Les Nouvelles Traversées Alpines, la Traversée échouée ?

Par Kevin Sutton



Image 1 : Illusion de franchissement, Traversée leurrée. Ossature d’exposition à la Sécession de Vienne. K. Sutton, juillet 2013.

Franchir pour traverser, à la découverte d’un couple paradoxal.

« Creusez les Alpes qu'on voie la mer ! » Cette exclamation, fréquemment associée à l'annonce de l'ouverture du tunnel du Simplon en 1905, dessine un lien entre le fait de traverser les Alpes et d'accéder à la mer. L'accomplissement d'une traversée équivaudrait ainsi à atteindre les rivages de la Méditerranée, ou au moins ceux des lacs italiens. Le tropisme maritime se fond plus largement dans une convergence italienne (Raffestin 1975, Figure 1). Cela ne semble cependant pas suffire à définir les Traversées Alpines comme un objet géographique. Un rapide retour sur la bibliographie existante établit un impossible découplage de cette question avec celle de la définition des Alpes (Bernier 2005, Debarbieux 2002). Le caractère difficilement saisissable de l'espace « Alpes » est au fondement d'un problème sémantique qui concerne l'essence de notre objet. Traverser peut nécessiter d'identifier l'objet spatial parcouru ; l'action sous-entend la possibilité d'identifier là où le phénomène commence et où celui-ci se termine. La notion de traversée est ainsi en position paradoxale vis-à-vis de l'approche contemporaine des Alpes, fondée sur l'acceptation de l'impossible définition stricte des limites externes (Debarbieux et Rudaz 2010).

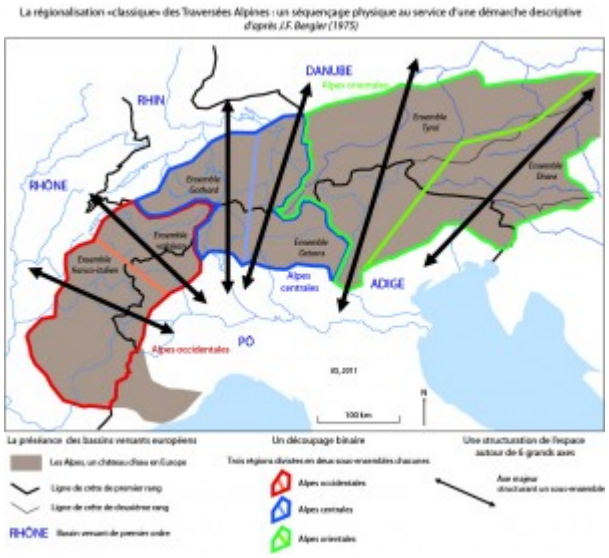


Figure 1 : Le franchissement de la ligne de crête, définition conventionnelle des traversées alpines : un séquençage physique au service d'une démarche

descriptive. K. Sutton, 2012.

Le verbe « traverser », d'apparition récente dans la langue française (Rey 2005), se construit à partir de deux racines latines *trans*– et *versare*-, donnant littéralement le sens de « tourner vers » (Figure 2). Deux grandes significations spatiales, antinomiques de prime abord, coexistent au sein de ce verbe : l'extension temporelle (1808) semble affirmer l'idée de « se frayer un chemin », là où, selon une application dans le champ de l'espace, plus statique, « traverser » signifie « être en travers ». Cette polysémie paradoxale n'est pas sans poser de problème à son application au cadre alpin avec l'appellation « traversées alpines ». La première application alpine du verbe date de 1786 et caractérise le temps du cheminement le long de l'arête, soit de la partie perpendiculaire à la ligne de pente. « Traverser » est cheminer le long de la ligne de crête, soit « longer » et non « passer à travers ». Paradoxale destinée du sens alpin de ce verbe : aujourd'hui, une traversée alpine se définit comme une circulation ou un axe franchissant la ligne de crête pour relier les grands bassins versants d'Europe (Rhône, Rhin, Danube, Pô) entre eux (Figure 1, Bergier 1975, Guichonnet 1980). La trajectoire du mot « franchissement » (Rey 2005) est tout aussi riche d'enseignements et d'interrogations que celle du verbe « traverser ». Nous sommes de nouveau en présence d'un terme récent, apparu à l'époque moderne, dérivé du verbe « affranchir ». « Franchir » s'emploie pour caractériser l'acte de passer à travers un élément qui serait traversant au sens statique. Un premier paradoxe apparaît : la traversée en vient à être définie par son propre dépassement, le franchissement.

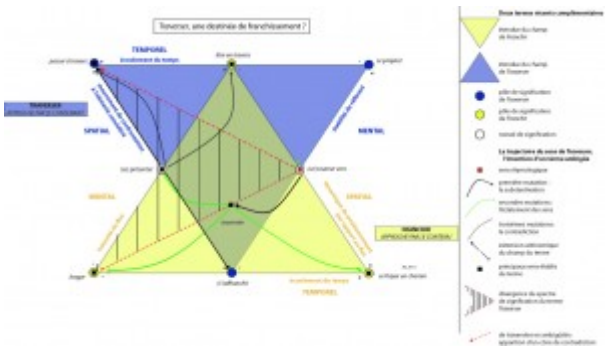


Figure 2 : Traverser, une destinée de franchissement ? K. Sutton, 2011.

S’il n’y a pas de traversée sans franchissement, un franchissement entraîne-t-il pour autant systématiquement une traversée ? Autrement dit, peut-il y avoir du franchissement sans traversée ? Il apparaît nécessaire de proposer un dépassement de ces deux mouvements au travers d’une définition qui les rapprocherait comme des séquences spatiales composant une Traversée Alpine. Afin de distinguer la séquence du seul mouvement, nous proposons l’emploi de la majuscule. Ainsi, la Traversée est un contenant englobant de manifestations culturelles, techniques, identitaires et politiques, tourné vers l’acte de franchir. Elle s’exprime au travers d’une action (l’action de traverser), elle-même fondée sur un acte (l’acte de franchir). Nous entendons par *action* une succession de faits de mobilité arrangés au service de la production d’un mouvement *a posteriori* cohérent. Un *acte* est, quant à lui, entendu comme un fait de mobilité en soi, c’est-à-dire une séquence dans le mouvement d’ensemble qui est identifiable *a priori* par sa corrélation à une unité d’espace elle-même identifiable et mesurable. Le Franchissement constitue la séquence centrale de l’action de traverser et se caractérise par l’acte de franchir, soit le fait de passer par-delà la ligne de crête. En ce sens, nous proposons, de même, de le singulariser à l’aide de la majuscule. Les dynamiques du couple Franchissement/Traversée proposent une entrée pour une définition rythmique du phénomène circulatoire (Sutton 2006, 2011). Selon une simple déclinaison logique de celui-ci, nous pourrions obtenir une configuration où le Franchissement dépasserait et reléguerait la Traversée (*F>T*). Le *naufrage* de la Traversée ne serait donc pas le seul fait d’une interdiction du Franchissement, mais aussi de l’accomplissement de ce dernier. D’un écueil, le Franchissement pourrait tout autant constituer un havre de conservation mémorielle et fonctionnelle de formes traversantes passées. Des naufrages à la sauvegarde de la Traversée, il s’agit de s’interroger sur les différentes formes d’*échouages* qui se dressent au-devant d’une action au travers de laquelle les Alpes sont approchées en quête de sens.

La Traversée naufragée : lorsque la Traversée est mise en échec par le Franchissement.

L’interdiction du Franchissement, un premier naufrage de la Traversée.

Au regard de la place de l’acte de franchir dans l’action de traverser, le premier type de naufrage de la Traversée tient à l’interdiction du Franchissement. L’analyse de la mise en échec permanente d’un projet de tunnel ferroviaire offre une première entrée vers une définition géopolitique des Traversées Alpines. Le projet de tunnel sous le col du Montgenèvre propose une trajectoire singulière d’anachronismes politiques (Sutton 2004, Bernier et Sutton 2011). Ce col relie le Briançonnais (France) au Val de Suse (Italie). Alors que les rails atteignent Briançon en 1884, un projet de tunnel international, particulièrement soutenu par les milieux d’affaires marseillais, est développé. Cet axe avait été envisagé pour accueillir un tunnel ferroviaire qui aurait permis à Marseille de concurrencer Gênes en Italie du Nord. Ce projet ne fait que ranimer une idée plus ancienne qui date de 1853, alors que le Piémont réalisait les études pour identifier le passage d’un éventuel tunnel ferroviaire, lequel aboutit à la réalisation du Fréjus (1857-1871). Un passage sous le Montgenèvre était envisagé en vue de relier Turin à la France par Grenoble. Après ce premier échec, le projet est relancé en 1875 avec l’arrivée du chemin de fer à Gap et les débats autour du fondement de son prolongement vers la frontière. Des discussions sont engagées entre les deux gouvernements sur fond de refroidissement des relations franco-italiennes. La recommandation du ministre des travaux publics français intervient en 1879 dans un contexte de détournement de l’intérêt italien pour ce projet. L’ouverture d’une voie pouvant servir au port de Marseille dans le contexte de concurrence coloniale n’est pas bien vue en Italie. Le contexte international pèse sur la suite du projet puisque, à partir de 1882 (ouverture du Gothard et Triplice), les projets concernant cet éventuel tunnel émanent tous de la France, ou plus exactement des acteurs locaux briançonnais soutenus par les milieux économiques marseillais. Ce projet se comprend alors comme un contresens géopolitique et diplomatique. La promotion du projet reste d’ordre local, même lors de la ranimation de l’idée dans l’entre-deux-guerres dans le sillage de l’avènement d’une mystique du 45° parallèle. La nécessité de sa réalisation est certes inscrite dans le traité de Paris de 1947, mais aucune suite n’a été donnée jusqu’à aujourd’hui. Des projets existent toujours, notamment portés par l’association

Aboutir et soutenus en apparence par l'autorité régionale. Ceux-ci restent compris dans une simple démarche électoraliste locale projetée dans une hypothétique échelle méditerranéenne. Les projets actuels tendent à lui donner une épaisseur interrégionale, sans plus de succès tant le désintérêt des échelles nationale et européenne est manifeste.

La non-concordance des échelles marque une mise en échec de la Traversée par son maillon Franchissement qui limite le fait circulatoire dans le Val de Durance à une simple pénétration et non à une traversée. La convergence de quatre échelles (européenne, nationale, locale et métropolitaine) peut alors être perçue comme la base nécessaire à la réussite d'un ouvrage de Franchissement dans les Alpes. Un gradient de distance à la potentialité de l'action de traverser apparaît ainsi.

La frontière, horizon infranchissable ?

Un objet central s'affirme dans ce premier processus, souvent couplé abusivement à la ligne de crête : la frontière. L'association de ces deux objets apparaît comme une évidence dans les raisonnements établis depuis les Alpes occidentales (Chamussy 1968). Cette évidence s'atténue dès lors que l'on considère l'état de ce couple au niveau du Simplon. La frontière se situe sur le versant sud et non sur la ligne de crête. L'analyse de la trajectoire des réalisations des tunnels ferroviaires conduit de même à refuser cette association qui est issue d'un projet géopolitique et diplomatique établi dans le cadre du traité d'Utrecht de 1713 entre la France et les États de Savoie. Tous les tunnels ferroviaires ouverts ont été lancés dans un cadre national, et non international. Seul le Simplon (lancé en 1898 et ouvert à l'exploitation en 1906) fait exception dans ce tableau (Figure 3).

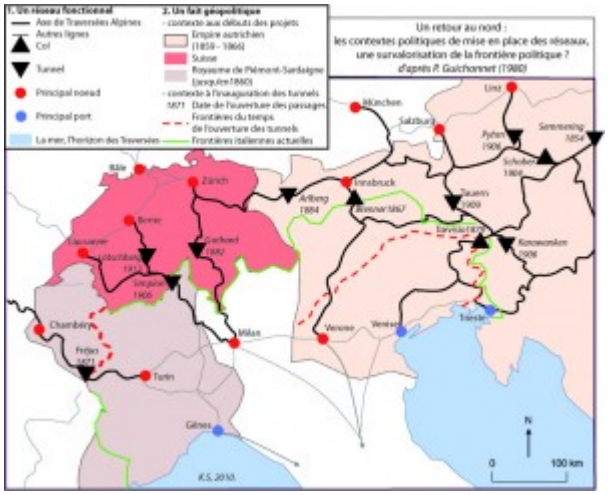


Figure 3 : Carte diachronique des contextes politiques nationaux de décision des réalisations des tunnels ferroviaires. K. Sutton, 2010.

Du Semmering (1854) au tunnel de base du Lötschberg (2007), l'échelle nationale semble rester directrice, au-delà des actuelles représentations d'un tout européen illusoire. Le Fréjus, s'il ouvre à l'exploitation internationale en 1871, a bien été lancé dans un unique contexte national en 1857, l'État sarde. Si l'invention de l'axe semble le fait d'une échelle financière européenne, la concrétisation du tunnel apparaît le fait politique de l'État.

Le cas du Fréjus est intéressant du point de vue du sens donné à la frontière dans l'exploitation de l'axe. Le Franchissement n'est pas apparu ces dernières années comme la fonction première de l'axe. Les travaux de mise au gabarit GB1 du tunnel, ainsi que le renforcement des trames de dessertes régionales sur les deux versants, ont affirmé cet axe dans une fonction de *pénétration* plus que de *franchissement*. La moyenne des circulations quotidiennes qui ne franchissent pas (63) dépasse, en effet très légèrement celle des circulations qui franchissent (62) en 2011. L'écriture mémorielle du Fréjus dans l'espace urbain de Bardonnèche évoque cet ancrage en premier lieu national (Sutton 2011). Bardonnèche et son saillant ne sont, en dépit de leur localisation sur un axe international, qu'un « finistère » de l'Italie, tourné vers Turin et non vers la France. Les monuments célèbrent tous l'attachement d'une région périphérique

à l'œuvre d'une Nation dans le cadre de l'unification d'un État. Le poids fonctionnel de la frontière n'est cependant pas à considérer comme une loi alpine. Le cas du Brenner montre un cadre de continuité. Alors que le Fréjus se comprend comme une double terminaison de graphes circulatoires entre un espace polarisé à l'ouest sur les nœuds lyonnais et chambérien et à l'est sur Turin, les sillons le long du Brenner sont organisés avant tout en fonction de la trame franchissante. Les trames régionales du Tyrol et du Haut-Adige sont en correspondance au col. La frontière constitue en cela un espace symbolisant un projet de territoire, rémanence d'un Tyrol qui n'est plus. Le Franchissement devient le vecteur de la perpétuation d'une unité par le partage de problématiques spatiales. La Traversée semble marquée à l'inverse du sceau des discontinuités nationales desquelles la construction régionale tend à se départir. Le Franchissement met ainsi de nouveau en échec, mais sous une autre forme, la Traversée.

Le franchissement de la frontière peut d'ailleurs entrer en conflit avec le Franchissement alpin, et ainsi constituer un risque de naufrage pour la Traversée. Le Tessin développe un réseau régional métropolitain transfrontalier avec la Région Lombardie autour des liaisons entre Bellinzona et Milan : TIcino LOmbardia (TILO). La densification de ces relations a pour conséquence une réduction des capacités disponibles pour la réinsertion des flux traversants dans le réseau général en raison d'une priorisation métropolitaine toujours plus importante. Plus largement, une considération de la place de Milan dans les différentes planifications révèle des contradictions intéressantes. Les tunnels suisses n'émargent bien sûr pas au RTET (Réseau TransEuropéen de Transport), mais leurs tracés sont pris en considération. Leurs accès situés dans l'espace communautaire font l'objet de modernisations financées pour partie par l'UE, au titre du corridor de projet 24. Les axes concernés sont Karlsruhe-Bâle au nord et Iselle/Chiasso-Gênes au sud. Une inadéquation apparaît alors entre le cadre spatial dans lequel le nouveau système suisse de franchissement est pensé et son environnement programmatique communautaire. Le système suisse s'entend comme l'agencement de deux axes (Lötschberg-Simplon, Gothard) au sein d'un même corridor. La séquence de Franchissement correspond à une séquence d'éclatement de linéaires qui offre un choix par une mise en complémentarité d'itinéraires. Les deux tunnels de base (Gothard et

Lötschberg) interviennent comme un renforcement de l'offre et non comme une substitution à la trame existante. Vus de Suisse, les points de convergence de ces deux axes qui constituent des formes de « matrices à corridor » sont Bâle et Milan. Ce système de Franchissement peut être représenté sous la forme d'une sphère, ou d'une bulle, qui porte la volonté suisse de sélectionner son intégration dans un jeu alpin et plus largement européen (Figure 4).

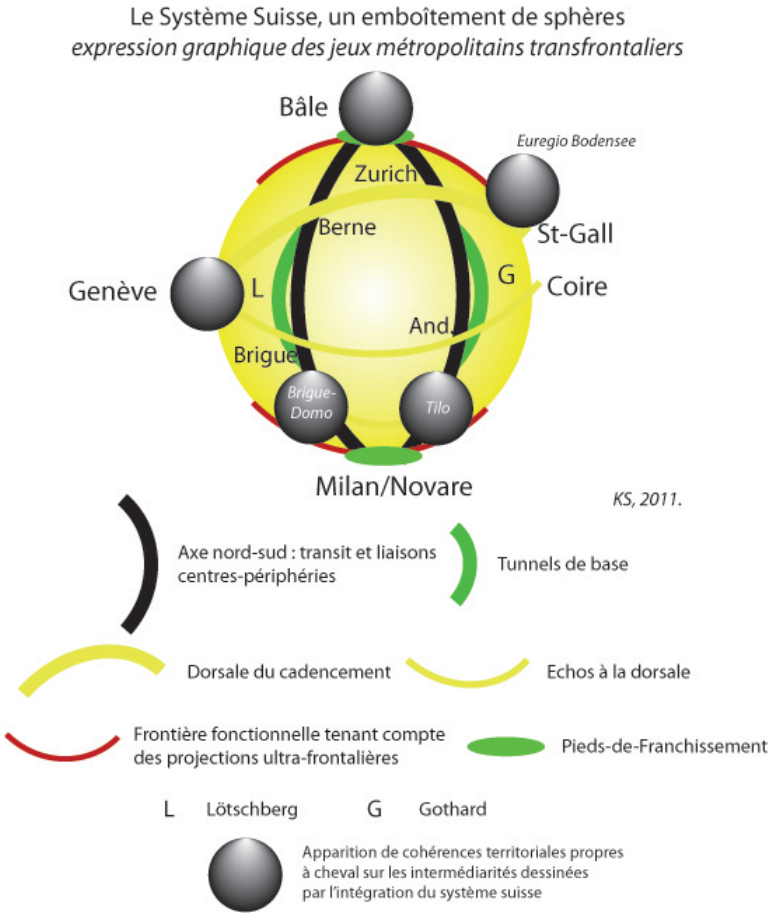


Figure 4 : Le système suisse, un emboîtement de sphères. K. Sutton, 2011.

Le système ferroviaire suisse peut être apparenté à une planète qui ferait sa révolution toutes les heures. Le cadencement horaire national, soit la répétition des circulations (ferroviaires, routières et même parfois lacustres) toutes les heures à la même minute, reproduit ainsi les mêmes jeux de correspondances à la même fréquence horaire. Cette organisation est structurée autour des principaux nœuds qui correspondent le plus souvent à la hiérarchie urbaine

suisse. Une relation relie les nœuds les plus importants, donnant ainsi le rythme à l'ensemble, et que nous proposons d'appeler la dorsale (Sutton 2010b) : la relation Genève-Saint-Gall *via* Berne. Cette relation ouest-est connaît des échos en montagne qui relient les trois grands secteurs nord-sud de franchissement des Alpes (Lötschberg-Simplon, Gothard, Albula-Bernina) : les services à voie étroite Viège-Andermatt-Disentis-Coire (avec changement à Disentis entre le Matterhorn Gotthard Bahn et les Chemins de fer rhétiques) et Domodossola-Locarno.

Si Bâle marque une coïncidence entre l'écriture suisse et communautaire, il n'en va pas de même au sud. Milan n'est pas le point de convergence inscrit par le RTET au corridor 24, il s'agit de Gênes. Ici réside le premier hiatus entre la programmation européenne et le système suisse. La Suisse demande à l'Italie une modernisation de l'ensemble du nœud milanais-nord selon un triangle Novare-Malpensa-Milan. L'enjeu pour la Suisse est l'accroissement des capacités de sortie des tunnels de base, et notamment du Gothard et du Ceneri à venir. Pour cela, selon l'Office Fédéral des Transports, il ne suffit pas de mettre à niveau le seul itinéraire Chiasso-Milan. Il est nécessaire de proposer un faisceau de linéaires mis à niveau qui permettent une redondance des réseaux et une gestion des risques de congestion engendrée par la concentration brutale des flux provoquée par l'accroissement des capacités de franchissement. Avec les Nouvelles Lignes Ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), le Franchissement n'est plus la séquence qui limite les Traversées Alpines. Seules la séquence nodale périalpine et son éventuelle inadaptation à absorber une diversité et une quantité accrue de trains inquiètent en termes de capacités (Cattaneo 2009). Tout concentrer sur Chiasso revient à porter l'effort d'accroissement de capacités sur un seul et même itinéraire et sur la région nodale de Milan-Gallarate-Malpensa. La Suisse a demandé à l'Italie de mettre à niveau en priorité l'itinéraire par Luino qui permet de rejoindre Novare, et par la suite Alexandrie et Gênes, sans entrer dans le complexe milanais. Seulement, les efforts italiens se sont en priorité portés sur l'aménagement du nœud milanais, non en lien avec les Traversées Alpines, mais avec l'arrivée de la Grande Vitesse ferroviaire depuis le sud et l'ouest qui nécessite de fluidifier le contournement de la gare de Milan Centrale pour les relations *Frecciarossa* Rome-Turin. L'accroissement de la demande et du débit de franchissement

construit ainsi une nouvelle vulnérabilité : l'engorgement des linéaires par un sous-dimensionnement des capacités d'accueil des nœuds périphériques. Une surpondération de l'échelle métropolitaine apparaît de ce fait.

La Traversée en perdition. Lorsque le Franchissement occulte les Alpes.

Mesurer le Franchissement pour reléguer la Traversée.

La surpondération du rôle nodal des métropoles périalpines accompagne une lecture convenue des dynamiques spatiales des Traversées Alpines fondées sur l'acceptation d'une extériorisation linéaire en lien avec le potentiel d'accroissement de vitesse. Cette lecture convenue corrèle à ces deux dynamiques une logique de simplification des réseaux qui s'exprime sous la forme d'une concentration des linéaires (Plassard 1992). Notre propos s'inscrit en faux avec cette corrélation tant la dynamique d'éclatement et d'accumulation domine actuellement, et ce, en lien justement avec une phase d'accélération inédite (Sutton 2011). Le postulat de l'extériorisation nodale semble quant à lui toujours s'opérer, même si, nous le développerons par la suite, ce mouvement se double aujourd'hui d'une tendance à une réintériorisation des enjeux. Saisir les tenants de cette extériorisation appelle à revenir sur l'agencement même de l'action de traverser. Les considérations sémantiques portaient à considérer une séquence de Franchissement comme contenue dans celle de Traversée. La Traversée (T) serait donc égale à l'addition d'un Franchissement (F) et de deux séquences intermédiaires qui prendraient place entre l'entrée dans l'espace global de la Traversée et l'initialisation de la séquence centrale. Nous proposons de nommer ce type de séquence intermédiaire l'Approche (A). Ainsi est-il possible de proposer une première forme de définition de l'objet « Traversées Alpines » au travers de l'agencement de ces trois séquences (Figure 5). Les figures qui suivent tendent à proposer d'une grammaire des spatialités des Traversées Alpines. Avec la couleur, dont le rôle est majeur (Figure 6), l'agencement des signes graphiques constitue un langage séquentiel tendant à rendre compte des arrangements spatiaux constitutifs de l'action et de leurs outils de mesure. Là où les chorèmes correspondent à des lois de l'organisation

spatiale (Brunet 1993), la formalisation ici proposée se comprend comme une grille logique de mise en relation de phénomènes spatiaux liés aux différents actes arrangés dans l'action totale qu'est la Traversée Alpine. Les symbolisations graphiques des nodalités suivantes répondent elles aussi de cette démarche : il ne s'agit pas de rendre compte de lois, mais des qualités nodales qui sont des formes de spatialités en soi.

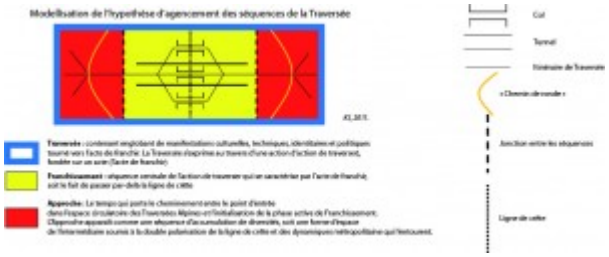


Figure 5 : Modélisation de l'hypothèse d'agencement des séquences de la Traversée. K. Sutton, 2011.

L'agent dynamique de ce rapport logique est le Franchissement, animé par ce mouvement d'extériorisation. L'Approche, selon cette première lecture, constitue la variable d'ajustement dans l'agencement qui serait contractée à mesure de l'avancée du Franchissement. La Traversée apparaît comme le référent stable. Identifier son étendue n'est cependant pas aisé comme l'introduction a pu le montrer. Identifier les séquences qui composent les Traversées Alpines pose plus largement un défi de mesure. Le recours à la nodalité est fréquent dans la bibliographie (Bernier 2004, 2005, Sutton 2011). Le code couleur adopté dans les figures tend à construire une formalisation graphique de chacune des séquences et des formes de nodalité qui sont exposées. Il repose sur les travaux de Vassili Kandinsky (1989) qui proposent une réelle lecture de la dimension spatiale des couleurs. Nous en proposons une formulation graphique sous la forme d'un assemblage de plans corrélés (Figure 6).



Figure 6 : Établissement d'un code couleur à partir des travaux de Vassili Kandinsky. K. Sutton, 2011.

L'héritage fondateur de cette démarche est tout autant nodale que centrale : la figure de pied de col (Chamussy 1968, Bernier 2004, Sutton 2011). Le pied de col se comprend comme un point d'éclatement des linéaires qui permettent l'ascension terminale d'un versant de col (Sutton 2006). Il doit donc être affirmé comme une forme de centralité des mobilités (des services) associée à une qualité nodale motile d'éclatement (un carrefour), groupé autour d'un pôle (le bourg ou la ville) (Figure 7). De nouveau, la bibliographie montre que les Traversées Alpines ne sont pas en premier lieu définies par l'identification de la Traversée, mais bien par celle du Franchissement. Le pied de col délimite la séquence de l'acte et non de l'action.



Figure 7 : Le pied de col, proposition de symbole graphique. K. Sutton, 2011 d'après Xavier Bernier, 2004.

Une première définition *a priori* de la Traversée peut faire correspondre cette séquence au massif (Sutton 2006). Pour cela, il faut que les limites externes de

l'Approche soient définies par les portes des Alpes elles-mêmes. Si le pied de col est une matrice d'itinéraires à l'échelle du Franchissement, la nodalité associée à la mesure de la Traversée s'inscrit à l'échelle de l'axe. Un axe se comprend comme l'agencement d'au moins deux itinéraires redondants à l'échelle de la portion alpine. Le point d'entrée dans la Traversée peut être considéré à travers la pointe d'entrée dans le graphe horaire de Franchissement. Nous proposons de nommer cette pointe « Pied-de-Traversée », non pour la métaphore corporelle, mais pour le sens de « mesure » qu'il véhicule (Sutton 2006, 2010). Ce nœud correspond dans la majorité des cas au point historique de changement d'opérateur (Via Storia et Elsasser 2007, von Arx 2002). Un Pied-de-Traversée ne s'entend pas comme un terminus de ligne. Il opère l'intégration du réseau considéré comme « à spécificités Alpines » (fortes pentes, courbes étroites…) dans le réseau national (Figure 8). Il ouvre alors soit sur une phase d'Approche (Arth-Goldau, Chambéry, Bellinzona, Bischofshofen, Wiener-Neustadt), soit directement sur la phase Franchissement (Domodossola, Brigue).



Figure 8 : Le Pied-de-Traversée, proposition de symbole graphique. K. Sutton, 2011.



Figure 9 : Le Pied de-Franchissement, proposition de symbole graphique. K. Sutton, 2011.

La séquence faisant l'objet de l'extériorisation ne semble pas être la séquence de la Traversée, mais celle du Franchissement. La qualité nodale de la matrice de corridor (Bâle, Milan) tient en effet de l'éclatement comme celle du pied de col. Celui-ci, par sa fonction centrale, est bien trop attaché à son ancrage territorial et réticulaire à l'échelle de l'itinéraire — et non du corridor — pour offrir une solution au problème de la mesure de l'extériorisation du Franchissement. Nous proposons alors de décliner l'idée de « Pied » au Franchissement au travers de la notion de « Pied-de-Franchissement » (Figure 9). L'extériorisation du Franchissement semble portée par un fait d'exploitation ferroviaire. Le Pied-de-Franchissement peut se comprendre en filiation avec le pied de col en raison de la fonction centrale héritée d'un indissociable rapport à la composante territoriale politique des réseaux. Cette centralité n'est pas urbaine à l'échelle du corridor, mais logistique ; le rapport à la composante territoriale n'est pas locale, mais nationale (la frontière). L'archétype de cet indice de mesure est le terminal (et non la ville) de Novare.

Le nœud de Novare dans lequel s'inscrit le terminal propose une connexité d'itinéraires de Traversées Alpines. L'itinéraire du Simplon et deux branches issues du Gothard (*via* Luino et Busto-Arsizio) y convergent. Vers le sud, le nœud ouvre des lignes vers Turin, Milan et Gênes *via* Alexandrie. En cela, le terminal de Novare relève bien de l'éclatement. Son association avec les Traversées Alpines est d'autant plus étroite que sa raison d'être, ses trafics, sont presque tous tournés vers l'acte de franchir : les relations de *Rolling Highways* (ferroutage) de l'opérateur Ralpin depuis Fribourg-en-Brisgau et les relations *shuttle* de Hupac en sont des illustrations. La nodalité ferroviaire associée au Franchissement sur l'axe du Lötschberg-Simplon est ainsi extérieure à celle de l'ordre de la Traversée puisque nous avons pu identifier Domodossola comme le nœud de concentration, le Pied-de-Traversée, au sud du Simplon.

Les Nouvelles Traversées Alpines, la Traversée oubliée ?

En tenant compte du facteur dynamique (le Franchissement) du rapport Franchissement/Traversée, trois temps de Traversées Alpines peuvent être considérés au regard de ce rapport logique non algébrique, dont les configurations rythmiques correspondraient aux agencements *F<T*, *F=T* et *F>T* (Sutton 2006, 2011). L'ordre temporel de cette lecture n'est ainsi pas la succession comme les chronologies précédentes ont pu le proposer (Chamussy 1968, Guichonnet 1980, Torricelli 1996, 2002). Il s'agit ici de considérer un phénomène marqué par une simultanéité d'états de franchissement qui se traduit par la logique d'accumulation de linéaires. Par état de franchissement, nous entendons le produit de la rencontre entre des possibilités techniques (gabarit, vitesse autorisée, profil de la voie), des contextes d'exploitation (monopole, libéralisation, intégration des entreprises), de cadres politiques (régulation du transit, fiscalité, centralités) et du contexte géopolitique (intégration régionale, rivalités entre des États, mobilités de frontières). Le fondement hypothétique de cette démarche est que ces états ne sont pas successifs dans le temps, mais cumulatifs (Figure 14). Le premier temps correspond à la première déclinaison logique du rapport au sein duquel le Franchissement reste une simple phase contenue à l'intérieur de la Traversée (Figure 10). Ce premier état de franchissement que nous proposons d'appeler « le temps des communautés » correspond au contexte de mise en place des itinéraires et des circulations par le fait des communautés montagnardes. Cette première ère relative se caractérise par les interrelations des plus denses entre un territoire de proximité et son passage, par le fait franchissant.

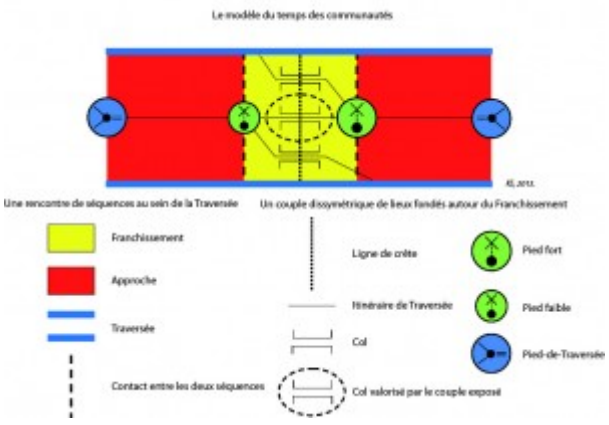


Figure 10 : Le temps des communautés. K. Sutton, 2013.

Le deuxième temps que nous identifions, « le temps des États », se caractérise par une configuration dans laquelle la mise en place d'une infrastructure de traversée émane d'une décision politique qui répond d'enjeux internes à l'espace national comme le contrôle territorial. Ce temps porte une indissociable dimension militaire, avant même toute considération économique et surtout alpine (Raffestin 1975). L'Approche se voit contracter une extériorisation du Franchissement (Figure 11). Le temps des États concrétise fonctionnellement le transfert de la centralité politique vers l'espace métropolitain périalpin, voire vers la plaine. Il s'agit d'une externalisation des compétences de mise en place des réseaux qui accompagne le passage mentionné par Claude Raffestin (1975) et Gian-Paolo Torricelli (1996, 2002) à propos des routes de col. L'infrastructure de franchissement devient l'outil politique de la projection de l'unité d'un territoire national. Les interrelations entre le territoire traversé et le linéaire commencent à se distendre. L'association Réseau-Territoire s'entend à l'échelle nationale. Les interrelations locales sont plus le fait des nécessités techniques (relais de poste pour les chevaux, relais traction et d'avitaillement de la locomotive en charbon et en eau).

Comprendre l'enchaînement d'un état de franchissement à l'autre appelle à considérer la *nécessité*établie comme fondement de la mise en forme d'une intervention coordonnée en vue de permettre l'acte de franchir. La nécessité du premier temps tient de l'ordre de la concurrence entre les vallées alpines et de l'aspiration des communautés à contrôler les deux versants de l'objet porteur de valeur ajoutée potentielle : le col. La nécessité du deuxième temps répond du contrôle territorial qui encadre le jeu de circulation par les administrations de douanes et autres émanations de l'État. Il apparaît que l'établissement des tunnels de base ne semble pas entrer dans ce deuxième temps, tant l'aspect économique et financier marchand constitue le principe de justification et de recours au thème de la nécessité dans les discours.

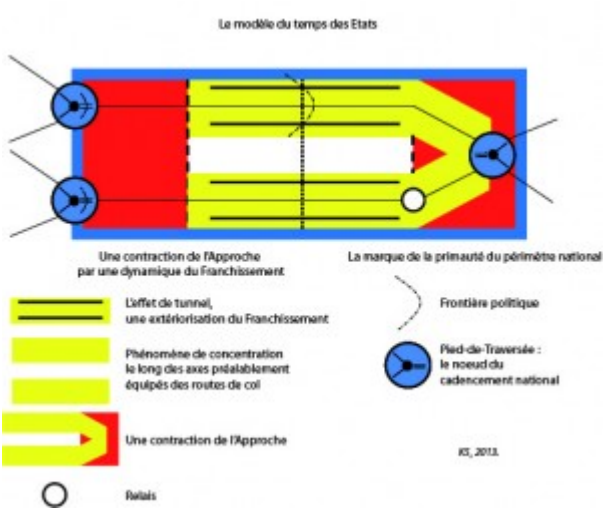


Figure 11 : Le temps des États. K. Sutton, 2013.

Les « Nouvelles Traversées Alpines » trouveraient ainsi une expression topologique qui caractériserait un phénomène d'extériorisation accompli du Franchissement. Néanmoins, une incertitude persiste à propos des effets de cette extériorisation : est-elle une rétractation absolue de l'Approche jusqu'à son effacement ou, à l'inverse, le produit d'une extension de l'Approche dans les limites de la Traversée qui ferait disparaître cette dernière ? Selon cette seconde hypothèse, ce ne serait pas le Franchissement qui effacerait directement la Traversée, mais l'Approche. Cet état de franchissement se caractériserait par une ouverture des marchés d'exploitation à la concurrence, dans le cadre d'une recherche de continuités réticulaires absolues. Le thème de la continuité ne serait plus territorial à l'échelle nationale, mais réticulaire à l'échelle du marché, et non du continent. La dimension territoriale ne doit pas être évacuée de ce « temps du marché ». Dans le premier arrangement (Figure 12a), l'échelle serait encore nationale, puisque nous ne serions que dans une déclinaison de la dynamique qui a présidé au précédent passage ; dans le second (Figure 12b) nous assisterions à une forme de rupture, dès lors qu'un phénomène de réintériorisation des enjeux apparaîtrait. Cet arrangement correspondrait à la revanche des intermédiarités issues du temps des États, comme la conflictualité dans les basses vallées italiennes associée aux tunnels de base de l'UE (Lyon-Turin et Brenner, Sutton 2013) semble spatialement le souligner. Les deux

dimensions semblent coexister (Figure 13), fusionnant les deux dynamiques paradoxales d'extériorisation/externalisation et de réintériorisation au sein d'une même dynamique d'accélération.

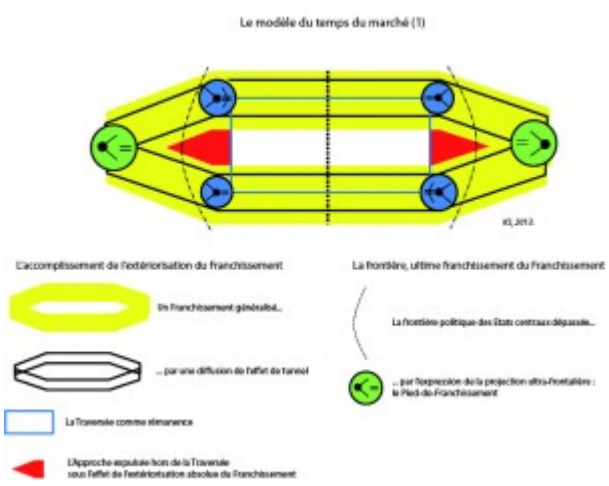


Figure 12a : Le temps du marché, première proposition. K. Sutton, 2013.

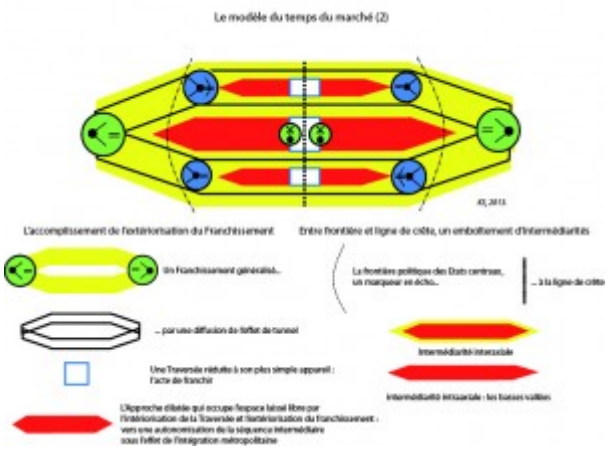


Figure 12b : Le temps du marché, seconde proposition. K. Sutton, 2013.

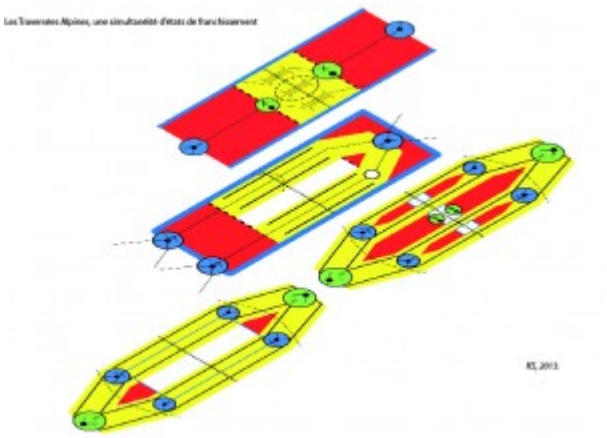


Figure 13 : Les Traversées Alpines, une simultanéité d'états de franchissement. K. Sutton, 2013.

La Traversée rescapée. Lorsque le Franchissement réanime les Traversées Alpines.

La mise en système du Franchissement, une résilience pour les Traversées Alpines.

La Traversée semble alors disparaître entre la plénitude du Franchissement et la réhabilitation de l'Approche. Cette disparition n'est cependant pas un effacement. Le changement d'échelle d'inscription du Franchissement, de l'itinéraire au corridor, porte même un potentiel de réanimation de la Traversée. Nous pouvons encore prendre l'exemple récent de la gestion de l'interception du tunnel du Simplon au mois de juin 2011 suite à l'incendie d'un train dans la galerie sud-nord (Figure 14). Un train de fret prit en effet feu le 6 juin 2011, ce qui entraîna une interception immédiate du tunnel du Simplon et ainsi une fermeture de l'exutoire sud de l'axe Lötschberg-Simplon. Le protocole de secours se mit alors en place. Deux trains-incendies peuvent être mobilisés dans une telle situation : celui des CFF stationné à Brigue (entrée nord du Simplon) et celui du Berne-Lötschberg-Simplon positionné à Frutigen à l'entrée nord du tunnel de base du Lötschberg. Afin de laisser libre champ au train de secours

BLS, le protocole prévoit l'interception du tunnel de base. L'axe international se trouva ainsi neutralisé, seul l'itinéraire porteur de la continuité interrégionale (la ligne de faîte du Lötschberg) fut alors en mesure de porter la continuité nationale et ainsi de maintenir une trame de redondance dans le système suisse de franchissement interne. Une réorientation des flux de transit vers l'axe du Gothard fut alors organisée dans les heures qui suivirent l'événement. Mais la question ferroviaire n'est pas la seule à traiter. Le tunnel du Simplon intervient aussi dans la trame routière à travers ses services de navette-auto. Cette fonction fut alors reportée sur la route du col. Les cars postaux se sont substitués à ces trains qui assurent une partie des services entre Iselle et Brigue, empruntés notamment par les travailleurs transfrontaliers. L'incendie traité, le tunnel de base est restitué aux circulations nationales voyageurs qui portent la trame du cadencement national de Berne jusque dans le Valais (Viège). Le Simplon restant fermé dans l'attente de la consolidation de la voûte du tunnel, le dispositif d'orientation des flux passagers et de transit vers le Gothard est maintenu. La Traversée n'est ainsi pas interceptée à l'échelle du bassin suisse grâce à la redondance du Franchissement à l'échelle du corridor. Elle est sauvée du naufrage en dépit de l'interdiction du Franchissement à l'échelle de l'itinéraire.

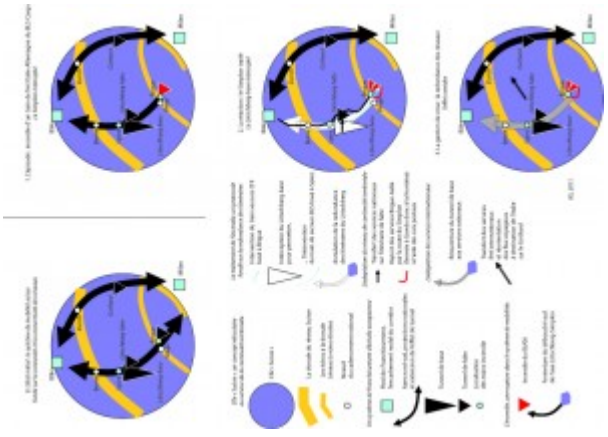


Figure 14 : La gestion de l'interception du tunnel du Simplon à l'occasion de l'incendie survenu le 6 juin 2011. K. Sutton, 2011.

Le dédoublement du Franchissement intervient comme un « garde-côte » de la Traversée. D'ailleurs, il semble que les épaves de la Traversée soient justement le fait d'un déplacement du Franchissement plus que de son extériorisation. Lorsque l'on considère des sites comme Tarvisio, un paysage de friche de la Traversée se présente (Sutton 2011, Figure 15). L'ancienne gare internationale (Tarvisio Centrale) et les autres bâtiments qui jalonnaient le tracé de la ligne ferroviaire franchissant le col sont aujourd'hui abandonnés. Le contraste est d'autant plus saisissant que le linéaire a, lui, fait l'objet d'une reconversion autour d'une autre forme de franchissement. L'emprise donne lieu à une piste cyclable intégrée dans un vaste réseau de circuits transfrontaliers. Le franchissement de la frontière, et non de la ligne de crête, fait l'objet de la campagne de promotion de ce produit touristique et devient la cible d'un marketing territorial du « sans frontières ». Le Franchissement s'est réfugié en galeries tout le long du versant italien et débouche à la périphérie sud-est de la station touristique italienne, à Tarvisio Boscoverde. Cette gare est, elle aussi, une sorte de frontière-fantôme à sa façon, mais pour une autre raison que la gare Centrale. Si cette dernière est réduite à l'état de friche, abandonnée, la gare actuellement fonctionnelle ne voit passer que très peu de trains de voyageurs. L'activité est interne et non réellement tournée vers la desserte de la station. Seuls les trains régionaux venant d'Udine, parfois depuis Trieste, proposent un accès ferroviaire de jour. Aucune liaison diurne n'est à l'inverse proposée depuis Villach, le centre urbain autrichien pourtant situé à moins de 50 kilomètres du col, sauf lors des vacances d'été pendant lesquelles deux allers-retours sont proposés notamment pour servir de « remonte-vélo ». Relier Tarvisio à Villach nécessite d'ordinaire de passer par Udine pour emprunter l'*IC Bus* des ÖBB qui assure la liaison Venise-Klagenfurt. Traverser nécessite ainsi dans un premier temps de renoncer au Franchissement. Le Franchissement de proximité est en effet « interdit ». Accomplir la Traversée appelle à prendre du recul et à changer d'échelle, à moins d'attendre les premières heures du jour pour emprunter l'un des trains de nuit circulant par ce col. Il est en effet plus facile de parcourir cette distance vers trois heures du matin qu'à tout autre moment de la journée. Ce recours à l'extériorisation (le passage par Udine) va de pair avec l'absence de redondance des linéaires telle que la Suisse peut le proposer. Cet exemple nous permet d'ailleurs d'interroger la possibilité d'une Traversée sans Franchissement tant

l'acte disparaît dans cette chaîne. Ou alors s'agit-il tout simplement d'une « dé-Traversisation » par un étalement des deux séquences d'Approche par-delà le Franchissement, ce qui donnerait une nouvelle expression de négation de la Traversée par disparition du Franchissement ?



Figure 15 : Vue de l'ancienne gare de Tarvisio Centrale aujourd'hui désaffectée et de la piste cyclable reconvertissant le linéaire abandonné. K. Sutton, août 2012.

La célébration du Franchissement, une mémoire pour la Traversée.

Le Franchissement est représenté comme le temps de tous les dangers pour la Traversée dans l'imaginaire collectif. Des tableaux représentant le franchissement des Alpes par Hannibal aux gravures décrivant les conditions de travail dans les chantiers des tunnels de faîte, l'acte de franchir reste pourtant la vitrine exaltée de l'action de traverser. L'*événementialisation* autour de la Traversée met en scène, en fait, l'acte de franchir et toutes les représentations qu'il suscite. Depuis la fraternité entre deux versants (jumelage entre Brigue et Domodossola) à la cohésion nationale (Gothard) ou encore à l'émancipation de l'Homme (la figure prométhéenne), le sens humain et social de la Traversée est à rechercher dans la signification donnée au Franchissement. Les célébrations

des anniversaires des tunnels en offrent une illustration (Sutton 2010a, 2011). Depuis 2005 et l'achèvement du percement du tunnel de base du Lötschberg, une succession de festivités ont été organisées en l'honneur des tunnels, notamment suisses. L'année 2006 fut celle du Simplon (centenaire), l'année 2007 fut marquée par l'inauguration du Lötschberg-base et les 125 ans du Gothard, 2008 vit le dixième anniversaire du classement UNESCO du Semmering, 2009 les 10 ans de la Vereina, et 2011 fut l'année des 100 ans de la Bernina. Le Franchissement apparaît comme un refuge mémoriel pour la Traversée. Ces commémorations se sont majoritairement déroulées au plus près des objets permettant l'acte (villes aux entrées des tunnels voire entrées elles-mêmes). Certaines festivités se sont déroulées dans les métropoles périalpines comme Lucerne (Gothard) ou Lausanne (Simplon). À travers les discours produits sur l'objet, l'écho de la Traversée se faisait entendre comme une rémanence voire une nostalgie d'états de Franchissement plus anciennement apparus. Mais tous les discours avaient comme portée, notamment en Suisse, de donner un sens politique et social aux nouveaux tunnels de base et au nouveau système de franchissement. En somme, les discours prononcés dans des cadres « locaux » ne se comprenaient qu'à une échelle nationale, avant même européenne. Ceux prononcés (et écrits) par Moritz Leuenberger (2005, 2006, 2007), alors conseiller fédéral aux transports puis Président de la Confédération, sont particulièrement riches. Une mémoire de la Traversée apparaît derrière la célébration et la commémoration du Franchissement. La Traversée apparaît en cela comme la composante du rapport logique F/T qui porte le sens social du phénomène de Traversées Alpines et qui, par là même, s'affirme en médiateur d'imprégnation réciproque entre le réseau et le territoire (Berque 2010). La Traversée peut alors être conçue comme une relique, et non une épave, d'un culte du Franchissement. Nous avons proposé de caractériser le rapport au Franchissement en Suisse comme une expression d'une forme de religion civique (Vauchez 1995, Sutton 2011). Le culte du Franchissement est, en effet, une partie intégrante de la formation civique suisse. Franchir est prendre la mesure de la Suisse, comme penser l'acte de franchir est célébrer le pays, en faire l'éloge. Les politiques, notamment par leurs discours, se placent comme des servants de ce culte qui possède son propre Panthéon : le Gothard est un Dieu le père, le Lötschberg est un pape, le Simplon un Prométhée

pionnier en toute chose. Le franchissement, comme acte, est ce qui permet de célébrer l'objet de cette religion particulière : l'unité politique et économique du pays. La conscience exprimée par le culte des reliques comme la perpétuation du franchissement du Gothard en calèche ou l'omniprésence des discours sur les modes anciens de traversée s'apparentent à l'affirmation d'une forme de « traversité », entendue en référence avec l'îléité proposée par Joël Bonnemaison (1991). Il s'agit de la prise de conscience d'une spécificité culturelle attachée à un fait traversant. Cette « traversité » peut d'ailleurs devenir, dans certains cas, la base d'un « traversisme » comme dans le *Süd-Tirol*qui perpétue son attachement au versant nord à travers l'exercice du franchissement.



Figure 16 : Mise en scène du portail historique nord du tunnel des Tauern à Böckstein. K. Sutton, 2010.

Lorsque l'objet de la religion n'est pas l'unité du pays, mais la continuité de l'autorité politique, comme durant l'Autriche-Hongrie, la religion civique cède la place au culte impérial. Mais la même idée perdure. Les portails des tunnels internes à l'Empire célèbrent, en écrivant le Franchissement, la valeur régalienne de la Traversée alors relique de la figure de l'unité territoriale : l'autorité impériale. Les frontons des tunnels réalisés à partir des années 1880, tous selon le même modèle, dédient ces ouvrages à l'Empereur. Ces portails font d'ailleurs

l'objet d'une patrimonialisation singulière. Même lorsqu'ils se situent dans des lieux non visibles depuis les foyers majeurs d'habitation ou depuis la première gare d'arrêt, la modernisation du tunnel et le déplacement éventuel de son entrée ne signifient pas forcément destruction du monument. L'exemple de Böckstein, à l'entrée nord des Tauern, le montre (Figure 16).

Proposer une définition pour les Nouvelles Traversées Alpines conduit à réinterroger l'action de traverser. La Traversée apparaît comme une machine à fantasmes et comme un patrimoine alpin, alors que les discours inventant communément la *nouveauté* se plaisent à chanter l'effacement des Alpes. L'extériorisation du Franchissement, et ainsi l'extension de son aire, est indissociable des accélérations successives. Mais l'accélération à l'œuvre avec l'ère des Nouvelles Traversées Alpines, qu'on ne saurait limiter aux seuls tunnels de base, provoque une double dynamique paradoxale de poursuite d'extériorisation et de réintériorisation des enjeux notamment nodaux. Le Franchissement, dépositaire historique de l'identification de la Traversée, tend à éloigner du sens même de l'action. Retrouver la Traversée au-delà de la tendance à sa disparition revient à rechercher l'imprégnation réciproque du Réseau et du Territoire qui est au final le havre de la singularité des Traversées Alpines. Au travers des déclinaisons du rapport Franchissement/Traversée et de la considération de la troisième séquence, il est possible d'identifier l'écueil ultime de la Traversée : l'autonomisation de l'Approche. Les basses vallées italiennes en offrent l'illustration par excellence avec les conflictualités à l'œuvre comme dans le Val de Suse. Le Franchissement apparaît ainsi comme le reliquaire civiquement sacralisé pour conserver un ferment d'unité nationale : la Traversée. Plus que jamais, le Franchissement est la composante *sine qua non* de toute Traversée.

Résumé

Crossings are the more often identified when they are successful, that is to say when the act of crossing a defined obstacle so as to reach a spatial entity considered a posteriori as the end of the process is done. The action is

actualized by the addition of several validated social stages. Is it possible to speak of failed crossings ? Would these be a kind of crossing or would we consider them as “non-crossings” ? This paper deals with the action “Traversée” considered as the layout of two sequences : “Approche” and “Franchissement”. It explores different combinations that tend to strain the process of actualization of an action, such as concrete prohibitions or the generalization of an extended “Franchissement” that weakens the local-spatial dimension of the “Traversée”. Besides, nodalities are mobilized in order to measure a mobile phenomenon as they characterize its spatial attributes.

Bibliographie

Bergier, Jean-François. 1975. « Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut moyen-âge au XVIIème siècle » *Le Alpi e l’Europa, vol. III*, p. 1-72. Bari : Laterza.

Xavier Bernier. 2004. « Les cols routiers dans la traversée des montagnes françaises : contribution à une définition plurivalente et dynamique » *Cahier de géographie Edytem* « Traverser les montagnes » : p. 91-102.

—. 2005. « Transports et montagne : quelles spécificités pour les systèmes nodaux ? » *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 48 : p. 81-97.

Bernier, Xavier et Kevin Sutton. 2011. « Un patrimoine fortifié de montagne à l’épreuve de sa reconversion. L’exemple de Briançon » in Berthier, Susanne et Fabrice Mouthon (dirs.). *La montagne : pouvoirs et conflits de l’Antiquité au XXI^{e} siècle*, p. 205-216. Chambéry : Presses LLS.

Bonnemaison, Joël. 1991. « Vivre dans l’île. Une approche de l’îléité océanienne » *L’Espace géographique*, Tome 19-20, n° 2-91 : p. 119-125.

Brunet, Roger (dirs.). 1993. *Les mots de la géographie*. Montpellier : Reclus/La Documentation Française.

Cattaneo, Raffaele. 2009. « La Lombardia e la nuove linee ferroviarie » in Fabrizio Panera, Roberto Romano ([dir]) *Il San Gottardo: dalla galleria di Favre*

all'Alp Transit, Actes du colloque international d'étude sur les traversées alpines tenu à Locarno, p. 347-353. Locarno : Salvioni Edizioni.

Chamussy, Henry. 1968. « Circulation transalpine et villes de pied de col. Briançon, Modane, Suse, Aoste, Martigny, Domodossola » *Revue de Géographie Alpine*, LVI : p. 425-468.

Debarbieux, Bernard. 2002. « La traversée des Alpes : une histoire d'échelles et d'intérêts, d'épousailles et de divorces » *Revue de Géographie Alpine*, Tome 90 n° 3 : p. 11-24.

Debarbieux, Bernard et Gilles Rudaz. 2010. *Les faiseurs de montagne*. Paris : CNRS éditions.

Guichonnet, Paul. 1980. « Recherche d'une politique » in Guichonnet, Paul (dir.). *Histoire et civilisation des Alpes*, p. 377-387. Lausanne/Toulouse : Privat/Payot.

Kandinsky, Vassili. 1989. *Du spirituel dans l'art*. Paris : Gallimard.

Leuenberger, Moritz. 2005. « Habemus Tunnel ! » Discours tenu à l'occasion de l'inauguration du percement du tunnel de base du Lötschberg, Frutigen, 28 avril 2005.

—. 2006. « Les 100 ans du tunnel du Simplon : pionnier d'un jour, pionnier pour toujours. » Allocution pour le centenaire de la mise en exploitation du tunnel du Simplon, Brigue, 19 mai 2006.

—. 2007. « Soulever des montagnes. » Discours tenu à l'occasion de l'inauguration du tunnel de base du Lötschberg, Frutigen, 15 juin 2007.

Plassard, François. 1992. « Les réseaux de transport et de communication » in Bailly, Antoine, Robert Ferras et Denise Pumain (dirs.). *Encyclopédie de géographie*, p. 534-556. Paris : Economica.

Raffestin, Claude. 1975. « Les routes et les transports routiers dans l'arc alpin » *Le Alpi e l'Europa, vol. III*, p. 427-488. Bari : Laterza.

Rey, Alain (dir.). 2005. *Dictionnaire culturel en langue française*. Paris : Le Robert/Sejer.

Sutton, Kevin. 2004. « Le tunnel sous le Montgenèvre entre mythes et réalités. » Mémoire de Master, Université Paris-X Nanterre.

—. 2006. « Les traversées alpines : contribution à une lecture par la cospatialité. » Rapport de recherche Master 2, Université de Savoie, 2006.

—. 2010a. « Le portail de tunnel comme écriture monumentale des traversées alpines. L'entreprise ferroviaire et la mémoire du franchissement dans les Alpes occidentales » *Flux*, n° 82 : p. 43-58.

—. 2010b. « Les "Nouvelles Traversées Alpines" : la cité-Europe à l'épreuve de l'acceptabilité alpine » *Belgeo*, n° 1-2, 2010b : p. 65-88.

—. 2011. « Les Nouvelles Traversées Alpines. Entre cospatialité et recherche d'interspatialités, une géopolitique circulatoire. » Thèse de doctorat, Université de Grenoble (Université de Savoie).

—. 2013. « Le conflit autour du Lyon-Turin dans le Val de Suse. Vers une nécessaire reconsidération des basses vallées alpines » *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n° 1 : p. 179-201.

Torricelli, Gian Paolo. 1996. « Reti di trasporto e reti di città, il caso dell'Arco alpino » *Memorie Geografiche della rivista Geografica Italiana*, numéro spécial « Regioni e reti nello spazio unificato europeo », n° 2 : p. 275-294.

Torricelli, Gian Paolo. 2002. « Traversées alpines, villes et territoire : le paradoxe de la vitesse » *Revue de Géographie Alpine*, Tome 90 n°3 : p. 25-36.

Via Storia, Elsasser, Kilian. 2007. *Der directe Weg in den Süden*. Zurich : AS Verlag.

von Arx, Heinz. 2002. *Der Kluge reist im Zuge*. Zurich : AS Verlag.