Land Art tourne en dérision l'aspect inesthétique procuré par ces dispositifs, et les enjeux financiers sous-jacents.

- 21 Dans le cadre du récent projet de valorisation des routes du Vercors, il fut envisagé à plusieurs reprises de fermer ponctuellement (une demi-journée) certains tronçons de la route de Combe Laval. Il s'agit d'opérer un retour à la lenteur, en n'autorisant que les mobilités douces, afin de rendre la route aux usagers²⁸. De quels usagers parle-t-on ? Cette initiative lancée par certains acteurs du tourisme tente de faire de la route un outil de développement associé au « slow tourism » – forme de tourisme favorisant la contemplation des paysages en respectant l'environnement (Bourdeau, Marcotte, 2015). Cette entrée touristique est de plus en plus présente en Vercors²⁹. En ce qui concerne les routes, l'idée de lenteur est une construction se référant à des représentations fantasmées. Ces contre-usages sont symptomatiques de la pluralité des vocations octroyées à la route, et plus largement au territoire. La route (ouverte ou fermée) apparaît alors comme un objet conflictuel, et susceptible donc de produire de nouvelles territorialités (Gal, 2016). Une solution aurait pu consister au transfert de ces initiatives sur les tronçons déjà fermés – au prix de nombreux questionnements évoqués précédemment.

Conclusion : quelles histoires faire raconter à ces routes fermées ?

- 22 Les routes de montagne constituent des outils de compréhension du territoire. Leurs modifications ou fermetures peuvent signifier un changement de modèle de développement, le plus souvent guidé par des impératifs de vitesse, d'accessibilité et de sécurité. La vocation de ces routes est repensée suivant les choix économiques et politiques des territoires. La patrimonialisation de ces ensembles routiers participe alors à la construction d'un récit sur le Vercors avec les phases mythiques du désenclavement et de la mise en visibilité de ce territoire par le tourisme routier. Ces images sont récupérées par une large partie des institutions touristiques, culturelles et par certains habitants. L'enjeu est alors de préserver cette idée de territoire faisant office d'écrin pour un patrimoine naturel et paysager protégé. Le silence quant aux délais routiers met de côté la quotidienneté de ces aménagements. Les besoins et usages des sociétés concernées, tout comme les difficultés de l'entretien des routes (hors périodes hivernales), sont donc occultés. Ce constat peut en partie être expliqué par le fait que le Vercors est présenté comme un territoire dynamique, un lieu d'habitation et de pratiques sportives diverses, pour lesquelles les routes sont les uniques voies d'accès. Cette fonctionnalité met l'accent sur la viabilité de ces routes plus que sur leurs réalités. Dans cette logique, le patrimoine routier peut être complexe à valoriser. Sa nature et son état nécessitent d'expliquer des choix politiques et économiques. Ces tronçons fermés ne représentent pas systématiquement une priorité. La faiblesse des démarches de patrimonialisation de ces tronçons illustre plus largement la difficulté actuelle de concevoir les routes dans leur globalité, comme des objets d'histoire à part entière.
- 23 Les sections de routes fermées sont nombreuses dans les Alpes. La route du Pas de l'ours (RD 947) dans le Queyras reliant les communes de la vallée du Haut Guil fut en partie emportée par un important glissement de terrain en 2018. La circulation est

assurée par une route provisoire, en attendant de construire une nouvelle route sur le versant opposé. Que deviendront les sections non détruites de l'ancienne route ? Cette réflexion peut être élargie aux voies ferroviaires en gardant bien à l'esprit la particularité de ces routes, qui sont pour la plupart les principaux moyens de circulations des territoires concernés, et représentent de facto, un élément structurant en termes de développement territorial. La question de fond est donc la suivante : quelles histoires les territoires peuvent et veulent-ils faire raconter à ces tronçons fermés ?

BIBLIOGRAPHIE

- Bachimon P., Bourdeau P., Corneloup J. et Bessy O., 2014.- « Du tourisme à l'après-tourisme, le tournant d'une station de moyenne montagne : Saint-Nizier-du-Moucherotte (Isère) », *Géocofluences*, avril 2014.
- Belli-Riz P., 2002.- « Tourisme et automobilisme : de la route aux pistes », dans *Revue de géographie alpine*, tome 90, n° 4, pp. 73-84.
- Bernier X., 2007.- "Mountain roads as heritage objects : towards a typology of heritage status development processes", *11 th World Conference on Transport Research*, June 24-28 2007 - University of California Ed.- Berkeley CA - USA.
- Blache J., 1931.- « Les massifs de la Grande-Chartreuse et du Vercors. Étude géographique » . Thèse, Grenoble.
- Blaise A., 2000.- « Mobilité et chemins en Vercors, autrefois », *Jadis au pays des quatre montagnes, généalogie et histoire locale*, coll. « Les Cahiers du Peuil », n° 4, Méaudre, pp. 188-201.
- Blanchard R., 1938.- *Les Alpes occidentales. T.1. Les Préalpes françaises du Nord*, dans *Les Études rhodaniennes*, vol. 14, n° 2-3.
- Bourdeau L. et Marcotte P. (dir.), 2015.- *Les routes touristiques*. Québec, Presses de l'Université Laval, 254 p.
- Della-vedova G., (à paraître). - *Les acteurs du développement rural en Isère : canton de Villard-de-Lans XIX^e-XXI^e siècles*, thèse en cours d'édition.
- "L'évolution et l'organisation du tourisme dans le canton de Villard-de-Lans (massif du Vercors) du milieu du XIX^e siècle au milieu du XX^e siècle », dans Marc GIGASE, Cédric HUMAIR, Laurent TISSOT, *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIX^e -XX^e siècles)*, éditions Alphil - Presses Universitaires Suisses, Neuchâtel, 2014, pp. 107-123.
- Favier R., 1993.- *Les villes du Dauphiné aux 17^e et 18^e siècles*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble.
- Fillet P-L., 2009.- « Les routes du Vercors », p. 98-101, dans *Conservation du patrimoine du département de la Drôme, Patrimoines du Royans-Vercors, paysages, architecture et histoire*, département de la Drôme.

- Gal S., 2016.- « Montagnes et conflictualité : le conflit, facteur d'adaptations et d'innovations territoriales », *Journal of Alpine Research / Revue de géographie alpine* [En ligne], 104-1 | 2016.
- Gauchon Christophe, 1997.- « Anciennes remontées mécaniques dans les montagnes françaises : pour une géographie des friches Touristiques », dans *Bulletin de l'Association de géographes français*, 74^e année, 1997-3 (septembre). Didactique de la géographie. Aménagement et moyennes montagnes. pp. 296-310.
- Granet Abisset A-M., 2018.- « Et si la vitesse était la plus grande transformation pour les sociétés (de montagne) contemporaines ? » in Francesco Garufo, Jean-Daniel Morerod (éd.), *Laurent Tissot, une passion loin des sentiers battus*, Neuchâtel, Ed. Alphil-Presses universitaires suisses, 390 pages.
- Gravari-Barbas M. et Fagnoni E., 2015 .-, « Patrimoine et patrimonialisation, de l'objet à la relation », communication dans le cadre d'un Café géographique, Café de Flore, Paris, 24 novembre 2015.
- Hanus P., 2000.- « *Je suis né charbonnier dans le Vercors* » : *petite histoire des hommes dans la forêt*, Lans, Maison du Parc, 2000.
- Hanus P., 2007.- *L'appel des Coulmes. Histoire d'une forêt du Vercors*, Grenoble, Conservation du patrimoine de l'Isère-Musée dauphinois.
- Janin C., Andres L., 2008.- « Les friches : espaces en marge ou marges de manœuvre pour l'aménagement des territoires ? », dans *Annales de géographie*, 2008/5 ? (n° 663), pp. 62-81.
- Jorré G., 1921.- « L'établissement des routes dans le massif du Vercors » dans *Revue de géographie alpine*, tome 9, n° 2, 1921. pp. 229-284.
- Lorenzetti L., Delmenico D., 2017.- « La transition touristique d'une "station-village" Multipositionnalité et gestion foncière à Champéry (Valais) », 1870-1970 », *Revue de géographie alpine* 105-4 | 2017.
- Lorenzetti L., Valsangiacomo N. (dir.), 2016.- « Alpi e patrimonio industriale, Alpes et patrimoine industriel, alpen und industriellen Erbe », Mendrisio, Accademia di Architettura.
- Parc Naturel Régional du Vercors, 1983.- *Un siècle de routes en Vercors : le roman des routes du Vercors, voies de pénétration et sites remarquables, l'établissement des routes en Vercors*, Grenoble, La manufacture.
- Raffestin C., 2012.- « Une société de la friche ou une société en friche », dans *Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais*, Recife : UFPE/MSEU, v.01, n. 02, 2012.
- Rautenberg M., 2003.- Comment s'inventent de nouveaux patrimoines : usages sociaux, pratiques institutionnelles et politiques publiques en Savoie. In : *Culture & Musées*, n° 1. Nouveaux regards sur le patrimoine (sous la direction de Jean Davallon) pp. 19-40.
- Rautenberg M., Micoud A., Marchenay P., Berard L., 2000.- *Campagnes de tous nos désirs : patrimoine et nouveaux usages*, Éditions de la MSH, pp. 194.
- Sgard A., 1997.- *Paysages du Vercors : entre mémoire et identité*, Pézenas, Domens.
- Sgard A., 2001.- « Vercors, l'invention d'un territoire », in *ALPE, la revue du Musée Dauphinois* numéro hors-série « Vercors en question », Glénat.
- Vergnon G., 2002.- *Le Vercors, histoire et mémoire d'un maquis*. Paris, Les Éditions de l'Atelier.
- Wullschlegler M. 2004.- *Le Vercors : forteresse ouverte*, Collection Les Patrimoines, Éditions Le Dauphiné.

Mémoires de Master

Croze É., 2004.– « D'une route à l'autre : continuité du discours sur l'ouverture de la "forteresse Vercors". "Les Grands Goulets", la route pittoresque du Vercors central », mémoire de master sous la direction d'Anne-Marie Granet-Abisset, 2004.

Rochas Aurélien, 2015.– « Le Vercors : théâtre d'une bataille des routes (an X-1920). Transformation et accessibilité du territoire des Quatre-Montagnes iséroises par le Chemin de Grande Communication n° 6 de Grenoble a Villard-de-Lans par Sassenage et les Gorges d'Engins », mémoire de recherche sous la direction d'Anne-Marie Granet-Abisset, 2015.

NOTES

1. Cela s'inscrit dans le courant de pensée du Saint-Simonisme.
2. Les Chemins de Grande Communication (CGC) supportent des liaisons dépassant le cadre local. Les frais sont assurés par le département et les communes dites « concernées ». Les Chemins d'Intérêt Communs (CIC) concernent deux communes se partageant les frais. Les Chemins Vicinaux Ordinaires (CVO) concernent et sont à la charge d'une seule commune.
3. Il ne s'agit pas de transitions linéaires mais de systèmes plus complexes.
4. Archives Départementale de l'Isère, 1403, Dossier 1855, Rapport de l'agent voyer Chaumartin, 1855.
5. L'historienne Anne-Marie GRANET-ABISSET a initié diverses réflexions voir avec l'auteure « Et si la vitesse était la plus grande transformation pour les sociétés (de montagne) contemporaines ? ».
6. Archives Départementales de la Drôme, 7M – en cours de traitement, documents relatifs à la réalisation de la route forestière de Léoncel. La route fut réalisée entre 1868 et 1870. Dès la fin des années 1850, les inspecteurs des forêts soutenaient des projets perçus comme plus rapides.
7. Ces dernières décennies des usagers sont décédées des suites d'éboulements.
8. Actuelle Route Départementale n°518.
9. Le gorges d'Arbois furent évoquées par le géographe Xavier Bernier. Leur aménagement leur a fait perdre une partie de leur valeur en tant qu'objet touristique (qui avait déjà primée sur leur valeur fonctionnelle initiale).
10. Dauphiné Libéré, 7 mai 1996. L'auteur de l'article insiste sur le manque à gagner pour certains hôteliers et commerçants. Il rajoute que les « *tours operators* » allemands et britanniques ont retirés le Vercors de leurs circuits car les cars à deux étages ne passaient pas par les Goulets. Le tunnel serait le moyen de « pallier cette perte de clientèle potentielle » en mettant en valeurs les atouts de cette région et d'assurer son développement.
11. Divers entretiens ont confirmé cela.
12. Propos recueillis lors d'une enquête orale réalisée en 2017.
13. Sur le site *inspiration Vercors*, rubrique « routes panoramiques » rien n'est dit sur la section des Grands Goulets ou le tunnel de Mortier <https://www.inspiration-vercors.com/destinations/routes-panoramiques#road-49>
14. <http://www.lachapelleenvercors.fr/556/>.
15. http://parc-du-vercors.fr/fr_FR/les-actions-1109/patrimoine-et-culture-1452/connaitre-et-valoriser-les-patrimoines-1453.html.
16. Enquête orale réalisée en juillet 2018.
17. <http://www.bassexpression.com/viewtopic.php?id=2287>, consulté le 10 mars 2017.
18. Wobook réalisé à l'occasion des travaux de sécurisation des gorges de la Bourne en 2014 <https://www.wobook.com/WB6Y2Ge7Y517-2-a/Gorges-de-la-Bourne-vuedici-org/Page-2.html>.
19. Enquête orale réalisée en février 2018.
20. Enquête orale réalisée en novembre 2017.

21. *Ibid.*
 22. Ensemble des enquêtes orales réalisées depuis 2015.
 23. https://www.vercors-tv.com/Construction-du-tunnel-des-Grands-Goulets_v1074.html
 24. Enquête orale réalisée en juillet 2018.
 25. <http://www.drome-hebdo.fr/blog/2015/12/20/vercors-grand-goulets-incomplete/>, des entretiens réalisés en 2017 confirment cela.
 26. Enquête orale réalisée en février 2018.
 27. Enquête orale réalisée en juillet 2018.
 28. Enquête orale réalisée en février 2018.
 29. Les « Slows days » organisés à Corrençon-en-Vercors en septembre 2018 en sont un bon exemple.
-

RÉSUMÉS

Cet article propose de mesurer en quoi les routes fermées en montagne peuvent représenter une particularité en tant que friche, et constituer un outil pour l'analyse des territoires. Les logiques patrimoniales rattachées à ces routes fermées permettent également de mesurer la place du patrimoine routier dans la mémoire et les représentations des territoires alpins. Dans les Alpes, les routes de montagne sont des signes visibles de la politique de modernisation du réseau de voies de communication entreprise par les gouvernements successifs au XIX^e siècle. Le massif du Vercors (Isère et Drôme) fut quadrillé par un réseau de routes carrossables à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle. La plupart de ces routes sont réalisées pour acheminer les grumes de bois. Elles sont construites à flanc de falaise et deviennent rapidement des itinéraires d'excursions touristiques, ce qui entraîne la structuration d'un système socio-économique associant de nombreux acteurs. Cette activité s'est diversifiée après la Seconde Guerre mondiale. Les décennies suivantes, les routes ont été le support de migrations quotidiennes de plus en plus nombreuses. À la fin des années 1970, les risques d'éboulements sont l'objet d'une considération accrue, dans un contexte où la nécessité d'accès rapide et fluide au plateau est grandissante. Certaines de ces routes furent ainsi fermées après des éboulements ou à la suite de la réalisation de sections plus rapides et sécurisées. Ces routes représentaient à leur construction la modernité. Leur fermeture signifie par la suite leur obsolescence. S'intéresser à ces dernières permet d'identifier dans le temps long, les stratégies de développement des territoires. Une fois la route fermée, cette dernière disparaît des médias touristiques. Pour autant, elle est réappropriée par différents acteurs pour diverses activités. La friche ce n'est donc pas la route mais les établissements touristiques qui la jouxtaient, et qui ont dû fermer suite à l'abandon de cette même route. L'ensemble de ces éléments invitent à réfléchir à la patrimonialisation de ces routes fermées, qui sont rarement montrées aux visiteurs aux côtés des autres routes « remarquables ».

INDEX

Mots-clés : routes, montagne, territoire, friche, patrimonialisation, risques, vitesse

AUTEUR

EMMA-SOPHIE MOURET

Doctorante Sciences de l'homme, du politique et du territoire, LARHRA (UMR 5190) - ARC 7
région Auvergne Rhône-Alpes, Université Grenoble Alpes.
emmasophiemouret@gmail.com