

*Le franchissement des massifs alpins est passé, au cours des siècles, d'une épreuve de force, d'un engagement individuel et physique, à la succession de « grands gestes » politiques, financiers, pour créer, renforcer et protéger des zones de passage. Au cœur de l'Europe, de la Méditerranée et à la porte de l'Orient, les passages transalpins assument un rôle de première importance. Politiques et échanges commerciaux les ont façonnés, canalisant et accélérant les mouvements. Chacun des cols, des routes, des tunnels, a joué un rôle plus géopolitique que géographique : prépondérant un jour, balayé et remplacé un autre. Au poids de l'histoire s'ajoute la percée des techniques. Du mythique passage d'Hannibal à l'emploi des tunneliers, les voies transalpines effacent pentes et altitude*

*Jusqu'à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, on subit la montagne. De nombreux points de franchissement se limitent aux cols plus accessibles que les sommets voisins. Chasseurs, pasteurs, légions, négociants, pèlerins, rois : on marche, on chevauche, on loue chaises, litières, on emprunte berlins, diligences. Structures et points d'accueil : hospices, auberges, contrôles fiscaux et militaires.*

*A partir des XVIII-XIX<sup>ème</sup> siècle, les passages sont des terrains de conquête du pouvoir. Les Alpes permettent de canaliser les courants d'échanges et les faire converger vers des passages aménagés et contrôlés. Les cols et les routes sont désormais carrossables.*

*Dès 1840, la toute puissance des techniques pénètre les Alpes. Chemins de fer, voies ferrées, tunnels : tous les grands tunnels ferroviaires subalpins sont mis en service entre 1871 et 1928.*

*Avec le XXI<sup>ème</sup> siècle, de nouveaux besoins sont apparus. Le tourisme, les «ruées organisées», le «Juste à temps» en sont des exemples... De nouveaux tunnels routiers et autoroutiers sont percés de 1965 à 1994. Suite à des accidents spectaculaires, des polémiques ont surgi quant aux politiques strictes ou laxistes des autorités...*

## A QUEL PRIX L'HOMME A-T-IL SU MAITRISER L'ESPACE ALPIN ET LE DESENCLAVER ?



## Doc. 1 : Des passages historiques

Dès le début de l'empire romain les passages à travers les Alpes ont été d'une grande importance stratégique. Les Romains tracèrent à travers l'arc alpin les premières routes carrossables pour relier les provinces gauloises, germaniques et danubiennes à la capitale de l'empire.

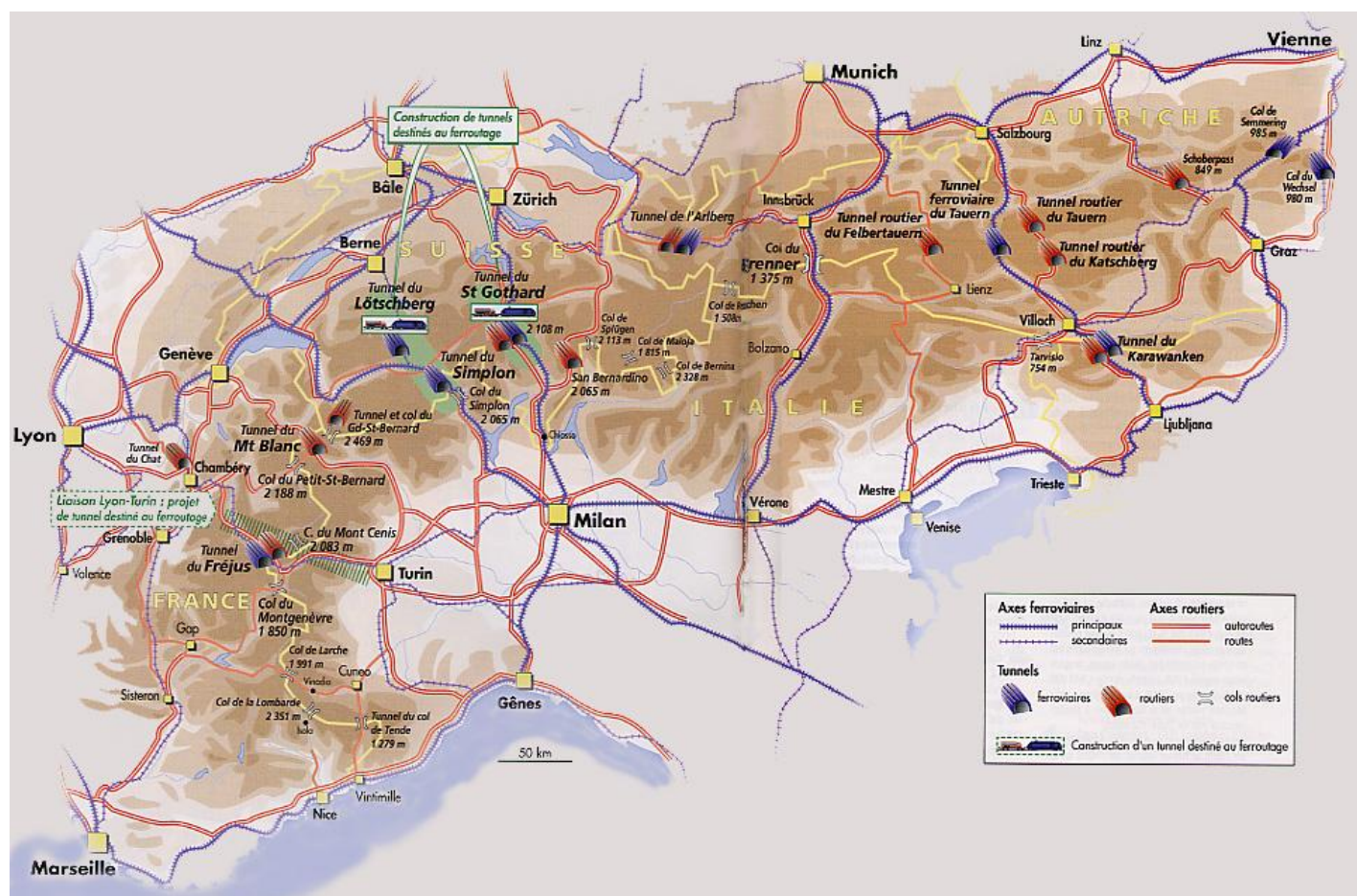
(...) Depuis 20 ans environ, les entreprises européennes misent sur le concept de flux tendus ("just in time" ou "zéro stock") pour abaisser leurs coûts. (...) La baisse des coûts de transport et le développement des nouvelles technologies de l'information, ont rendu la production moins exposée aux aléas conjoncturels, et plus flexible. Mais pour diminuer les coûts de stockage (...), les entreprises sous-traitent\* aux transporteurs les frais de magasinage, et les stocks finissent par se croiser sur mer, dans les airs, sur terre et dans les tunnels.

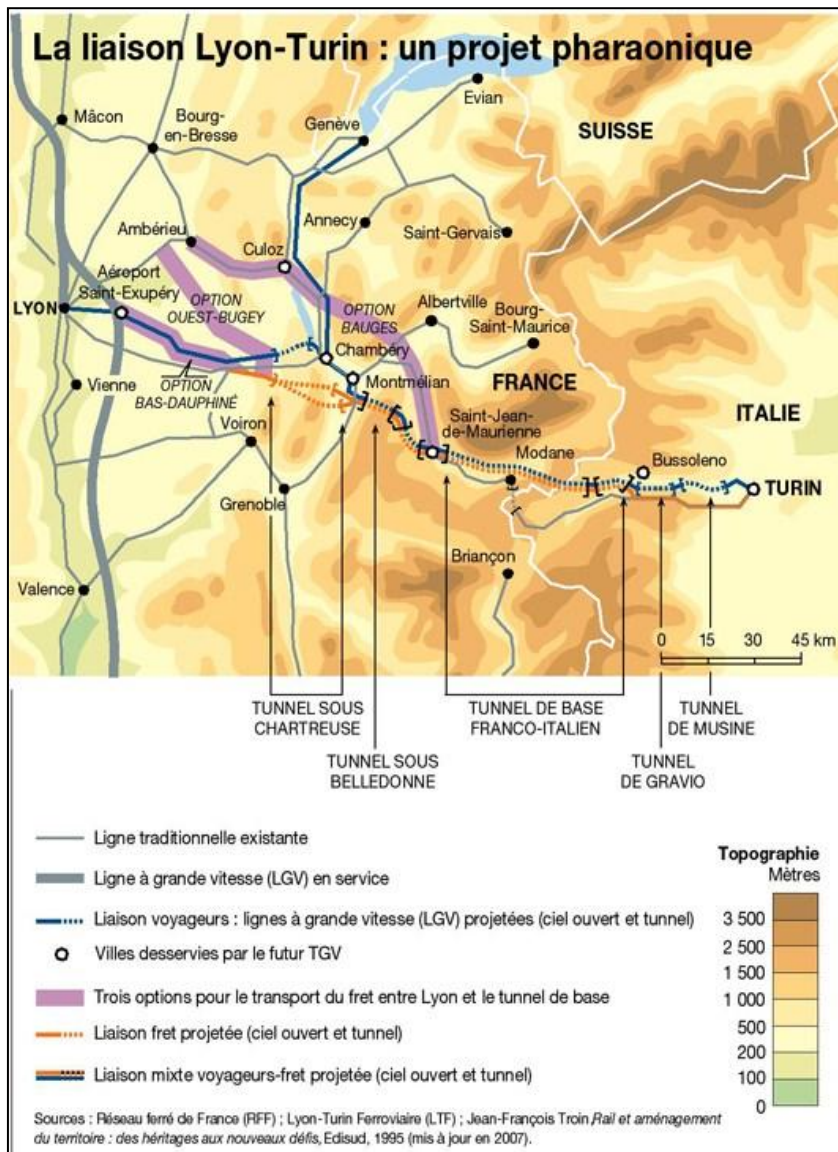
La création du marché unique européen a elle aussi fait exploser les courbes du trafic transalpin. Un élargissement de l'Union européenne vers l'Est risque fort de contribuer aussi à une recrudescence des flux de marchandises sur la partie orientale des Alpes jusqu'alors quelque peu préservée par les poids lourds. De plus, selon les estimations près de la moitié des marchandises transportées à travers la totalité de l'arc alpin n'ont fait que transiter par les Alpes (destination ou origine autre que celle d'un pays alpin). Il est donc primordial d'avoir une vision globale et une politique concertée au niveau européen. L'Autriche a vu, du fait de la libre circulation engendrée par son entrée dans l'Union Européenne, le trafic des poids lourds en transit par le Brenner augmenter

\*font appel à une autre entreprise

Carlo Rohner, « *Les Alpes : victimes de la mondialisation ou d'une politique des transports inadéquate ?* », in l'Etat de la terre.org, novembre 2002

## Doc. 2 : Les réseaux de transports dans les pays de l'Arc Alpin.





### Doc. 3 : Le ferroutage ?

"Le fameux tunnel de base permettant de rallier Lyon à Turin, s'il a reçu la bénédiction des autorités françaises et italiennes, n'a pas encore assuré son financement. (...) Le tunnel ne sera probablement pas opérationnel avant une bonne quinzaine d'années. (...)

Du côté italien on observe tout cela d'un œil attentif, accusant la France d'avoir retardé la réouverture du Mont-Blanc en raison d'échéances électorales. (...) De plus le gouvernement Berlusconi semble favoriser les grands chantiers routiers (...) plutôt que des améliorations au réseau ferroviaire.

Mais le problème des infrastructures du rail reste financier, surtout dans les Alpes. (...) Les investisseurs privés sont de plus en plus récalcitrants à soutenir de grands projets d'infrastructure, à la rentabilité lointaine. La Commission européenne, dans son livre blanc sur les transports à l'horizon 2010, propose de (...) faire payer le rail par la route. Ensuite, augmenter le plafond de la participation financière européenne de 10 à 20% pour "les projets ferroviaires transfrontaliers traversant des barrières naturelles, chaînes montagneuses ou bras de mer".

Les autorités nationales, régionales et même européennes entretiennent une attitude ambiguë. D'un côté on souhaite promouvoir le rail, d'un autre on finance des autoroutes. Le transport de fret par le rail continue à perdre des parts de marchés en Europe. En France il atteint moins de 20% (40% aux Etats-Unis).

Dans les contrats de plan signés avec les régions pour la période 2000-2006, les crédits alloués au développement du rail (hors trains à grande vitesse) ont été multipliés par dix pour atteindre 8 milliards de francs français. Mais la route a gardé son avance : 30 contre 23 milliards de francs français pour la période antérieure. "

[http://www.delaplanete.org/articles/no\\_5/](http://www.delaplanete.org/articles/no_5/)

### Doc. 4 : La catastrophe du tunnel du Mont-Blanc.

Les tragédies du Mont-Blanc et du Gothard ont fait resurgir les problèmes du transit des marchandises à travers les Alpes. De la margarine ou des pneus, des marchandises somme toutes banales, et non classées dangereuses - et de ce fait autorisées de passage au Mont-Blanc et au Gothard -, mais qui brûlent tout aussi bien que des carburants ! La leçon s'est payée par cinquante vies humaines au total. Pour le Mont-Blanc c'est un camion frigorifique transportant de la margarine et de la farine qui s'enflamme et c'est le drame. Fumées toxiques, des températures dépassant mille degrés et le tunnel devient un piège mortel pour 39 victimes. (...)

Outre les vies menacées par ce type d'accident, c'est une autre vie qu'il faut s'efforcer de sauver : celle des Alpes. L'arc alpin possède un des biotopes les plus riches d'Europe mais a vu le trafic de marchandise tripler durant ces 25 dernières années, et les conséquences de l'afflux de camions sont plus importantes qu'en plaine en raison des conditions climatiques et topographiques. La période de végétation très courte et les inversions thermiques qui empêchent la pollution atmosphérique de se diluer, rendent la vie alpine très fragile. De plus, l'étroitesse des vallées met les autres activités humaines (loisir, agriculture, habitat) en concurrence avec les boulevards tracés pour permettre le passage des véhicules routiers. A terme, si rien n'est fait, des vallées comme celle de la Maurienne, d'Aoste ou d'ailleurs se videront de leurs habitants, à l'exception du pompiste et du restaurateur.

[http://www.delaplanete.org/articles/no\\_5/](http://www.delaplanete.org/articles/no_5/)

**Doc. 5 : Une manifestation dans la vallée de Chamonix.**



« Les habitants de la vallée de Chamonix regroupés au sein de l'Association pour le respect du site du Mont-Blanc (ARSMB plus de 2000 adhérents) et soutenus par de nombreuses associations environnementales, restent déterminés à empêcher l'afflux des Transports internationaux Routiers dans la vallée et le combat pour la sauvegarde du Mont-Blanc continue. »

[http://www.delaplanete.org/articles/no\\_5/](http://www.delaplanete.org/articles/no_5/)

= L'objectif de cette étude de cas est d'établir un modèle de fonctionnement de cet espace alpin, que l'on comparera ensuite à d'autres échelles !