

Zeitschrift: Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen
Herausgeber: Association Internationale pour l'Histoire des Alpes
Band: 27 (2022)

Artikel: Un réseau routier sous tension : enjeu et conflictualités de la gestion des routes de montagne. L'exemple du Vercors (1970-2020)
Autor: Mouret, Emma-Sophie
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1053109>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

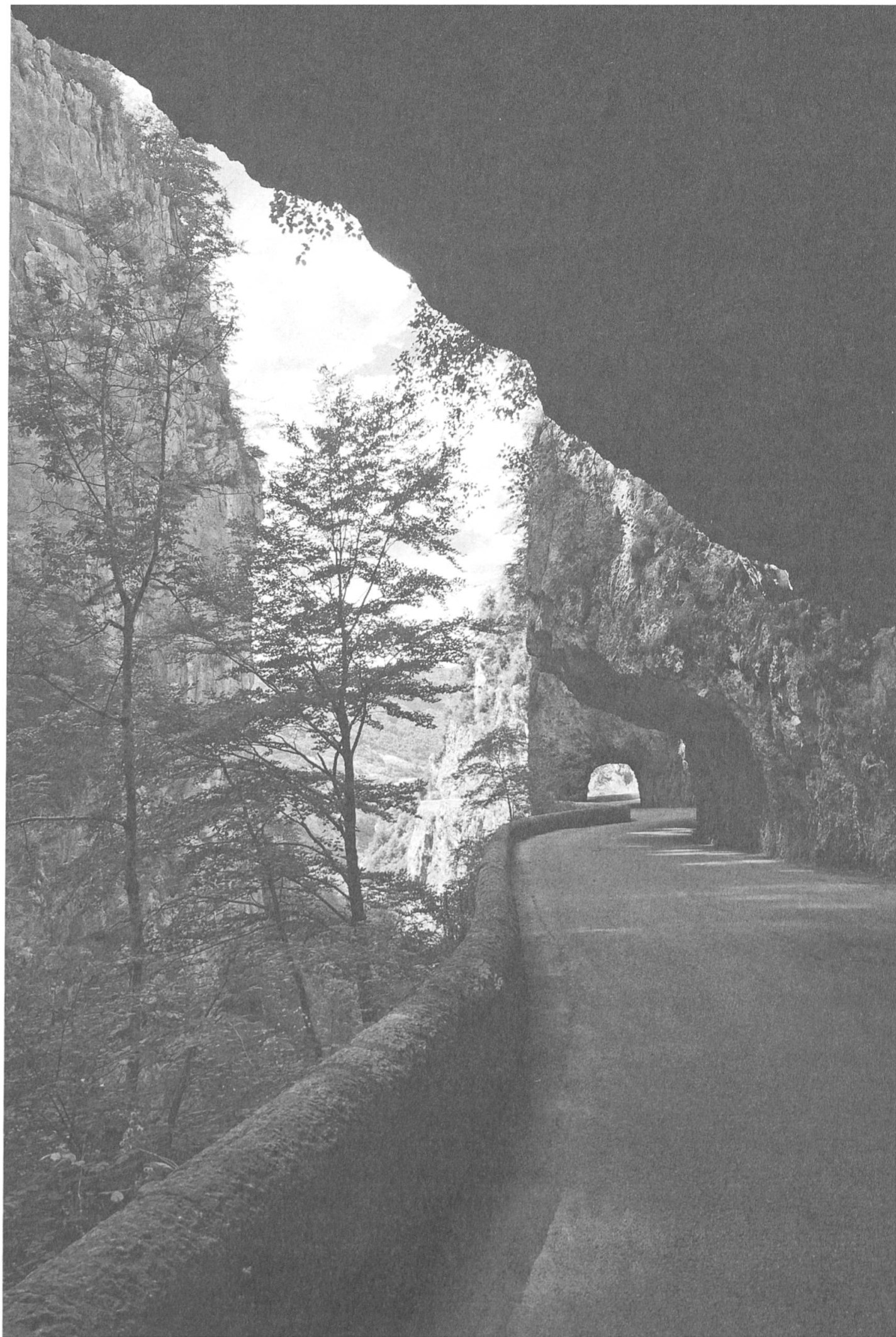
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Un réseau routier sous tension: enjeux et conflictualités de la gestion des routes de montagne L'exemple du Vercors (1970–2020)

Emma-Sophie Mouret

Zusammenfassung - Ein Strassennetz unter Spannung: Herausforderungen und Konflikte bei der Nutzung von Bergstrassen. Das Beispiel der Strassen im Vercors (1970–2020)

243

Bergstrassen sind bei der Untersuchung von Nutzungskonflikten wichtig. Sie werden für unterschiedliche Zwecke genutzt, je nach den ihnen zugewiesenen Funktionen. Somit stehen die Strassen im Mittelpunkt verschiedener wirtschaftlicher Entwicklungsmodelle und verdeutlichen Führungskämpfe auf verschiedenen Ebenen. Das Strassennetz des Vercors-Gebirges ist ein treffendes Beispiel, denn es ist der Hauptzugangsweg zum Vercors. Seit den 1970er-Jahren zeigen die Strassenbaupläne der Berggebiete Konflikte auf. All diese Elemente veranschaulichen die Rolle der Strassen für verschiedene Akteure in einem globalen Übergangskontext.

Introduction

Cette contribution vise à démontrer que la route constitue une entrée pertinente pour étudier les conflits d'usages dans les Alpes des années 1970 à 2020. Les conflits d'usages sont abordés en tant qu'oppositions socio-économiques et politiques entre des acteurs individuels et/ou collectifs d'un même territoire.¹ Ces situations d'oppositions sont relatives à l'utilisation de sous-ensembles spatiaux.² Selon R. Melot et A. Torre, les conflits d'usages participent à la vie publique locale, notamment au cours des processus de développement, durant lesquels ils créent du lien social et participent aux recompositions territoriales. Ils interviennent dans les reconfigurations d'acteurs, de modes de régulation et de gouvernance. Les conflits d'usages peuvent être pensés selon différents

ensembles: les conflits relatifs aux ressources, ceux portant sur la diffusion des aménagements liés à la ville, dans les zones rurales telles que les infrastructures de transports, ou les conflits liés aux pollutions ou au foncier.³ Les routes occasionnent des conflits d'usages transversaux à ces déclinaisons.

La route est entendue dans une perspective d'histoire de l'environnement, en tant qu'aménagement routier réalisé afin de faciliter l'exploitation de leur milieu par les sociétés. Les gestions et pratiques liées aux aménagements routiers engendrent depuis longtemps des conflits.⁴ L'intervalle 1970–2020 constitue à ce titre une temporalité intéressante. À partir des années 1960, les réflexions au sujet de l'environnement et de sa préservation sont largement diffusées notamment depuis les universités américaines, et constituent le terreau de mouvements écologiques. En Europe, à la fin des années 1970, de nombreux intellectuels dénoncent la dépendance générée par l'automobile. Durant les années 2000, les conflits liés aux grands aménagements de circulations – aéroports, autoroutes, lignes à grande vitesse –, se multiplient.⁵ En parallèle, la dénonciation de l'impact écologique de l'automobile participe à un recul du paradigme l'associant à la modernité.⁶ Ces dynamiques apparaissent plus sensiblement en montagne du fait des enjeux que représentent les questions d'accessibilités et de fragilité associées à ce milieu. En France, depuis les années 1980, la décentralisation de l'action publique encourage le développement local en territoire de montagne. La loi montagne de 1985 encadre les modèles de développement touristique tout en promouvant la qualité environnementale associée à la montagne. L'automobile et les aménagements routiers tiennent une place complexe entre dépendance et volonté d'en minimiser la présence. Ils participent à de nouvelles formes de conflits d'usages des espaces alpins.

La connaissance des conflictualités, en tant que dynamiques relatives aux aménagements routiers de montagne, gagne à être abordée de manière localisée. À ce titre, le Vercors constitue un cas d'étude intéressant. Ce massif montagneux français, situé entre les Alpes du Nord et les Alpes du Sud, surplombe les villes de Valence et de Grenoble. Le Vercors est le théâtre de la construction d'un réseau routier carrossable au cours du XIX^e siècle. Jusqu'alors, plateaux et plaines sont reliés entre eux par des sentiers muletiers. Ces derniers permettent des itinéraires variés mais sont tributaires des saisons. Ils ne sont plus assez rapides face à l'accélération des circulations qui s'opère au XIX^e siècle. Comme dans d'autres régions de montagne, des voies de communication modernes sont pensées afin d'intégrer des réseaux commerciaux régionaux et nationaux qui s'intensifient et s'accélèrent, corollairement au développement d'une économie libérale de marché. Les routes carrossables du Vercors, ouvertes entre 1827 et 1896, en étant larges et peu pentues, garantissent le

transport rapide et régulier de quantités des marchandises. Leur construction est gérée par le Service Vicinal, une administration départementale.⁷

Dès leur ouverture, les routes du Vercors sont le support d'usages pluriels. Annoncées par les élites aménagistes comme des instruments de désenclavement, elles permettent le transport de marchandises variées; bois, fourrages, céréales, charbons et animaux. À cela s'ajoute une nouvelle pratique: le tourisme. Au cours du XX^e siècle, les routes continuent de susciter des utilisations diversifiées, notamment dans les années 1970, suite au développement des sports d'hiver. En ce qui concerne le Vercors, cette période correspond à la création du Parc Naturel Régional du Vercors, événement qui attire de nouveaux habitants venus chercher une meilleure qualité de vie. Le trafic quotidien d'usagers individuels, de véhicules de service, de grumiers et de tracteurs est doublé d'usages ponctuels de motocyclistes, cyclistes et camping-cars. La cohabitation est nécessaire sur ces routes qui, en 2020, constituent les principales voies d'accès. Aucune nouvelle route n'est construite après les années 1970. Le réseau routier ne s'agrandit plus alors que les usages eux évoluent et se diversifient. Dès lors, des tensions opposent certains usages des routes et du territoire.

L'ouverture des routes carrossables du Vercors est le sujet d'un article du géographe G. Jorré publié en 1921.⁸ L'auteur confère aux routes un rôle central dans le développement du territoire. Ce sujet suscite dans la foulée l'intérêt de plusieurs géographes qui s'intéressent plus largement à l'ouverture des routes alpines, interprétée en tant que fait géographique majeur.⁹ À partir des années 1980, des travaux spécifiquement dédiés aux routes du Vercors sont réalisés dans une démarche patrimoniale.¹⁰ Les historiens abordent plus volontiers les mobilités antérieures aux routes carrossables jusqu'aux années 2010, lorsque une recherche universitaire est engagée.¹¹ L'historiographie des routes du Vercors est symptomatique de l'histoire des circulations alpines qui est amorcée par des géographes à l'instar d'A. Allix. Les historiens étudient plus tardivement la route sous l'angle commercial, technique et militaire.¹² Dans les années 1990, des études en histoire sociale intègrent les routes de montagne dans des recherches portant sur d'autres objets telles que les migrations et le tourisme.¹³ Hormis le travail précurseur de B. Amouretti,¹⁴ il faut attendre les années 2000 pour que la route soit considérée en tant qu'objet d'histoire sociale à part entière.¹⁵ Cet article s'inscrit dans la lignée des travaux mentionnés et croise, au prisme du territoire, une approche en histoire sociale et des questionnements d'histoire environnementale tels que les risques.¹⁶ Questionner l'aménagement routier par les problématiques de gouvernances, de développement territorial et d'environnement induit de s'intéresser aux conflits d'usages. Le dynamisme suscité par cet objet de recherche au sein des Sciences Humaines et Sociales s'exprime au travers de la diversité des méthodes employées. Un des principaux

acquis est l'affirmation de l'appartenance des conflits d'usages au fonctionnement de la régulation publique.¹⁷ Les conclusions formulées dans les années 1980, qualifiant les résistances d'oppositions «nimbistes», sont dépassées. Les conflits sont une participation active du public aux décisions liées à son environnement.¹⁸ Les conflits d'usages sont nombreux en montagne où les conflictualités liées aux circulations sont anciennes.¹⁹ Ces dernières restituent les inerties liées aux superpositions des fonctions résidentielles et productives de la montagne, auxquelles s'ajoutent des vocations récréatives ainsi qu'une fonction croissante d'espace préservé.²⁰ En proposant d'historiciser les conflits d'usages liés à la route, la démarche adoptée dans cet article s'inscrit également dans la lignée des réflexions rassemblées par A. Passalacqua, M. Flonneau et L. Laborie sur les conflictualités liées aux transports.²¹

L'article est construit à partir d'une étude de douze routes ouvertes dans le Vercors au XIX^e siècle, réalisée grâce à l'examen de fonds d'archives d'administrations en charge de la voirie.²² La période postérieure à la Seconde Guerre mondiale est documentée par un corpus de sources supplémentaires mobilisées afin de fournir des points d'observations des conflictualités. La presse locale a été consultée depuis les années 1960 pour quatre thématiques au regard desquelles la route apparaît particulièrement conflictuelle: le développement du territoire, les risques, la décentralisation et l'environnement. Différentes phases de conflits sont identifiées et bénéficient d'un éclairage supplémentaire apporté par les médias locaux – sites d'informations et réseaux sociaux. Ces matériaux sont utiles à la préparation d'entretiens semi-directifs effectués dans le cadre d'une enquête orale.²³ Les entretiens sont réalisés avec des individus qui résident sur le territoire et utilisent les routes. Leurs âges, statuts et situations socioprofessionnelles sont divers. Ils sont répartis selon trois ensembles: les habitants originaires du Vercors, ceux arrivés dans les années 1970 et ceux installés à partir des années 2000, considérés comme nouveaux usagers.²⁴ L'enquête est étayée d'observations participatives réalisées à partir de 2018 dans le cadre de collaborations à des projets menés avec différentes institutions et acteurs. Les Archives Départementales de la Drôme et le Parc Naturel Régional du Vercors pour des projets scientifiques et patrimoniaux,²⁵ le Département de la Drôme et la Région Auvergne Rhône-Alpes dans le cadre d'une valorisation touristique des routes,²⁶ et auprès d'un collectif citoyen créé à l'occasion de travaux routiers.²⁷ Les enjeux des conflits d'usages liés aux routes sont ainsi confrontés selon trois perspectives.

Ce travail propose d'identifier certains conflits d'usages liés aux aménagements routiers. Ces derniers sont examinés en tant que systèmes de conflits articulés par différents acteurs, enjeux et temporalités. Les conflits d'usages liés aux routes suggèrent plusieurs niveaux de conflictualités qui s'apparentent

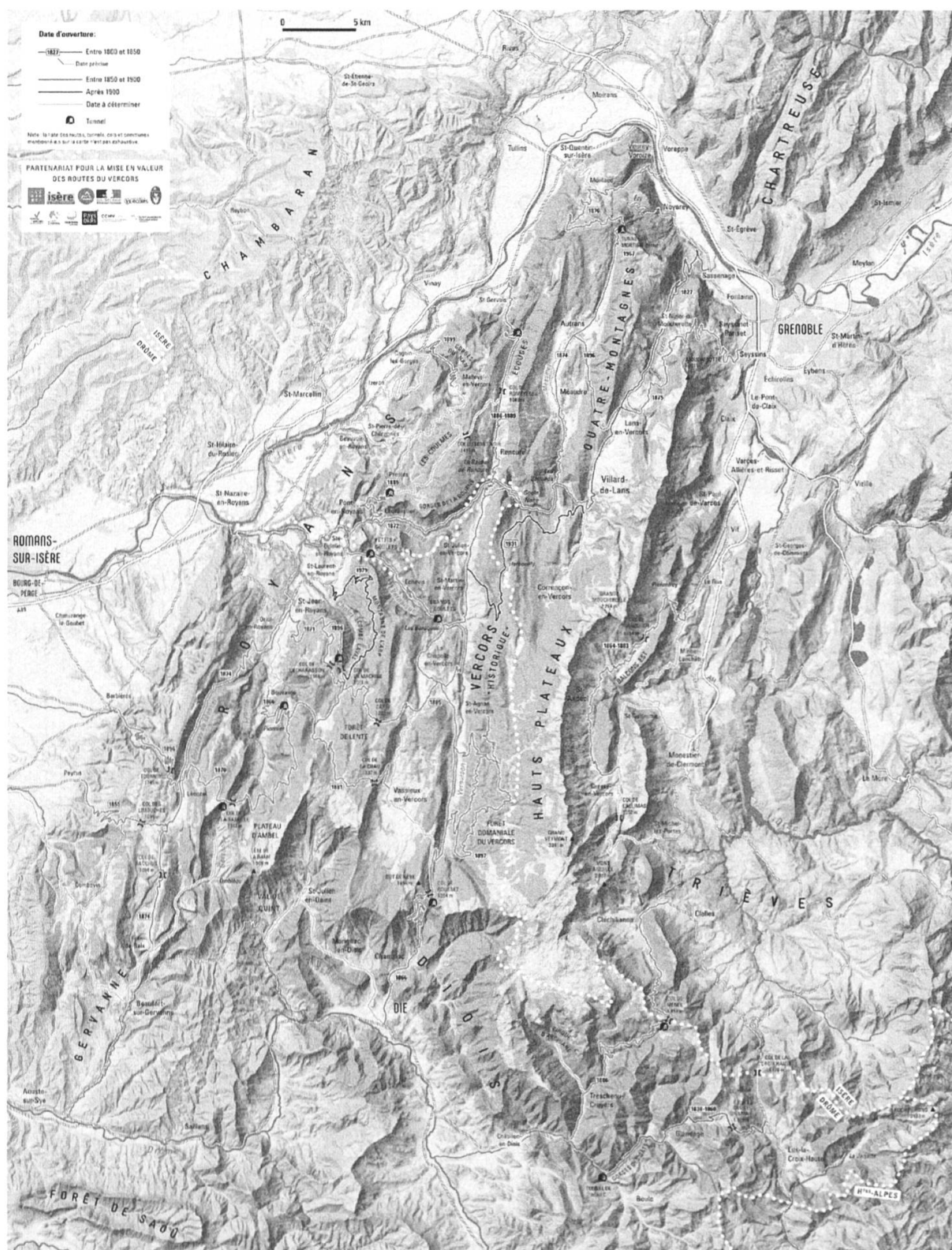


Fig. 1. La création des routes du Vercors. Source: E. Bournay, G. Marais, E.-S. Mouret, 2019.

à des tuilages dans le temps et dans l'espace. Ils restituent la complexité des effets de l'aménagement routier et des problématiques des territoires de montagne. Il s'agit donc d'examiner comment les conflits d'usages liés à la gestion du réseau routier traduisent les changements de rapports entre sociétés et environnements, et les mécanismes par lesquels ces derniers interviennent dans les débats publics et les politiques de développement territorial. Un premier regard est porté sur les conflits d'usages en termes de gestion départementale de la voirie dans un contexte de réformes territoriales et d'intensification des politiques de prévention des risques. Les réactions suscitées auprès des usagers par ces politiques sont ensuite analysées. Enfin, différentes facettes de ces conflits sont révélées par les effets du relief.

La gestion difficile d'un réseau routier interdépartemental

Un des facteurs de conflictualités sur les routes de montagne réside dans les stratégies élaborées par les collectivités en charge de la voirie, face aux risques «naturels». La sécurité des déplacements est l'objet d'une exigence accrue de la part des usagers, la menace d'un recours en justice n'est pas loin en cas d'accident. Néanmoins, les fermetures de routes dites préventives, lorsque le risque est trop menaçant, sont mal acceptées.²⁸ Cela génère des situations complexes. Les routes du Vercors offrent un exemple dans lequel la gestion du réseau routier est partagée entre la Drôme et l'Isère, deux départements qui mobilisent des moyens différents. À partir des années 1980, la décentralisation opère de nouvelles répartitions de compétences entre l'État et les collectivités territoriales.²⁹ Jusqu'en 2004, le réseau routier du Vercors, est géré par l'État au travers des Directions Départementales de l'Équipement de la Drôme (DDE 26) et de l'Isère (DDE 38). Elles dépendent du Ministère de l'équipement, sont organisées de manière déconcentrée et partagent des codes issus d'une base commune adaptée à l'ensemble du territoire national. Une fois transférées au niveau du conseil départemental, les modalités de gestion de la voirie dépendent des choix des départements qui ne sont pas tenus d'adopter des protocoles similaires.³⁰ Le département de l'Isère déconcentre ses missions au sein des territoires où sont mises en place des «maisons du département», à partir desquelles des équipes spécialisées gèrent les routes.³¹ Les routes de montagne représentent une part importante de la voirie iséroise dont plus de mille kilomètres sur environ 4600 se trouvent à plus de 800 mètres d'altitude.³² Le département revendique des savoir-faire dans ce domaine pour lequel il mobilise des moyens humains conséquents. Dans la Drôme voisine, les routes de montagne correspondent à une fraction réduite du territoire départemental ne nécessitant

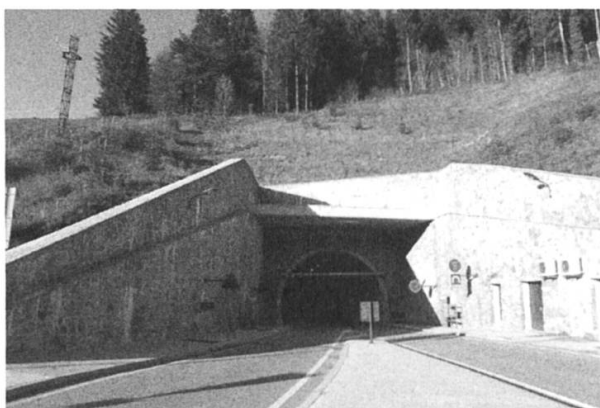
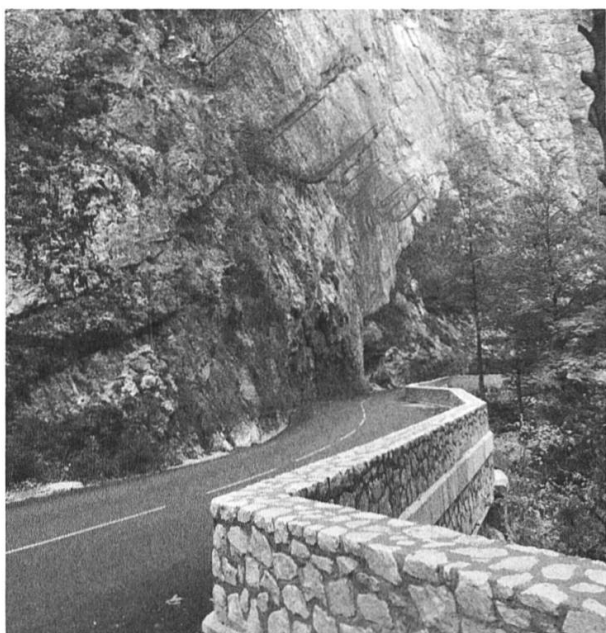


Fig. 2. Un tronçon sécurisé sur la RD 531 et le tunnel des Grands Goulets.

pas la mobilisation de moyens spécifiques. Les modes contrastés de gestion des routes entre les deux départements sont ressentis par les usagers. C'est un facteur d'inerties car la coopération entre collectivités locales d'échelons égaux est déterminante dans l'organisation de l'action publique en termes de mobilité.³³

Un des effets sous-jacents de la décentralisation est la redéfinition des responsabilités en cas d'accident. La D.D.E., en tant que service de l'État, disposait d'une forme juridique qui la protégeait. Une fois les routes passées sous la gouvernance du département, se sont désormais les directeurs des routes qui sont individuellement responsables. Le réseau routier du Vercors comprend des axes sujets aux éboulements. Dans les années 2000, face à ces problématiques, les deux départements optent pour des stratégies différentes. La route départementale 531 (gorges de la Bourne) illustre la politique du département isérois concernant les risques sur les axes routiers. Ouverte en 1872, cette route est le seul axe de desserte directe entre le canton de Villard-de-Lans et la vallée du Rhône. C'est un des axes majeurs de l'Isère par l'importance de son trafic pendulaire et de sa fonction de desserte de chef-lieu de canton et de stations de ski.³⁴ Depuis son ouverture, la route est sujette aux éboulements. En 2004 et 2007, ces phénomènes ont causé deux accidents mortels. Ils suscitent une jurisprudence à l'issue de laquelle le département isérois restructure l'organe de décision relatif à la voirie. Toute signature se fait désormais au nom de l'entité «Conseil Départemental». Le directeur des routes est déchargé pénalement.³⁵ Le département met en place un service risque dédié à la surveillance de l'axe et lance en 2008 un programme de travaux de sécurisation sur 15 ans. L'objectif est de garder la route ouverte en la sécurisant au maximum.

À quelques kilomètres des Gorges de la Bourne, dans la Drôme, se trouve la route départementale 518 (Grands Goulets). La route ouverte en 1854 est étroite et les croisements difficiles motivent dès les années 1960, un projet de percement de tunnel dans la roche que la route jouxte, afin de fluidifier le trafic. Resté sans suite, le projet est régulièrement évoqué pour désenclaver le canton de la Chapelle-en-Vercors. Situé au Sud du massif, il est considéré comme économiquement plus fragile que les cantons de la partie iséroise. Dans les années 1990, certains élus envisagent de nouveau ce projet qui suscite de vives oppositions. Des militants écologistes (les Verts-Drôme), et des membres de la FAUP (Fédération des Amis et Usagers du Parc) accusent le projet ne pas respecter la charte du Parc Naturel Régional du Vercors et de manquer de transparence.³⁶ Ils dénoncent les effets délétères sur l'environnement. En 2003, un éboulement succède de quelques minutes au passage d'un bus scolaire. Les craintes que cet événement génère sont accentuées par le retentissement des accidents sur la route des gorges de la Bourne. Le projet est approuvé et en 2008, le tunnel des Grands Goulets long de 1,7 kilomètre est ouvert pour plus de cinquante millions d'euros dont 6,5 millions sont subventionnés par l'Europe.³⁷ Contrairement aux annonces formulées lors de l'enquête publique, l'ancienne route n'est pas rouverte et l'accès est interdit sous prétexte qu'elle est l'issue de secours du tunnel. De plus, aucun directeur des mobilités n'est prêt à engager sa responsabilité personnelle. En cas d'accident le coût de l'ouverture du tunnel serait injustifié. La fermeture de l'ancienne route a des conséquences socio-économiques lourdes pour le secteur du tourisme.

La gestion partagée d'un réseau routier transdépartemental situé en montagne, engendre des achoppements horizontaux, du fait des politiques contrastées des deux départements gestionnaires. Cet exemple ajoute une connaissance supplémentaire à la question des risques sur les infrastructures de circulation en montagne. En s'intéressant aux routes d'accès aux stations de ski de Tignes (Savoie), V. Boudières démontre que la complexité de la gestion du risque d'avalanche sur les routes résulte, elle aussi en partie, du transfert des compétences liées à la voirie. À l'inverse de la gestion des éboulements qui s'opère unilatéralement à l'échelle départementale, les décisions et mises en œuvre techniques de fermeture ou de déclenchement d'avalanches dépendent d'un chevauchement de compétences et de responsabilités entre les départements, les mairies, le Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne, les services des pistes et de voirie. L'achoppement est vertical et engendre une forme de vulnérabilité.³⁸ La gestion des risques sur les routes de montagne confrontent les acteurs gestionnaires. Il génère également des tensions pour les habitants et usagers.

Des routes révélatrices de tensions

Les aménagements routiers suscitent des critiques. L'exemple des réactions provoquées par des travaux de sécurisation auprès d'usagers – sous la forme par exemple de l'illustration suivante – est intéressant.³⁹

Ce dessin satirique réalisé par Serge Lombard en 2013, est publié dans un média local.⁴⁰ Il a pour sujet les travaux de sécurisation de la route départementale 531. Le dessin représente la route équipée de filets pare-blocs, destinés à la protéger des chutes de pierres. La référence au Land Art associe les filets de sécurité à des œuvres d'art. Les gorges, telles des galeries d'art contemporain, permettent de venir observer des œuvres tout autant inutiles qu'onéreuses. La dénonciation des politiques de court terme auxquelles répondent ces travaux est manifeste. L'artificialisation et le non-sens écologique et paysager sont des dénonciations implicites remettant en cause l'action du Parc Naturel Régional du Vercors. Un hiatus entre la sécurisation des routes et la préservation du patrimoine naturel est dénoncé. Le parc naturel régional du Vercors est pris à partie.⁴¹ La supposée complaisance de l'institution envers des éventuelles prises d'intérêts contraste avec ses missions de protection du patrimoine local et de développement durable du territoire.

Pourtant, dès ses premières années la question des routes est au cœur des préoccupations du parc. Néanmoins, l'institution rencontre par la suite des difficultés à mener des actions concernant les routes. C'est un sujet sensible sur lequel le parc ne s'impose pas face à d'autres acteurs ne partageant pas les mêmes visions de développement territorial. À plusieurs reprises depuis les années 1990, les opposants aux projets d'aménagements routiers dénoncent l'inaction du Parc. En miroir, les élus ayant supporté la création du tunnel des Grands Goulets soulignent la timidité du parc à prendre parti pour un projet entendu comme utile au territoire.⁴² Plus largement, cela rappelle que certains territoires se sont vu imposer, au nom de la prévention des risques, des critères de gestion du territoire différents des cultures du risque préexistantes. Luigi Lorenzetti avec l'exemple de la protection du tracé ferroviaire du Saint-Gothard, évoque une culture du risque «par en bas», élaborée par les sociétés concernées, dont les savoirs passent par une forme de mémoire collective. Les remises en cause des politiques de sécurisation des routes expriment une forme de décontextualisation de ces dernières.⁴³

La majorité des témoins interrogés considèrent que l'acceptation du risque fait partie de la culture de la montagne, et que certaines contraintes ne sont pas maîtrisables.⁴⁴ Tous notent un changement du rapport des pouvoirs publics aux risques d'éboulements sur les routes. Le principe de précaution amène plus souvent à fermer pendant plusieurs jours les axes routiers. Les usagers sont



Fig. 3. La sécurisation des gorges de la Bourne.

alors contraints d'emprunter des déviations qui rallongent les parcours. Pour expliquer ce changement, les témoins s'accordent sur la part du tout sécuritaire exacerbée par une augmentation du trafic depuis les années 1970. Pour d'autres, depuis les années 1980, la venue de nouveaux habitants est responsable des changements de gestion de la voirie. Ces derniers, en travaillant pour la majorité en plaine, font des allers-retours quotidiens sur ces routes pour lesquelles ils attendent le même niveau de viabilité qu'en plaine. L'augmentation de demandes d'accès rapides, réguliers et sécurisés engendre une pression politique qui participe d'une mutation quant au traitement du risque. Les nouveaux usagers demanderaient des équipements plutôt que d'assumer les risques face auxquels ils ne sont pas responsabilisés. Certains témoins leur opposent une forme de culture du risque propre aux «gens d'ici» habitués aux contingences de la montagne auxquelles ils auraient adapté leur mode de vie en privilégiant si possible des emplois à proximité.

Les attentes par rapport à la route constituent un marqueur de l'ancienneté sur le territoire. C'est un élément structurel.⁴⁵ Pourtant, tous les témoins interrogés ne sont pas issus de familles anciennes, certains sont arrivés dans les années 1970 voire après. Parmi les nouveaux arrivants, beaucoup critiquent les dispositifs de sécurisation et s'opposent aux aménagements. C'est une forme de réinvention de la dialectique ouverture-fermeture. Le phénomène de périurbanisation auquel est confronté le Vercors intensifie les mobilités ville-montagne.⁴⁶ Malgré une circulation intense la métaphore de la fermeture reste présente et renvoie à un souhait pour certains de se démarquer des nouveaux arrivants. Ces

problématiques sont transformées par les usagers au prisme des mobilités. Les routes participent ainsi à la construction d'une identité territoriale caractérisée par une culture des circulations en montagne. Certains conflits d'usages liés aux routes de montagne peuvent alors être examinés à l'aune du relief.

Le relief comme prisme d'étude des conflictualités liées aux circulations

S'il n'a jamais été un obstacle aux circulations des sociétés, le relief les influence. Il peut les faciliter ou les rendre plus laborieuses. Au cours du XIX^e siècle, la création de routes carrossables en fond de vallée concentre les itinéraires au plus proche des déclivités inférieures du relief, afin de rendre les traversées plus directes et rapides. En polarisant le trafic en fond de vallée, la circulation carrossable marginalise d'anciennes voies pédestres.⁴⁷ Les nouvelles normes de circulation créent dès le XIX^e siècle une dépendance aux routes dont les fermetures obligent les usagers à modifier leurs pratiques. Si au XXI^e siècle parmi le groupe des conflits liés aux infrastructures routières les revendications se font principalement à l'encontre d'un projet d'aménagement routier, des conflits environnementaux résultent également de leur fermeture. Quelles soient successives à un phénomène naturel ou préventives, elles engendrent des protestations et illustrent la fragilité des territoires face aux risques et aux phénomènes d'isolements.⁴⁸ En Vercors, la fermeture pour travaux des tunnels des Petits Goulets, illustre comment le relief participe d'une part, à différents niveaux de conflictualités et d'autre part, à l'ambivalence d'un conflit qui s'articule autour de la route à la fois menacée – dénonciation des effets délétères de la fermeture –, et rejetée – refus d'aménagement supplémentaires.

En 2019, le département de la Drôme projette d'abaisser de 40 centimètres la chaussée des tunnels des Petits Goulets afin de permettre aux véhicules hauts de plus de 3,50 mètres d'y circuler.⁴⁹ La sécurisation préalable du site nécessite neuf semaines de fermeture de la route départementale 518, suite à quoi les travaux de mise au gabarit induisent une fermeture chaque automne durant trois mois, de 2020 à 2022. Ces fermetures successives modifient le quotidien des cinquante-six habitants de la commune d'Échevis située en amont des tunnels des Petits Goulets et à l'aval de celui des Grands Goulets. Échevis est à moins de dix kilomètres et un quart d'heure des communes de piémont où travaillent la plupart des habitants et où se trouvent les principaux services et écoles. Lors des fermetures, les habitants doivent prendre une déviation qui remonte sur le plateau pour redescendre par la vallée voisine, ce qui représente plus de 75 kilomètres aller/retour et comporte le passage d'un col sans couverture réseau. La déviation induit des trajets plus longs, donc plus coûteux sur des routes qui

nécessitent de la vigilance. C'est une forme d'enfermement qui, bien que temporaire, impacte les usagers.

Dans le cas des travaux des Petits Goulets, certains habitants d'Échevis estiment avoir été pris de court par le projet, en opposition duquel, ils créent en juillet 2019 un collectif citoyen appelé «S.O.S. Petits Goulets». Les membres du collectif – qui représentent alors plus de la moitié des habitants d'Échevis aux profils socio-professionnels variés – lancent une pétition à l'encontre du projet,⁵⁰ et organisent des actions de communication. Ils dénoncent un manque de concertation entre les différents échelons du territoire, interprété comme un procédé visant à éviter les actions à l'encontre du projet. Les porte-paroles du collectif insistent sur les conséquences socio-économiques pour les habitants. Ce premier niveau de conflictualité est relatif à la gêne occasionnée par les travaux à laquelle s'ajoute une remise en cause du processus décisionnel. Le conflit se développe dans un contexte où les routes occupent une place particulière. Le département de la Drôme développe un projet de valorisation touristique des routes du Vercors appelé «Sublimes routes». Au même moment, le Conseil Général pilote avec les Archives Départementales une exposition sur les routes. Le conflit des Petits Goulets détonne de ces politiques menées à plus large échelle. La proximité des élections municipales de 2020 et départementales de 2021 peut expliquer l'attitude distante de certains élus.

Le collectif a quelques soutiens auprès des communes limitrophes. En parallèle, beaucoup d'usagers – dont des habitants d'Échevis –, ne se prononcent pas par choix ou parce qu'ils s'accommodent d'une situation qu'ils considèrent nécessaire. Le projet d'agrandissement des tunnels a également des partisans tels que des grumiers et agriculteurs du plateau du Vercors. Pour eux, des tunnels plus hauts permettent de circuler avec des chargements plus importants et de réduire le nombre de voyages. Les élus départementaux favorables au projet tel que C. Morin, évoquent l'amélioration du transit des poids lourds et surtout le développement touristique du Vercors drômois grâce à la circulation de bus touristiques plus grands et plus modernes. Au même moment, le projet «Sublimes routes» stimule la mise en place d'aménagements touristiques sur le plateau. En n'étant pas située en piémont, ni en plateau, la commune d'Échevis ne sera pas une étape des circuits touristiques à venir. Bien que non déterminante, la situation topographique des territoires d'où viennent les différents usagers – plateaux, piémonts et zone d'entre-deux – influence leur positionnement quant au projet. L'analyse de ce conflit doit intégrer la verticalité ainsi qu'une superposition d'échelles entre les nuisances diverses ressenties pour une vallée (Échevis) et l'amélioration de la circulation entre plaine, vallée, plateau, couvrant un périmètre plus large. Les questions d'échelles apparaissent également pour des axes transnationaux. En 2007, le projet de doublement du tunnel routier de



Fig. 4. Banderoles du collectif S.O.S. Petits Goulet

Tende entre France et Italie, suscite l'opposition d'élus écologistes de la vallée de la Roya. Ils redoutent une augmentation disproportionnée du trafic routier par rapport aux besoins de la vallée, menacée de devenir un couloir de circulation.

Face à l'argument du développement touristique, les membres du collectif arguent que ce type de tourisme ne correspond pas à l'image du Vercors. Cela pourrait au contraire lui être nocif. Ils redoutent les impacts environnementaux d'une augmentation de la fréquentation motorisée et questionnent le bien-fondé des travaux. Il s'agit d'un niveau plus profond de cette conflictualité qui confronte différents modèles de développement. Ces attentes opposent, comme pour d'autres territoires de montagne, une vocation productive à une fonction paysagère et environnementale.⁵¹ D'une part, un éco-tourisme de qualité, durable et respectueux de l'environnement, et dont les retombées sont plus longues à venir. D'autre part, un tourisme de masse qui nécessite des aménagements stimulant l'économie locale, pour permettre le passage de véhicules plus grands et garantissant des retombées économiques rapides. Considérés sur la longue durée, ces questionnements rappellent que dès leur ouverture, les routes du Vercors sont au cœur de conflits d'usages confrontant différents modèles touristiques. Le tourisme routier est, du dernier tiers du XIX^e siècle jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, le principal modèle de développement territorial au détriment d'autres usages des routes, telle que l'exploitation forestière. Au tourisme routier s'ajoute au milieu du XX^e siècle un tourisme mémoriel. Le tourisme lié aux sports d'hiver prend ensuite le pas. Ces débats peuvent être entendus comme les indices d'une phase de transition vers un autre modèle touristique.

Ces conflits illustrent également des micro-stratégies locales. Au printemps 2020, les membres actifs du collectif intègrent la municipalité à l'instar du nouveau maire P. Inard, concrétisant les critiques du positionnement du maire sortant quant au projet. Au même moment, une alternative temporaire permettant d'éviter le détour par le plateau du Vercors, grâce à l'aménagement d'un che-

min communal en piste carrossable est envisagée. La Direction des Déplacements du département de la Drôme est d'abord réticente. Elle évoque un coût trop élevé.⁵² L'alternative est finalement mise à l'étude,⁵³ mais n'aboutit pas. Elle nécessite en effet de traverser des propriétés privées dont les propriétaires sont récalcitrants. Des rancœurs au sujet de droits de passages entre certaines familles resurgissent à cette occasion. La déviation est également soutenue par le maire d'une commune limitrophe cherchant, en réactualisant un projet de raccordement envisagé à la fin du XIX^e siècle, à marquer d'une note positive la fin de son mandat. Le relief permet de saisir des micro-conflictualités dans leurs évolutions en fonction d'enjeux transversaux à l'échelle globale et locale.

Conclusion

256

La gestion du réseau routier du Vercors est complexe. D'une part elle est partagée entre deux départements aux politiques contrastées, et d'autre part, elle est au cœur d'usages multiples. Les vocations plurielles assignées aux routes, en multipliant les rapports aux risques⁵⁴ et au développement territorial, génèrent un faisceau de conflictualités exacerbées par la dépendance du territoire envers la circulation automobile. Les conflits d'usages liés aux aménagements routiers traduisent les changements des rapports entre les sociétés et leurs environnements en les intégrant dans des problématiques économiques, identitaires et politiques. Pour un territoire classé Parc Naturel Régional, dans un contexte de décentralisation, d'auto-développement des zones de montagne, de transition socio-écologique et de nouvelles demandes sociales, les routes doivent à la fois être sécurisées, agrandies, valorisées et préservées. Elles suscitent des conflits d'intérêts et des rapports de forces entre usagers, habitants et administrateurs du territoire, traduisant les mécanismes de sélection des modèles de développement territoriaux. Elles révèlent les inerties de ces choix, les intérêts privilégiés et ceux mis de côté. Les routes réintroduisent également ces mécanismes dans des temporalités plus étendues. Les aménagements routiers de montagne fournissent ainsi des éléments de connaissance sur la manière dont les territoires alpins opèrent des transitions et comment cela transparait dans les politiques publiques d'aménagement. Ces dernières ne sont ni fluides ni linéaires. Il s'agit au contraire de périodes de contingences, où chaque réponse est susceptible d'annoncer d'autres problèmes. Cela invite à poser sur ces phénomènes un regard dynamique, construit sur le temps long et intégrant les caractéristiques propres à ces territoires tel que le relief.

En ouverture: La route des Grands Goulets.
Source: Mouret, juillet 2018.

- 1 S. Gal, «Montagnes et conflictualité: le conflit, facteur d'adaptations et d'innovations territoriales», *Revue de géographie alpine*, 104, 1, 2016, p. 2.
- 2 P. Melé, «Conflit d'usage», in: I. Casillo (dir.), *Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation*, Paris 2013.
- 3 R. Melot, A. Torre, «Introduction: Conflits d'usage dans les espaces ruraux et périurbains», *Économie rurale*, 332, novembre-décembre 2012.
- 4 J.-P. Wolff, «L'inévitabilité des conflits liés aux infrastructures de transports?», *Sud-Ouest européen*, 40, 2015, pp. 5–12.
- 5 P. Subra, «Le transport routier en France: aspects géopolitiques d'une question environnementale», *Hérodote*, 100, 1, 2001, pp. 151–179.
- 6 M. Flonneau, L. Laborie, A. Passalacqua (dir.), *Les transports de la démocratie, approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes 2014, p. 9.
- 7 L'administration vicinale est créée en 1836, et est en charge de la voirie rurale.
- 8 J. Georges, «L'établissement des routes dans le massif du Vercors», *Revue de géographie alpine*, 9, 2, 1921, pp. 229–284.
- 9 J. Blache, *Les massifs de la Grande-Chartreuse et du Vercors. Étude géographique*, Grenoble 1931 et R. Blanchard, *Les Alpes occidentales*, Tome I, 1938. Pour l'échelle alpine voir P. Arbos, «Les communications dans les Alpes françaises», *Annales de Géographie*, 28, 153, 1919, pp. 161–176, et R. Blanchard, «Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne (1796–1815)», *Revue de géographie alpine*, 9, 2, 1921, pp. 312–321.
- 10 Au début des années 1980, le Parc Naturel Régional du Vercors publie un ouvrage intitulé *Un siècle de routes en Vercors*. En 2020, les Archives Départementales de la Drôme leur consacrent une exposition et un ouvrage intitulé *Chemins faisant, une histoire des routes du Vercors*.
- 11 Deux mémoires de master en histoire réalisés sous la direction d'A.-M. Granet Abisset (Université Grenoble Alpes) sont à citer: E. Croze, *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*, 2004; A. Rochas, *Le Vercors: théâtre d'une bataille des routes (an X–1920). Transformation et accessibilité du territoire des Quatre-Montagnes iséroises par le CGC n° 6 de Grenoble au Villard-de-Lans par Sassenage*, 2015.
- 12 M. Blanchard, *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne (1786–1815). Essai d'étude historique sur un groupe de voies de communication*, Grenoble 1920.
- 13 A.-M. Granet-Abisset, *La route réinventée. Les migrations des Queyrassins aux XIX^e et XX^e siècles*, Grenoble 1994; M. Gigase, C. Humair, L. Tissot, *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales, XIX^e–XX^e siècles*, Strasbourg 2014.
- 14 B. Amouretti, *Les Hommes de la route au XIX^e siècle. De Briançon au Bourg d'Oisans*, Aix-en-Provence 1984.
- 15 A. Pipien, *Construire la modernité, développer les territoires alpins, une histoire sociale de la route au XIX^e siècle. L'exemple de la route de l'Oisans*, Thèse de doctorat Grenoble 2, 2014.
- 16 L'histoire des routes abordée selon une entrée questionnant les risques et conflits environnementaux est peu développée en France, hormis la thèse de Louis Baldasseroni, *Du macadam au patrimoine, modernisation de la voirie et conflits d'usages: l'exemple de Lyon, fin XIX^e–fin XX^e siècles*, Thèse de doctorat, Paris Est Marne-La-Vallée 2019. L'auteur examine dans le cadre

urbain de la voirie lyonnaise les nuisances liées aux moyens de transport modernes.

17 Melot/Torre (voir note 3).

18 P. Jeanneaux, «Économie de la décision publique et conflits d'usages pour un cadre de vie dans les espaces ruraux et périurbains», *Développement durable et territoires*, Dossier 7, 2006.

19 «Traverser les Alpes», *Revue de géographie alpine*, 90, 3, 2002. Dès l'introduction B. Debarbieux rappelle la capacité des traversées alpines à susciter des controverses et polémiques.

20 J. P. Wolff, «Infrastructures de transports et conflits», *Sud-Ouest Européen*, 40, 2015.

21 Flonneau/Laborie/Passalacqua (voir note 6). Cette réflexion s'inscrit dans le champ du séminaire de l'Association Passé-Présent-Mobilité (P2M). Il s'agit d'un groupe de chercheurs en sciences humaines et sociales qui questionnent les mobilités par une approche pluridisciplinaire. L'association est actuellement présidée par E. Faugier. Le siège social est établi au Laboratoire d'Études Rurales à Lyon.

22 Service Vicinal, Ponts et Chaussées, Direction départementale de l'équipement. Ces sources restituent les regards des aménageurs.

23 Enquête orale initiée en 2015 dans le cadre d'une thèse en histoire contemporaine portant sur l'aménagement routier des territoires de montagne. En 2021 elle comprend 40 entretiens. Certains témoins désirant rester anonyme, l'anonymat est utilisé pour tous.

24 Aucun entretien n'a été réalisé avec des usagers n'habitant pas le territoire.

25 Contributions à la plateforme «Université Vercors» créée par le Parc Régional du Vercors ainsi qu'à l'exposition «chemin(s) faisant, une histoire des routes du Vercors».

26 Projet «sublimes routes» piloté par le département de la Drôme.

27 Collectif «S.O.S. Petits Goulets».

28 V. Boudières, E. Marcepoil, D. Richard, «Comment gérer le risque d'avalanches sur les routes des stations de montagne? Essai d'analyse», *Sciences Eaux & Territoires*, 2, 2010, pp. 58–65.

29 X. Desjardins, «Mobilité, démocratie et échelles de l'action publique locale», in: Flonneau/Laborie/Passalacqua (voir note 6), pp. 83–97, (ici p. 83).

30 Journal officiel de la République française. LOI n° 92-1244 du 2 décembre 1992 relative à la mise à la disposition des départements des services déconcentrés du ministère de l'équipement et à la prise en charge des dépenses de ces services. Décret n° 2006-1342 du 6 novembre 2006 relatif au transfert aux collectivités territoriales des services déconcentrés du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer pour l'exercice des compétences en matière de routes nationales transférées.

31 C'est une équipe d'ingénieurs et de techniciens affectée à la surveillance de la route.

32 www.isere.fr/routes-transports.

33 Desjardins (voir note 29), p. 93.

34 V. Le Bidan, «Exemple de gestion des risques «mouvements de terrain» sur des itinéraires routiers: sécurisation des gorges de la Bourne», *Journée technique, connaissance et prévention des risques*, Bron 10 avril 2014.

35 *Ibid.*, Des précisions sont données lors d'entretiens en mai 2018 et septembre 2019.

36 *Le Dauphiné Libéré*, 24 août 1998 et 10 janvier 1999, et entretiens réalisés en mars 2019.

37 Conseil Général de la Drôme, Le département inaugure le tunnel des Grands goulets, www.planete-tp.com/le-tunnel-des-grands-goulets-r304.html, 11 juillet 2020.

38 Boudières/Marcepoil/Richard (voir note 28).

39 Cette remarque est également formulée par des usagers ne résidant pas sur place.

40 <https://initiatives-vercors.fr/humour-Les-travaux-des-gorges-de>. Publié le 17 juin 2013.

41 Un parc naturel régional est créé pour protéger et mettre en valeur un territoire rural habité et dont les paysages, les milieux naturels et le patrimoine revêtent un équilibre fragile. Les actions du parc s'effectuent autour d'un projet concerté avec l'ensemble des acteurs et habitants dans une optique de développement durable. Le parc naturel régional du Vercors est fondé en 1970. Il œuvre au développement d'activités économiques et d'un modèle social durable au moyen d'une charte. Il est géré par un syndicat mixte regroupant diverses collectivités locales.

42 *Le Dauphiné Libéré*, Drôme et Ardèche, 25 février 2003.

43 L. Lorenzetti, «Défis et enjeux d'un territoire du risque. L'exemple de la région du St. Gothard, XIV^e–XIX^e siècles», in: A.-M. Granet-Abisset, S. Gal (dir), *Les territoires du risque*, Grenoble 2015, pp. 237–251, ici p. 251.

44 Cette inflexion est formulée par plusieurs témoins qui ont en commun d'utiliser plus de quatre fois par semaine les routes.

45 P. Alphanéry, Y. Sencébé, F. Pinton, «Ce que co-habiter veut dire: fragmentation et recomposition dans les communes rurales», *Ethnologie française*, 2016, pp. 141–152 et Y. Sencebe, «Être ici, être d'ici. Formes d'appartenance dans le Diois (Drôme)», *Ethnologie française*, 34, 1, 2004, pp. 23–29.

46 A. Sgard, P. Hanus, «Prendre la route. Expériences de la mobilité en Vercors», in: C. Burgard, B. Charenton (dir), *Chemin(s) faisant, une histoire des routes du Vercors*, Paris 2020, pp. 122–130.

47 A.-M. Granet-Abisset, «Retard et enfermement». Érudits et historiens face aux sociétés alpines (XIX^e–XX^e siècles), *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie (Le temps bricolé. Les repré-*

sentations du Progrès (XIX^e–XX^e siècles) sous la dir. de J.-N. Pelen, A.-M. Granet-Abisset), 1, 3, 2001, pp. 55–76, ici p.74.

48 Lorenzetti (voir note 43), p. 239.

49 *El Condor*. Petit journal illustré du Vercors et du Royans, 5, 2019.

50 <http://ghost-exemple.web-en-royans.fr>.

51 Melot/Torre (voir note 3).

52 Direction des déplacements du département de la Drôme, Compte-rendu de réunion du 18 décembre 2019, mise au gabarit des Petits Goulets.

53 Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes, décision n° 2021-ARA-KKP-3160, Décision de l'Autorité chargée de l'examen du projet dénommé «création d'une piste forestière provisoire» sur la commune d'Échevis, 16 juillet 2021.

54 Lorenzetti (voir note 43), p. 238.

