

Gilles Fumey
20 avril 2004

Compte-rendu de lecture **Traverser les montagnes (Actes du colloque Montanea de Chambéry, octobre 2002)**

Traverser les montagnes, Actes du colloque Montanea de Chambéry (octobre 2002), Collection EDYTEM. Cahiers de géographie, n°2-2004.

Très beau sujet de géographie, en effet, que la traversée d'un massif montagnard qui se donne tout en spectacle en hauteur et dont les infrastructures ne cessent de poser des questions environnementales, sinon techniques comme le rappelle le souvenir de la catastrophe du Mont-Blanc. B. Debarbieux avait dirigé un « Traverser les Alpes » (*RGA*, n° 3-2002) mais cette contribution dirigée par Xavier Bernier a le mérite de fournir de nouvelles approches : conditions du passage et marqueurs du franchissement, maîtrise du passage et dynamiques d'ouverture et de fermeture et, enfin, réorganisation des flux et recompositions territoriales dans la traversée des montagnes.

On a peine à imaginer ce que pouvait être un col avant les routes modernes avant d'avoir sous les yeux cette lithographie d'E. Guérard (1853) où la voiture de poste de Sallanches à Chamonix est engagée dans une traversée incertaine... Pourtant, J.-J. Rey-Bellet montre que le Valais, grand axe depuis la lointaine histoire celte, est équipé très tôt d'infrastructures qui imposent le franchissement par le Saint-Bernard et le Simplon. L'asphyxie qui menace cette région impose des projets de ferroutage dans toute la Suisse, et notamment au Brenner (L. Freschi). Dans une perspective plus culturelle, C. Gauchon démonte les logiques de la monumentalisation des routes (bornes, bâtiments) qui valorisent l'étape du passage d'un col. S. Mourlane retrace l'histoire du franchissement du Mont-Blanc à travers le prisme des relations franco-italiennes.

Un autre groupe de contributions apporte son lot de bonnes surprises : une réflexion sur la notion même de fluidité par Y. Crozet (le mariage rail-route est-il un bon choix lorsqu'on sait qu'accroître la fluidité du passage accroîtra... le trafic en amont et, donc, la pression sur l'environnement ?) ; J. Varlet montre comment l'image d'un Massif Central « inventé » par le rail (Braudel) est obsolète même si l'ouverture de la montagne est, comme il le reconnaît, sélective ; X. Bernier travaille sur une approche très fine des cols (équipé, point focal, passage) et la verticalité en montagne, puissants vecteurs « identitaires ».

Les autres textes traitent, pour l'essentiel, de cas étrangers : les chemins de fer et leur « épopée » dans la traversée des Rocheuses (A. Palluel-Guillard), la traversée des Andes et la montagne « interface » et non plus obstacle (A.-L. Amilhat-Szary), les déplacements dans le Caucase et l'Asie centrale (P. et J. Thorez). Enfin, P. Pigeon montre, dans le Saint-Gothard, comment la patrimonialisation de certaines infrastructures est liée à leur rôle dans la formation des peuplements helvétiques.

Au final, un travail passionnant : les montagnes, non plus comme des mondes de frayeur ou des théâtres grandioses, mais des lieux que les hommes traversent non sans crainte, réécrivent patiemment leur histoire et leur destin.

Gilles Fumey

© Les Cafés Géographiques - cafe-geo.net