L'accélération comme invention perpétuelle des traversées alpines

Acceleration as perpetual invention of Alpine crossing

Kevin Sutton

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1554>

DOI : 10.4000/rhcf.1554

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 septembre 2012

Pagination : 201-218

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Kevin Sutton, « L'accélération comme invention perpétuelle des traversées alpines », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 42-43 | 2012, mis en ligne le 14 novembre 2014, consulté le 22 avril 2022.

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1554> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1554>

L'accélération comme invention perpétuelle des traversées alpines

Les récentes publications traitant de la vitesse semblent toujours plus s'intéresser aux relations entre cette notion, culturellement relative, et sa dynamique, l'accélération¹. L'accélération se comprend communément comme un phénomène physique d'accroissement d'une dynamique de vitesse. L'aspect social du processus n'est cependant pas à négliger : l'accélération est aussi phénomène social, reposant sur un système paradoxal de perception comparative. Lorsque l'on évoque une *accélération* en fonction de la perception que l'on a d'une séquence de vitesse, on le fait en comparaison avec le souvenir d'une séquence de vitesse vécue dans un temps antérieur. L'ordre d'expérimentation de l'accélération est ainsi la succession. Or, le système ferroviaire européen contemporain semble aujourd'hui en quête de la continuité absolue, synonyme d'instantanéité. Cette quête repose sur un rapport au temps singulier, sur une forme d'*utempie*², qui s'expérimente dans l'ordre de la simultanéité. Celle-ci apparaît comme l'accomplissement de l'accélération, et dans le même temps comme sa négation. Ainsi, l'accélération est au cœur d'un paradoxe pouvant caractériser le système ferroviaire européen actuel.

1- ROSA, 2010 ; OLLIVRO, 2006 ; DUPUY, 2002.

2- ROSA, 2010.

Dans sa récente habilitation, Hartmut Rosa nous rappelle que l'accélération est « l'expérience fondamentale constitutive de la modernité »³. Le chemin de fer est un des symboles de la modernité. Le film-essai *Pacific 231* de Jean Mitry, réalisé en 1949 à partir de la pièce d'Arthur Honegger, en est une illustration : il met en scène la marche d'une locomotive *Pacific*, comme symbole d'une mise en scène de la puissance, de la vitesse, et plus encore de l'accélération⁴. L'accélération physique caractérisant le premier temps de cette œuvre est une forme de métaphore de la course effrénée de la modernité, de la course du progrès. Nous sommes devant une forme de « dromologie »⁵ à la fois heurtée et inarrêtable.

Rosa rappelle de même que « L'expérience décisive de la modernité tardive ne serait plus celle de l'accélération, mais celle de la simultanéité d'événements et de processus extrêmement hétérogènes qui aboutiraient à un présent "étendu" ou "étalé" »⁶. L'ère des tunnels de base ouverte par la mise en exploitation en 2007 du tunnel de base du Lötschberg, en Suisse, permet d'interroger ce rapport à la simultanéité d'un système ferroviaire. Cette ère se caractérise par la recherche de cette *utempie*, de cette continuité intégrale, s'exprimant spatialement par la coexistence des cadres d'exploitation des itinéraires de franchissement de faîte et de base. En cela, nous sommes bien devant un cas de simultanéité verticale d'itinéraires et de confrontation d'acteurs sur un même marché, soit de simultanéité réticulaire, horizontale.

Les Alpes sont un prisme de questionnement des évolutions du système ferroviaire européen ; elles sont au cœur de l'espace marchand européen. Elles supportent un marché concurrentiel d'échelle continentale, et, dans le même temps, elles offrent un morcellement géopolitique permettant de sonder les évolutions concrètes des interopérabilités, corollaires de simultanéité des cadres

3- *Ibidem*, p. 53.

4- Il est possible de retrouver cette œuvre au lien suivant : <http://www.youtube.com/watch?v=Bw-DukkgAmk>. Tous les liens donnés sont valables au 01/09/2010.

5- VIRILIO, 1977. Nous proposons la définition qu'en donne P. Virilio lors d'un entretien réalisé en 1991 par la revue *Multitudes* : « "Dromologie" est un terme que j'ai innové. À côté de la sociologie des transports, à côté de la philosophie du temps, à côté de l'économie, il y avait place pour une autre logique, une autre discipline que j'ai tenu à appeler dromologie. La racine du mot en explique le pourquoi : "dromos" en grec signifie course et le terme course montre bien comment notre société est représentée par la vitesse, tout comme par la richesse. Le "dromos", - je le rappelle c'est la "route" chez les Grecs, c'est "l'allée", "l'avenue", et en français le mot "rue" a la même racine que "ruée" ; se précipiter. Par conséquent la dromologie est la science, ou mieux, la discipline, la logique de la vitesse. » Entretien accessible au lien : http://multitudes.samizdat.net/article.php3?id_article=566

6- ROSA, 2010, p. 36.

libéralisés. Interroger les traversées alpines grâce au thème de l'accélération amène à questionner le sens même de la nouveauté des « *nouvelles traversées alpines* », expression générique par laquelle l'ère des tunnels de base est généralement désignée. Cette nouveauté se caractérise-t-elle par la transition vers une ère de traversées hypermoderne ? Plus que le nouveau gain de vitesse, non homogène, qu'offre l'exploitation des nouveaux tunnels, cette nouveauté ne tiendrait-elle pas aux objets de questionnements géographiques que pose cette situation inédite d'accomplissement d'une simultanéité des conditions de franchissement fonctionnel ?

Si l'invention des traversées alpines peut relever d'une perpétuelle accélération, cette course semble produire une fragmentation de l'espace ferroviaire alpin constituant le réel défi multiscalaire d'invention des « nouvelles traversées alpines ».

L'invention des traversées alpines, une accélération perpétuelle

De l'écriture par la vitesse à l'écriture par l'accélération

Lorsqu'on considère les affiches réalisées pour la promotion des lignes alpines de faite, un élément clé apparaît : l'écriture artistique inventant les traversées alpines prend la forme d'une *dromologie*. Ces affiches décrivent les traversées avec les attributs de la modernité. Prenons l'exemple de l'œuvre réalisée pour les CFF en 1924 pour l'électrification de la ligne du Saint-Gothard⁷. Nous retrouvons les attributs de la puissance de la société industrielle. L'acier du tablier et de la locomotive répond au béton des piliers et à l'électricité de l'alimentation énergétique. Nous sommes devant la mise en scène de la technique et de l'ingénierie permettant de dépasser le relief, de passer les abîmes et de s'affranchir des distances. Cette mise en scène repose sur une ode à l'accélération des cadres d'exploitation. L'électricité y est le vecteur de l'accélération apparemment inexorable d'un monde laissant ce qui ne peut s'y raccrocher dans un vaste intermédiaire, dans une vaste marge, ici symbolisés par les habitations situées en contrebas du viaduc.

La composition artistique n'est d'ailleurs pas sans rappeler une œuvre antérieure : le tableau représentant la poste du Gothard⁸. Celui-ci exprimait de la même façon le vécu de l'accélération, caractérisée alors par la conquête de

7- BUZZI, 1924.

8- Nous pensons notamment au tableau de Rudolf Koller de 1873, « *Gothardpost* ». L'œuvre fait partie des collections du KunstHaus de Zurich, on peut la voir en ligne à l'adresse suivante : http://farm1.static.flickr.com/158/390196713_57556e9694.jpg

l'attelage sur les routes de col ouvertes à partir du début du XIX^e siècle. Cette première représentation traduit le ressenti de ce que Jean Ollivro appelle la « rapidité différenciée », introduite dans un monde de « lenteur homogène »⁹.

Le passage de ce champ de représentation du mode routier au mode ferroviaire montre l'intérêt que les observateurs de cette conquête du temps portent au rail. Le ferroviaire devient le monde de l'expérience de la recherche de continuités temporelles et spatiales. Les affiches ferroviaires vantent fréquemment, au fur et à mesure des ouvertures de tunnels alpins, les « voitures directes » permettant toute l'année de relier les deux versants des Alpes. L'écriture de cette accélération s'exprime ainsi par le registre de la continuité. Nous retrouvons ici l'importance de l'ordre de la simultanéité comme horizon du vécu et de l'écriture moderne de cette course. L'attelage a ouvert le livre de ce genre pictural, dans un mode « animal », heurté, violent ; le ferroviaire semble l'accomplir dans le triomphe de la raison. Ce passage de témoin est net dans les affiches ferroviaires par le jeu sous-jacent porté par les représentations de la pente¹⁰.

L'accélération de la vitesse de réalisation des tunnels est une autre forme d'expression du progrès technique. Lors de chaque chantier naissant, le référent à « battre » en termes de durée et d'efficacité est le tunnel précédent et le savoir-faire de ses ingénieurs. Les percements de tunnels alpins ont été l'occasion d'une série de modernisations des techniques de forage. L'objectif recherché a toujours été une vitesse de forage accrue. Aussi, les dix ans du percement du Gothard succèdent aux quatorze ans du Fréjus, avant d'être battus par les huit ans du Simplon et du Lötschberg.

Du progrès à la compétitivité : le sens de la nouvelle accélération

L'ère des nouveaux tunnels ne se caractérise pas seulement par une accélération de la vitesse journalière d'exécution des ouvrages. Le sens donné à ces derniers n'est plus à rechercher dans une seule allégorie du progrès, mais dans la promotion d'une compétitivité accrue du mode ferroviaire face au mode routier. Les tunnels de base sont caractérisés par le gain d'accélération potentiel offert à l'exploitation. Ils permettent, en effet, des circulations voyageurs tendant vers les 250 km/h et des circulations fret tendant vers les 120 km/h. Ces nouveaux états de vitesse sont largement mis en scène dans la communication « papier » de promotion des ouvrages. Mais une forme de représentation particulière retiendra notre attention : l'animation des séquences de vitesse simultanées dans l'espace communication de Sedrun (fig. 1).

9- OLLIVRO, 2000.

10- SUTTON, 2009.

Figure 1 : Les nouvelles traversées alpines, l'expérience de la simultanéité d'états de franchissement. L'exemple du Gotthard. K. Sutton, 2010.

Au centre de cet espace est installé un outil pédagogique destiné à démontrer la pertinence du rail par rapport à la route en termes de vitesse de franchissement des Alpes. Ainsi, cette animation est tout autant un plaidoyer pour le tunnel de base que pour la politique dans laquelle il prend place, le contrôle du transit routier par la promotion du mode ferroviaire. La promotion de cette nouvelle accélération est ancrée dans les problématiques politiques de son temps comme dans les attentes suisses du moment. Le merveilleux de la dromologie heurtée partant découvrir des mondes inconnus, la représentation de l'accélération vibrante visible dans *Pacific 231* font place à une vitesse maîtrisée, à une accélération lissée. Cette séquence témoigne d'une survalorisation persistante du temps par rapport à l'espace, tout en mettant en scène un processus simultané et non successif.

L'animation repose sur deux modules principaux complémentaires s'animant successivement. L'élément qui offre l'unité spatiale permettant la comparaison est l'axe d'Erstfeld à Bodio, soit d'un bout à l'autre du tunnel de base. Nous voyons, par ce seul fait, la volonté de survaloriser le nouveau tunnel. Rappelons que l'espace communication est voué à la promotion du projet et à l'information sur l'évolution du chantier. En hauteur, les différents itinéraires sont présentés en fonction de leur profil. Cet élément permet de saisir l'importance et la nécessité de la pensée de l'ordre de la simultanéité, ici verticale et temporelle.

L'accélération contemporaine n'a, en effet, pas effacé les modes de traversée hérités. Le tunnel de base n'efface ni les camions ni les convois ferroviaires plus lents le long des itinéraires de faîte. De même, l'itinéraire par la route de col est représenté. Cet itinéraire est toujours parcouru de nos jours par les flux touristiques estivaux, automobiles comme cyclistes. Mais le véhicule représenté, avec sa vitesse associée, est la calèche de poste que nous avons rencontrée dans le tableau de Koller. Outre le fait qu'il est toujours possible de franchir le col avec ce véhicule, moyennant une somme non négligeable, la représentation de ce mode de déplacement tient à la volonté de présenter l'évolution de la vitesse de circulation de franchissement. La calèche est ici un référent temporel : l'âge des premières circulations apportant la « vitesse différenciée », soit la première accélération significative portée par l'exploitation utilisant les potentiels d'une nouvelle infrastructure.

Le module principal, situé à la hauteur d'un enfant, est constitué d'une série de trains électriques réglés sur les vitesses moyennes de circulation entre les deux points mentionnés. L'espace circulaire est divisé en 4 ensembles soulignés par un jeu de couleur (fig. 1, photographie centrale). Ces ensembles correspondent aux différents itinéraires représentés sur le module supérieur

et aux différents âges de franchissement. L'âge de la route de col, l'âge de la calèche, est souligné par la couleur jaune ; les itinéraires de faite sont représentés par la couleur bleue pour la route et la couleur verte pour le ferroviaire. L'itinéraire de base se trouve ainsi bien identifié, avec un ensemble de couleur rouge, symbole d'accomplissement et de performance.

Dès le déclenchement de la séquence, le différentiel de vitesse apporté par l'exploitation du tunnel de base apparaît nettement. Le visuel apporte instantanément l'idée d'un nouveau saut d'accélération. Aussi, alors que les trains de voyageurs comme de fret circulant dans le tunnel de base en sortent au sud, à Bodio, la voiture suivie du « peloton » des itinéraires de faite arrive seulement à Göschenen, l'entrée nord des tunnels de faite. Cette séquence animée est donc bien une promotion de la compétitivité nouvelle du ferroviaire. Une autre singularité de cette séquence est de souligner la double fonction de ces tunnels. Alors que ces nouvelles infrastructures sont le plus souvent résumées à leur seule fonction de couloir de fret, la séquence rappelle leur rôle dans l'accélération des trafics voyageurs, à l'échelle de la Suisse comme des échanges européens.

Les tunnels de base se développent, ainsi, sous le signe de la simultanéité. Outre la superposition des itinéraires de franchissement, nous en arrivons à considérer la simultanéité d'une diversité de natures de circulations. Le choix de l'équipement de l'infrastructure en ETCS¹¹ répond de cette volonté de gérer la diversité en un même espace circulaire, en intégrant cette dernière dans le réseau européen en cours de réalisation. Les Alpes sont en quelque sorte un résumé de l'Europe ferroviaire : elles mettent en contact les principales compagnies au sein des principaux marchés, ainsi que les différentes configurations techniques jusqu'à tendre vers une dynamique de fragmentation de son espace ferroviaire.

L'accélération à l'origine d'une géographie de la fragmentation alpine

Une périphérie éclatée de la grande vitesse européenne

La position des Alpes au sein du système ferroviaire européen a évolué au gré des dynamiques animant les pôles extérieurs. Les tunnels de base jouent un rôle important dans la construction d'une Europe de la grande vitesse. À

11- *European Train Control System* [Système Européen de Contrôle des Circulations Ferroviaires]. Le tunnel de base du Lötschberg est équipé du niveau 2. L'ETCS offre une plus grande flexibilité de gestion des circulations ferroviaires et un accroissement des capacités de sillons.

l'époque glorieuse des *Trans-Europe-Express* (TEE) internationaux, une trame méridienne était dessinée, identifiant les Alpes et ses quatre axes principaux comme un pont à l'échelle de l'isthme¹². À l'inverse, l'ère de la grande vitesse dessine une carte organisée autour de trois grands réseaux européens périalpins (ICE, TGV, Eurostar Italia). Les Alpes y apparaissent comme une périphérie toujours plus éclatée, éclatement particulièrement net en Suisse. Les circulations des trains à grande vitesse européens sont intégrées dans la grille d'un cadencement national, permettant d'insérer ces circulations particulières dans la toile générale suisse. Or, projetée à l'échelle des réseaux d'inscription de ces circulations, la Suisse apparaît comme un marché éclaté entre les différents pôles européens. Plusieurs lignes de clivage apparaissent.

La première tient dans une nette dissymétrie entre les deux versants, nord et sud. L'accélération européenne pour les voyageurs conduit à une forme de retournement alpin de la logique de traversée. Alors que les axes de traversée avaient en point de mire le franchissement, leur inscription dans les réseaux à grande vitesse identifie la ligne de crête comme une terminaison sud. L'ère de la grande vitesse institue ces axes comme des branches périphériques intervenant comme des *spokes* depuis les *hubs* des métropoles européennes¹³. Cette logique de fragmentation s'exprime encore plus clairement à l'échelle de l'arc alpin. Le versant nord connaît de multiples pénétrations des réseaux grande vitesse, soit en service régulier (par exemple la relation ICE pour Interlaken), soit de façon saisonnière (par exemple les *Lyria neige* desservant le Valais jusqu'à Brigue). À l'inverse, le versant sud ne voit que quelques pénétrations dans la vallée de l'Adige jusqu'à Bolzano, ou le long de l'axe du Fréjus entre France et Italie avec les relations Artesia. Cette dissymétrie traduit la stratégie grande vitesse de Trenitalia centrée sur la dorsale Turin-Milan-Bologne-Florence-Rome-Naples.

Nous distinguons alors la seconde ligne de clivage au sein de cette première dissymétrie : l'éclatement de l'espace alpin entre les différents bassins d'exploitation. La logique d'exploitation est ainsi à distinguer de celle du réseau infrastructure. En effet, si la Suisse se projette à l'extérieur de son territoire pour s'arrimer aux réseaux de lignes à grande vitesse, nous nous apercevons que les opérateurs ferroviaires grande vitesse sont majoritairement issus des pôles externes. Il en va de même pour l'Autriche : les nouveaux *Railjets* ont

12- MALASPINA, 2005.

13- Nous utilisons ici une analogie aux systèmes maritime et aérien pour rendre compte de l'organisation de l'espace circulaire ferroviaire. Nous prenons ces termes dans le sens défini par A. Frémont, voir FRÉMONT, 2006. Cette idée est particulièrement présente dans les représentations schématiques des réseaux d'opérateurs grande vitesse : voir par exemple le schéma des liaisons TGV proposé par la SNCF à l'adresse suivante : <http://tgv.voyages-sncf.com/>

pour terrain principal la relation Vienne-Salzburg. L'engagement de ces rames sur la relation Vienne-Zurich/Bregenz par l'Arlberg répond de la même logique de pénétration depuis un pôle externe.

Sans doute, cette situation alpine peut être considérée comme transitoire. Les tunnels de base et la banalisation des conditions d'exploitation qu'ils offrent appellent une intégration du franchissement dans les réseaux européens grande vitesse. L'essor d'un cadre concurrentiel alpin dans ce domaine ferroviaire est, par ailleurs, appelé par les divergences de Trenitalia avec les CFF et la SNCF, se traduisant par la disparition de Cisalpino et les incertitudes autour de l'avenir d'Artesia¹⁴. Le présent invite, cependant, à considérer les traversées alpines en interrogeant la problématique de la gestion des périphéries (européennes comme nationales) et en posant la question de l'intermédiarité.

Les traversées alpines, la gestion des périphéries nationales

Les traversées alpines sont au centre de l'enjeu de gestion du caractère potentiellement intermédiaire des Alpes, en Europe comme dans leurs États d'inscription. Il est alors intéressant de considérer les effets de l'accélération contemporaine au niveau du seul tunnel de base en exploitation, le Lötschberg, entre les cantons de Berne et du Valais. L'espace alpin représente pour la Suisse le défi de la continuité territoriale entre ses centres, majoritairement au nord, et ses périphéries ultra-alpines du Valais et du Tessin. Le tunnel de base du Lötschberg présente, bien sûr, un sens européen marqué mais il efface trop souvent, dans les perceptions qu'ont les Européens de cet ouvrage, sa dimension profondément nationale. Le photomontage placé sur la façade de la gare de Brigue en 2007 (année de la mise en service du tunnel de base) l'exprime pleinement (fig. 2). Il représente une contraction de la distance entre Berne, figuré dans la grisaille et symbolisé par le bâtiment du conseil fédéral, et le soleil du Valais, symbolisé par son haut lieu, le Cervin. Cette représentation joue sur l'image dynamique d'un plissement inversé en cours de réalisation, soit d'un effacement des espaces intermédiaires situés entre la centralité politique et la centralité touristique. Cette création fait écho au slogan choisi par le Berne Lötschberg Simplon (BLS, société gestionnaire, entre autre, de l'axe du Lötschberg) pour promouvoir sa réalisation : « *der schnellste Weg ins Wallis* » [Le plus rapide chemin vers le Valais], faisant le pendant au slogan de valorisation de l'itinéraire de faîte, « *der schönere Weg ins Wallis* » [Le plus beau chemin vers le Valais].

14- La SNCF a pris 20 % du capital du nouvel opérateur italien NTV, futur concurrent de Trenitalia sur le marché national italien de la grande vitesse. Cela a contribué à tendre la situation entre les deux opérateurs déjà concurrents sur le marché du fret. La position d'Artesia s'est, en outre, dégradée autour des querelles techniques d'homologation des matériels roulants.

Figure 2 : Photomontage apposé sur la façade de la gare de Brigue en l'honneur de l'accélération des services entre Berne et le Valais permise par l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, en 2007. Brigue, juin 2008, cl. K. Sutton.

Cela nous rappelle le rôle fondamental que peut jouer un tunnel de base à l'échelle nationale, en particulier dans le cas suisse. La grande différence existant entre les tunnels de base helvétiques et ceux de l'Union Européenne réside dans le rapport national à la ligne de crête. Si, suite aux évolutions géopolitiques européennes, la ligne de crête apparaît comme un support de définition de frontières, notamment concernant l'Italie avec la France et l'Autriche¹⁵, elle reste un trait d'union à l'échelle de la Suisse. Les tunnels suisses, certes intégrés au sein de corridors d'échelle isthmique, restent des réalisations prenant sens dans un cadre légal de réalisation helvétique. À l'inverse, les tunnels du Mont d'Ambin et du Brenner sont, en premier lieu, des tunnels internationaux soumis à double tutelle. La pensée de l'objet s'en ressent. Si les tunnels suisses prennent aussi sens dans un cadre d'accélération des mailles du cadencement national, les projets au sein de l'espace de l'UE relient des périphéries d'espaces nationaux, parfois en quête de réaffirmation de liens régionaux centrifuges autour de la ligne de crête comme dans le cas « des » Tyrols. Les tunnels suisses présentent alors une spécificité qu'il faut appréhender afin de comprendre la complexité géographique de la pensée des objets et le défi technique qu'ils présentent. Cette diversité scalaire appelle une diversité de type de circulations. Cela permet, en outre, de saisir le sens du complément nodal de correspondance opéré pour l'ouverture à l'exploitation voyageur du tunnel de base du Lötschberg. Deux nouveaux nœuds techniquement restructurés ont en effet vu le jour, Spiez au nord et Viège au sud.

Les évolutions des traversées alpines sont ainsi un creuset des dynamiques réticulo-territoriales européennes, nationales et régionales. Elles permettent alors d'interroger les dimensions territoriales de l'accélération d'un réseau ferroviaire d'échelle nationale voire européenne.

Les « nouvelles traversées alpines » : l'avènement de l'hyper-modernité ?

Le cadencement, l'accélération par la lenteur

L'exemple suisse repose sur une pensée de l'intermédiarité comme fondement de l'organisation du système ferroviaire. L'horaire cadencé, qui caractérise le système suisse depuis 1982, résulte d'un système synchronisé d'accélération.

15- De nombreuses exceptions locales se distinguent toutefois de cette règle générale, notamment au niveau du Pustertal. De même, à plus grande échelle, la frontière au niveau de Tarvisio ne se situe pas sur la ligne de crête *stricto sensu*. Nous retiendrons ici le principe général énoncé dans les traités d'Utrecht (1713), de Turin (1860) et de Saint-Germain (1919).

Les traversées alpines y sont certes intégrées pour leur fonction de transit, mais aussi pour leur rôle de *spokes*, diffusant le cadencement depuis les nœuds principaux du nord (Zurich, Berne et Lucerne), et de *feeder*, permettant de rendre solidaire la toile nationale. Le réseau est structuré à partir d'une dorsale courant de Genève à Saint Gall en passant par Lausanne, Berne et Zurich. Cette dorsale ouest-est connaît deux *échos* alpins à voie étroite permettant de prolonger l'artère Genève-Brigue-Simplon-Domodossola : l'axe passant par le tunnel de la Furka et le col de l'Oberalp et la ligne des Centovalli entre Domodossola et Locarno¹⁶.

Ces chemins de fer, dont le plus connu et le plus promu reste le *Glacier Express*, « l'express le plus lent du monde », ne sont pas à réduire à leur seule dimension touristique. Ces lignes sont parcourues quotidiennement, à fréquence horaire régulière, par des trains régionaux reliant les grands axes de traversée du Lötschberg/Simplon et du Gothard. Ces traversées alpines longitudinales constituent des composantes nécessaires à l'existence d'une diffusion nationale de ce principe d'accélération qu'est le cadencement. La lenteur n'est ainsi pas l'inverse ou l'opposé de l'accélération. L'exemple suisse montre que l'accélération est à aborder en termes systémiques. La lenteur, en ce qu'elle permet de rendre le système équilibré et résilient, est un facteur général d'accélération. Il y a là un rapport à la vitesse qui est souvent résumé en Suisse par le « aussi vite que nécessaire », en opposition au « aussi vite que possible » traduisant la façon dont est perçu le rapport français à la vitesse. L'accélération helvétique, pensée à partir de la gestion des intermédiarités et des capacités des nœuds de correspondances, repose sur une recherche de diffusion à l'échelle du périmètre national. Nous retrouvons le rôle singulier des traversées alpines, qui constituent des ponts entre les différents versants de cet État.

Ainsi les modernisations d'infrastructure apportant des sauts d'accélération dans les Alpes ne doivent pas être dissociées de cette pensée du territoire confédéral. L'exemple le long de ces *échos* en est le tunnel sous la Furka, ouvert en 1982. Le col de la Furka n'était pas parcourable l'hiver par voie ferrée. Le tunnel réalisé, premier tunnel de base des temps actuels, permet à la fois une accélération et une continuité des trafics ferroviaires entre le haut-Valais et le haut canton d'Uri, comme une continuité de la liaison routière moyennant l'emprunt du service de navette auto proposé par le Matterhorn GottardBahn (MGB)¹⁷. Le tunnel de la Furka est ainsi une voie routière entre Zurich et les

16- SUTTON, 2010a.

17- Compagnie ferroviaire née en 2003 du regroupement des sociétés Furka-Oberalp (FO), Brig-Visp-Zermatt (BVZ) et Gornergrat Bahn (GB).

stations du Valais, en concurrence avec les services auto BLS sous le tunnel ferroviaire de faîte du Lötschberg. Ces tunnels ferroviaires s'inscrivent ainsi dans une réalité multiscale et intermodale. S'il est trop réducteur de penser les tunnels de base des « nouvelles lignes ferroviaires alpines » (NLFA)¹⁸ comme de simples couloirs à fret en transit à l'échelle européenne, les tunnels de base des chemins de fer à voie étroite prennent sens dans la diffusion d'une accélération généralisée au prix de l'alliance de la lenteur et de la rapidité en une recherche de continuités. La réalisation du tunnel de base de la Vereina dans les Grisons, inauguré en 1999, se comprend par la même démarche. L'accélération peut alors reposer sur une pensée des territoires et non sur une simple pensée quantitative des conditions de vitesse. La dimension technique est ici une réponse à une demande émanant d'un projet politique.

Accélération et réinventions des intermédiarités alpines

Il faut revisiter et questionner la lecture moderne héritée combinant, à propos des traversées alpines, les trois éléments que sont l'accélération, l'extériorisation nodale et la concentration-simplification réticulaire. Si les affiches suisses du XIX^e siècle mettaient en avant un tunnel, une ligne et un acteur, la pensée actuelle met bien plus l'accent sur l'effet système manquant peut-être aux autres projets européens. Les NLFA se comprennent comme un corridor-outil composé de deux axes, eux-mêmes composés chacun de deux itinéraires (fig. 3). Ces emboîtements de dualités expriment alors une remise en cause, à l'échelle alpine, du triptyque énoncé. Loin d'intervenir comme une nouvelle *simplification réticulaire*, l'accélération produite par la mise en exploitation des tunnels de base conduit à une addition verticale d'itinéraires. De même, alors que la dynamique moderne lie *accélération et extériorisation*, la seule logique additive énoncée amène à penser le phénomène inverse. L'ouverture d'un tunnel de base porte une nouvelle nodogenèse intra-alpine, reconfigurant et restructurant la trame nodale ayant précédemment souffert d'une nodolyse¹⁹. Les nœuds d'éclatement des itinéraires ne se situent pas dans la plaine, mais bien dans les Alpes, dans les basses vallées : Rarogne, Frutigen, Erstfeld, Bodio, Innsbruck, Fortezza, San Antonino, Saint-Jean-de-Maurienne sont autant de cités alpines présentant des similitudes de localisation²⁰.

18- On désigne par cette appellation le système de tunnel composé par les Gothard et Lötschberg base.

19- BAVOUX, 2005.

20- Ces communes se localisent entre 200 et 700 m d'altitude, le plus souvent au pied d'une rupture de pente dans le profil de la vallée et témoignent de traces de fonctions anciennes ou toujours actives de centralités politiques et économiques. Seul San Antonino dans le Val de

Figure 3 : les traversées alpines, une somme de systèmes co-spatiaux. K. Sutton, 2010.

Les tunnels de faîte avaient réinventé des intermédiarités d'antan, situées entre les pieds de col et les centralités de la basse vallée. Modane, par exemple, fut inventé comme nodalité de franchissement par la réalisation du tunnel du Fréjus. Ce village n'était, jusque-là, qu'un simple relais sur la route du Mont-Cenis entre le siège de l'Évêché, Saint-Jean-de-Maurienne, et le pied de col, Lanslebourg²¹. Il en va de même avec l'exemple de Göschenen, alors en position intermédiaire entre Erstfeld et Andermatt sur le versant nord du Saint-Gothard. La réalisation d'un tunnel alpin porte une dynamique de recomposition nodale, reconfigurant tout particulièrement les intermédiarités en espaces clés pour le fonctionnement du réseau. On observe aujourd'hui une dynamique similaire, reportée au niveau des basses vallées. Le cadre général nodal semble marqué par une nouvelle extériorisation, qui doit être pondérée par une lecture multiscalaire. La nodogenèse liée à l'éclatement des itinéraires au sein des basses vallées s'accompagne, sur fond de libéralisations et de superposition de stratégies de groupes, à un réinvestissement des potentiels d'exploitation de ces sites. Erstfeld en est un bon exemple : dépôt historique des CFF sur la ligne du Gothard, le site a vu sa charge de traction pour l'exploitant historique sérieusement diminuer au profit de dépôts comme Bâle. Cette lecture pouvant confirmer la lecture moderne est remise en question par l'arrivée du réseau logistique concurrent BLS/Raillion-Schenker. Ce réseau d'opérateurs identifie Erstfeld comme un point-clé dans l'organisation de sa production. Le relais-traction s'effectue au niveau de ce site entre les équipes allemandes, venant de Mannheim, et les équipes suisses se dirigeant vers l'Italie. On retrouve alors ce jeu de valorisation de l'intermédiaire. Mannheim pourrait être vu comme la trace d'une nouvelle extériorisation, depuis Bâle, mais celle-ci ne se comprend qu'accompagnée de son contraire, la réintériorisation d'un nœud d'exploitation. À l'échelle de ce réseau, le couple Mannheim-Erstfeld est valorisé.

Ce point amène à critiquer le troisième élément du triptyque moderne, la *concentration*. Projetés à l'échelle européenne, les flux se concentrent le long de grands fleuves à travers les Alpes ; à une échelle plus fine ces fleuves ne sont pas constitués d'un bras unique, mais bien d'une diffusion de branches et de points de franchissement à partir de nœuds situés dans les basses vallées. L'âge classique des traversées alpines survalorisait l'espace délimité par le col et ses

Suse ne présente pas ce dernier caractère, mais nous rappellerons que la première sortie prévue pour le tunnel de base du Lyon-Turin était Bussoleno, l'actuel nœud d'éclatement entre les voies poursuivant vers le tunnel du Fréjus et desservant Suse, situé à proximité de cette dernière qui reste la principale ville de la vallée.

21- CHAMUSSY, 1968.

pieds alors que l'âge moderne privilégiait les cités péri-alpines. L'âge actuel, que l'on peut qualifier de modernité tardive ou d'hyper-modernité, semble survaloriser les basses vallées ou plutôt présenter une configuration spatiale que l'on propose de nommer *intermédiation*²². L'enjeu d'articulation porté par les basses vallées se décline à toutes les échelles alpines de la traversée. Le rêve d'un système intégré à l'échelle des Alpes, rappelé lors des différentes conférences internationales, reste de l'ordre des discours : la fragmentation reste le maître mot, avec pour échelle élémentaire le cadre national (fig. 3). L'espace ferroviaire alpin est ainsi éclaté en quatre grands systèmes nationaux co-spatiaux. Le système le plus abouti, le système suisse, est un modèle de gestion de l'intermédiation dans le cadre de son périmètre. Or, ce système d'accélération et d'intégration présente, par rétroaction à l'échelle alpine, la production d'espaces réticulaires intermédiaires. Le constat fait par la compagnie Hupac l'illustre²³. L'invention d'une cohésion alpine reste alors davantage un enjeu qu'une réalité malgré les grandes déclarations politiques. Le défi que posent les zones blanches de la figure 3 est bien l'invention d'une forme d'articulation de ces systèmes comme régionalité réticulaire nodale, afin de les rendre solidaires.

Conclusion

Les traversées alpines sont bien un prisme de questionnement du système ferroviaire européen en cours de recomposition. Elles constituent une forme de laboratoire d'expérimentation des stratégies d'acteurs et des recherches de continuités caractérisant l'accélération contemporaine. Celle-ci semble reposer sur un paradoxe fondamental tenant à l'inadéquation des périmètres de logiques marchandes et de gouvernances politiques. Ce paradoxe constitue une part de la nouveauté des *nouvelles* traversées alpines.

La nouveauté n'est, en effet, pas à rechercher dans un simple saut de vitesse offert par les tunnels de base. Celle-ci relève bien plus de dynamiques territoriales que de simples dynamiques techniques. Nous assistons à une forme de nodogenèse contredisant la lecture moderne monoscalaire par laquelle les traversées alpines ont été caractérisées. Par ailleurs, plus que par une homogénéisation des conditions d'exploitation, les nouvelles traversées alpines se caractérisent par une diversification inédite des modalités de franchissement. Le thème de la simultanéité se distingue alors nettement, permettant de questionner la notion de nouveauté à la lumière de l'hypermodernité.

22- SUTTON, 2010b.

23- HOWALD, 2010.

Le défi qui se pose au mode ferroviaire aujourd'hui relève bien de la gestion des éclatements induits par l'application d'une pensée libérale post-moderne à un secteur industriel profondément moderne. Le système alpin le plus cohérent, le système suisse, est parallèlement celui dans lequel le dogme de la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation est le moins pratiqué en Europe. Cela montre que, plus qu'une pensée de la segmentation, le ferroviaire appelle une pensée de la connexion. Aussi les Alpes révèlent-elles le défi de l'intermédiation, signe même d'une ère hypermoderne. La médiation, la pensée des entre-deux, en est une des caractéristiques. Là réside peut-être la clé de la prise de conscience des défis de la *nouveauté* d'un point de vue pratique comme épistémologique.

Bibliographie

- BAVOUX, 2005 : Bavoux, Jean-Jacques, « La nodalité, un concept fondamental de l'organisation de l'espace », *Cahier scientifique du transport*, n° 48, 2005, p. 5-14.
- BUZZI, 1924 : Buzzi, Daniele, *Ligne électrifiée du Gothard*, affiche pour les CFF, lithographie, 1924, SBB Historic, archives CFF cote P_A04_0013fr.
- CHAMUSSY, 1968 : Chamussy (Henri), « Circulation transalpine et villes de pied de col. Briançon, Modane, Suse, Aoste, Martigny, Domodossola », *Revue de géographie alpine*, LVI, 1968, p. 425-468.
- DUPUY, 2002 : Dupuy, Gabriel, *Internet. Géographie d'un réseau*, Paris, Ellipses, 2002, 160 p.
- FRÉMONT, 2006 : Frémont, Armand, « Flux et transports » in Carroué Laurent (dir.), *La Mondialisation*, Poitiers, Paris, CNED-SEDES, 311 p., p. 179-232.
- HOWALD, 2010 : Howald, Peter, « Le trafic combiné, partenaire de la logistique verte », *Le Rail*, 167, 2010, p. 28-32.
- MALASPINA, 2005 : Malaspina, Jean-Pierre, *Trains d'Europe : les relations voyageurs transeuropéennes. Tome I : des TEE aux TGV*, Paris, La Vie du Rail, 2005, 221 p.
- OLLIVRO, 2000 : Ollivro, Jean, *L'Homme à toutes vitesses : de la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2000, 179 p.
- OLLIVRO, 2006 : Ollivro, Jean, *Quand la vitesse change le monde*, Rennes, Éditions Apogée, 2006, 256 p.
- ROSA, 2010 : Rosa, Hartmut, *Accélération : une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010, 474 p.

- SUTTON, 2009 : Sutton, Kevin, « Traverser les Alpes par l'affiche », in Fumey, Gilles, Varlet, Jean, Zembri, Pierre (sous la dir.), *Mobilités contemporaines : approches géoculturelles des transports*, Paris, Ellipses, 2009, 285 p., p. 191-204.
- SUTTON, 2010a : Sutton, Kevin, « Les nouvelles traversées alpines : la cité-Europe à l'épreuve de l'acceptabilité alpine ? », *Belgeo*, 2010, n° 1-2, p. 79-88.
- SUTTON, 2010b : Sutton, Kevin, « Le Lyon-Turin dans le val de Suse : un aménagement nommé malaise », colloque ASRDLF-AISRe *Identité, Qualité et Compétitivité territoriale*, Aoste, 2010 (actes à paraître).
- VIRILIO, 1977 : Virilio, Paul, *Vitesse et politique : essai de dromologie*, Paris, Galilée, 1977, 151 p.