

EN
TRAIN



GUIDE POUR TOURISTES

EXCUSEZ-NOUS, touristes, pour le désordre dans lequel nous vivons presque toujours ici, si nous perturbons votre programme, "ayam sorri", mesdames et messieurs.

Ce n'est pas que cela nous fasse plaisir de vivre dans cette agitation, ni que nous satisfasse ce tord-boyaux de violence, de haine, de vengeance... C'est une histoire à part, une longue histoire.

Vivre ici en pensant autrement que ceux qui ont la force et l'estomac plein, c'est se suicider d'une balle dans l'épaule ou survivre avec un mors dans la bouche.

Mais, amis touristes, il n'y a pas de raison pour que vous aussi preniez ça au sérieux; voyagez dans le pays, allez tranquillement, ne vous conduisez pas selon nos critères.

S'il vous plait, cheminez insensibles, durcissez votre cœur comme la pierre, non, ne vous apitoyez pas, ne nous défendez pas, même si vous voyez qu'ils nous frappent par trahison.

Quand vous entendez un sanglot ne cherchez pas d'où il vient ni pourquoi on souffre, ne cherchez pas qui a été inquiété, c'est mieux de ne pas l'entendre, sinon continuez plus loin pour oublier.

Ne faites pas de tourisme dans les mines -royaumes immémoriaux de l'outrage- ne réservez pas de billet quand on annonce le temps des massacres.

Français, Anglais, Italiens, Nordaméricains qui nous cotoyez en faisant du tourisme, acceptez ce conseil: ici, en Bolivie... faites la sourde oreille.

Si en passant dans les rues vous voyez le peuple poursuivi par les soldats, ne vous alarmez pas, ça arrive partout où il y a des territoires occupés.

On vous prie de ne pas faire de commentaires si à côté d'un char d'assaut rutilant un enfant mendie quelques centimes, une femme vend des billets de loterie.

Tenez-vous loin des pauvres, observez leur douleur à la longue vue, parce que ce qui ressemble à un "Notre-Père" c'est, pour le gouvernement, une rumeur qui couve.

Si dans vos notes de voyage vous écrivez: "5 Novembre. La Paz; 200 morts", il serait de bon ton d'ajouter en post-scriptum que Canal 7 a dit qu'on n'en était pas sûr.

Ce n'est pas vrai une telle nuit en plein jour! Ce n'est pas vrai, tout un peuple opprimé! Tant d'impunité! Un si énorme châ-timent pour un si petit péché commis!

Hélas, mesdames et messieurs, il est douloureux de vivre en flottant sur l'écume de la peur et de la disgrâce, d'habiter un pays déserté, sans mer, sans paix, sans pain ni démocratie.

Photographiez les pierres, les glaciers, les saints antiques dans leurs vieilles cathédrales, emportez le souvenir de nos ruines et les décombres de nos libertés.

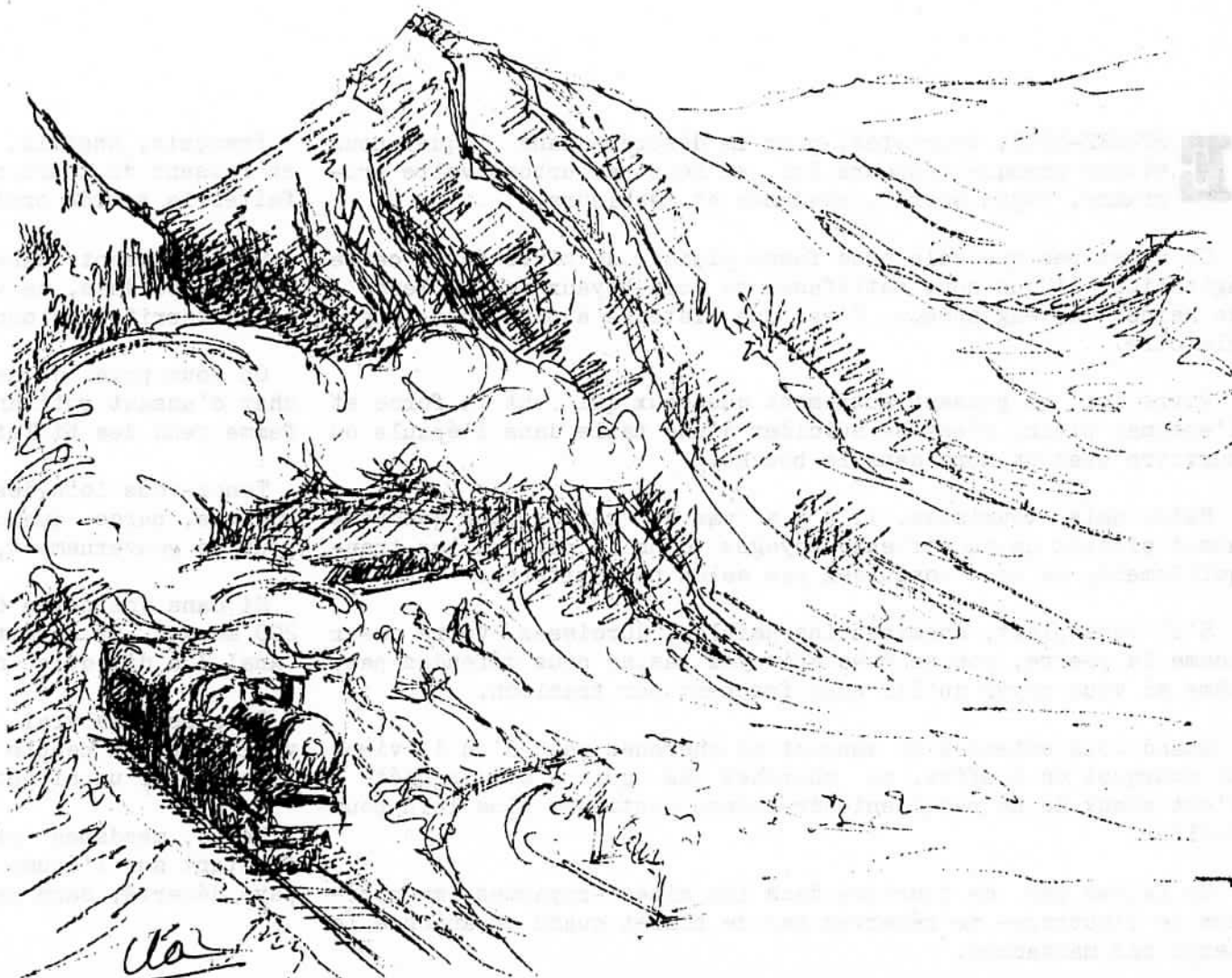
Et avant de regagner vos pays "Leidis an yentlemen", encore un instant: ne dites pas qu'en Bolivie tout est boue ni que vous avez vu saigner le rocher. ☐

Texte anonyme, traduit de l'espagnol, paru dans Dialoguo Social, 153, février 1983, Panama.

TRANSHUMANCES

TRANSHUMANCES paraît depuis 1978. Les écrits et dessins qu'elle publie expriment la recherche d'une identité en pays touristique:

- textes sur l'économie des pays de montagne (agriculture, tourisme, industrie, travail saisonnier) et réflexions sur les effets d'une activité peu diversifiée sur la vie sociale;
- extraits de recherches universitaires afin de les faire connaître au pays qui les a inspirés;
- courts récits, nouvelles d'auteurs connus ou inconnus qui sont autant d'approches de la montagne;
- notes de lecture, citations, informations brèves, chroniques. ☐



EN TRAIN DANS LES VALLEES OCCITANES

Enrico PIERI

La réalisation des lignes ferroviaires en Piémont a débuté plus tardivement qu'ailleurs en Italie: la première, Turin-Moncalieri, fut ouverte en 1848 alors que quelques années auparavant étaient déjà entrés en service de courts tronçons en Campanie, Lombardie, Vénétie, Toscane (1). Mais ce retard fut rapidement rattrapé à partir de la seconde moitié du siècle; le 6 décembre 1853 fut inaugurée la jonction Turin-Gênes, le 25 mai 1854 Turin-Suse, le 20 octobre 1856 la liaison d'Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne en Savoie, alors piémontaise; en 1857 débutèrent les travaux de percement du tunnel du Fréjus, oeuvre extrêmement audacieuse en regard des moyens techniques limités de l'époque, terminés en 1871. Malgré le morcellement de l'Italie d'alors en tant d'Etats et d'administrations divers, les relations principales, transversales et longitudinales, furent construites rapidement: dès 1857 le rail reliait Milan à Venise, en 1865 le parcours Turin-Brindisi était assuré dans sa totalité par l'itinéraire Alexandrie-Bologne-Ancone; le 16 octobre 1871 le train reliait pour la première fois directement Rome et Paris par Turin et Lyon.

Une fois les relations nationales et internationales assurées, ce dont Cavour avait été un des plus fervents partisans et réalisateurs, les lignes

locales se développèrent rapidement; à la fin du siècle dernier, un réseau serré de voies ferrées reliait toutes les localités d'une certaine importance; le train, parfois aussi le tramway à vapeur, s'infiltrait dans toutes les vallées, favorisant le commerce, l'agriculture et les industries naissantes. C'est ainsi que le Val Chisone eut aussi sa petite voie ferrée, dont nous nous proposons de relater ici les vicissitudes.

La liaison ferroviaire de Turin à Pignerol avait été envisagée dès 1845 sur le projet du Comte Petiti di Roretto, et les études débutèrent l'année même. La réalisation cependant en demanda bien d'autres: l'inauguration solennelle eut lieu le 27 juin 1854, et fin 1865 la ligne, réalisée sur concession du gouvernement piémontais par l'entreprise britannique J. et E. Pickering, fut acquise par la Société des Voies ferrées de la haute Italie (SFAI) qui avait repris toutes les lignes gouvernementales en Piémont et en Lombardie. La situation fut sans changement pendant environ quinze ans, puis se firent jour très rapidement trois études et propositions de lignes nouvelles. La Compagnie Générale des Tramways Piémontais (CGTP), qui avait réalisé un réseau étendu de tramways à vapeur dans le sud-ouest du Piémont, de Turin à Coni, avec de nombreux embranchements, acheva fin 1882 le raccorde-

ment de Pignerol à Saluces (d'où il était possible depuis 1880 de poursuivre vers Coni); la même année fut achevée la liaison Saluces-Turin. De son côté, la SFAI se préparait à prolonger la ligne Turin-Pignerol vers Bricherasio-Barge et Torre Pellice.

Le Val Chisone, déjà à cette époque peuplé et actif, ne voulait naturellement pas rester à l'écart: la proposition d'établir un tramway reliant les principaux centres de la vallée avait été faite à plusieurs reprises, et prit consistance vers 1880 lorsque le Chevalier G. Giuliano, fondant à Pignerol une société par actions, réunit le capital nécessaire et, la concession de la ligne ayant été obtenue, entreprit immédiatement la construction du premier tronçon, de Pignerol à Villar Perosa, qui fut inauguré le 15 août 1882; quatre ans plus tard, le 26 août 1886, la seconde partie de la ligne fut ouverte au trafic jusqu'à Perosa Argentina.

Très sagement, il avait été fait choix dans l'établissement de la voie de l'écartement réduit, utilisé avec succès dans le monde entier, qui permit des économies sensibles de construction et d'exploitation en recourant dans les tracés accidentés aux courbes accentuées et aux fortes pentes inacceptables pour la voie normale: l'écartement adopté, un peu inhabituel, fut de 1100 mm (les plus fréquents étant

950 et 1000 mm), déjà en usage à la CGTP, ceci évidemment en vue de ménager la possibilité de raccordement avec la ligne Pignerol-Saluces. Le tracé ne posait pas de problèmes et il n'était pas nécessaire de recourir à des ouvrages d'art: la ligne avait 17,972 km de longueur, dont 1,6 en site propre et le restant sur la partie droite de la route (l'actuelle route nationale SS 23), avec une dénivellation globale de 255 m, une pente maximale de 4,4% atteinte seulement dans deux brefs passages, et un rayon minimal des courbes de 50 m. Les dix arrêts (Abbadia, Riaglietto, S. Martino, Porte, Malanaggio, S. Germano, Villar Perosa, Dubbione, Pinasca, S. Sebastiano) étaient distants, en moyenne, de 1,5 km; la ligne traversait trois fois la route, en plus des embranchements industriels; l'armement de la voie comportait des rails Vignoles à semelle plane de 25 kg/m. Pour la traction furent acquises six petites locomotives à cabine de conduite, à deux essieux (disposition B), quatre de la Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (S.L.M.) de Winterthur et deux de Borsig à Berlin: c'étaient des machines robustes, de puissance modeste mais suffisante pour le service de tramway, et dont la chaudière était en mesure de fournir rapidement la vapeur nécessaire aux fréquents démarrages. Selon l'usage de l'époque, les locomotives étaient bap-

tisées: les SLM s'appelaient Val Chisone, Assietta, Prigelato et les Borsig Fenestrelle et Perosa. Le matériel roulant comprenait 19 voitures à voyageurs et de nombreux wagons de marchandises, tous à deux essieux; les convois, normalement composés d'une motrice et de 4 à 5 wagons, pouvaient atteindre la vitesse maximale de 20 km/h, limitée à 15 km/h dès 1882 par arrêté de l'autorité provinciale.

Le tramway Pignerol-Perosa Argentina (TPP) eut du succès: la ligne était courte et peu accidentée bien qu'assez tortueuse, les deux rampes de 44 étaient franchies avec élan et ne présentaient de difficulté qu'en cas de neige ou de verglas, et l'exploitation se développa régulièrement, avec une augmentation progressive du trafic voyageur et plus encore de celui des marchandises, qui intéressait des établissements de construction mécanique, des filatures, des carrières de pierre, de talc, de graphite. En 1887, une convention spéciale permit l'accès direct des wagons sur les lignes CGTP vers Saluce, en concurrence avec la SFAI, dont l'utilisation nécessitait un transbordement des marchandises sur wagons normaux en gare de Pignerol, distante de quelques dizaines de mètres du terminus tramway.

Au cours de la première décennie de notre siècle, le trafic continua à augmenter, mais à près de trente ans

d'âge, machines, voitures et voies commençaient à être dépassées; un rajeunissement radical, avec conversion à la traction électrique, avait été mis à l'étude, mais il fut nécessaire d'attendre la fin de la première guerre mondiale pour entreprendre les travaux. En plus de la mise en place de la ligne de contact et de la construction des sous-stations d'alimentation on procéda au renouvellement de la voie, avec pose de rails de 36 kg/m permettant une vitesse maximale de 36 km/h, double de celle permise par les installations précédentes. Naturellement, le matériel de traction fut renouvelé: les locomotives à vapeur abandonnées (certaines revendues à la CGTP), les nouvelles motrices électriques entrèrent en service, construites par FIAT pour la partie mécanique et la Brown Boveri italienne (TIBB) pour l'équipement électrique, par courant continu sous 2200 V, tension non usuelle. Les trois locomotives à bogies (disposition d'essieux B'o B'o) immatriculées E1, E2, E3 avaient une puissance de 250 kW (quatre moteurs de 62,5 kW); l'automotrice à voyageurs E4 avait des caractéristiques analogues. Pour les services de manœuvres avait été prévue une locomotive plus petite, de disposition d'essieu B, de 125 kW pour deux moteurs. Sept nouvelles voitures de voyageurs, à bogies, furent mises également en service; l'inauguration

eut lieu le premier septembre 1921, avec une relance considérable pour le tramway. Dans les années trente, l'horaire prévoyait huit paires de trains, pour un temps de parcours complet d'environ une heure, -durée plutôt élevée mais tributaire des arrêts fréquents, des sinuosités de la ligne avec ses traversées de route, et de l'absence de signalisation qui imposait une marche à vue lente.

Peu avant la seconde guerre mondiale l'augmentation du travail, due en grande partie au développement industriel de la vallée, rendit nécessaire l'acquisition de nouveaux éléments: une nouvelle électromotrice E6 plus puissante (350 kW sur quatre moteurs de 85 kW, vitesse maximale 60 km/h, 43 places assises) et cinq voitures à voyageurs de 68 places, toutes de ligne moderne.

Durant la guerre, le tramway fonctionne intensément, tant pour le transport des marchandises que celui des voyageurs; heureusement, la ligne se ressentit peu des événements, seules une locomotive et une voiture à deux essieux furent sérieusement endommagées. Après la guerre, le service reprit régulièrement et fut encore intensifié, jusqu'à atteindre en 1958 14 paires de trains, certaines en correspondance à Pignerol pour Turin et à Perosa Argentina pour la haute vallée et le col de Sestrière. Au trafic voyageur, local ou de transit, s'ajoutait

celui des marchandises, dû principalement aux établissements RIV à Villar Perosa et du Talc-Graphite à Malanaggio.

Peu d'années après cependant, le rapide développement du transport routier, tant public que privé, entraîne le tramway du Val Chisone dans la crise que subissaient à cette époque tous les transports sur voie ferrée. Les lignes CGTP avaient été fermées dès les premières années cinquante et remplacées par des autobus; le même sort devait être celui d'à peu près toutes les relations extra-urbaines au départ de Turin (seules subsistèrent les deux voies ferrées du Canavèse et de Turin-Ceres, intégrées à l'agence régionale TT), de celles éparses dans la région et de quelques "rameaux secs" des chemins de fer de l'Etat. Il ne saurait être question ici de discuter ces actions qu'aujourd'hui, trente années plus tard, nous tenons pour des erreurs: à l'époque, éliminer un vieux tram lent et inconfortable, déposer les voies et élargir la route au profit des automobiles et des autobus paraissait (et était effectivement) un net progrès, dont on ne pouvait objectivement évaluer les aspects négatifs.

Résistant aux requêtes de ceux qui entendaient élargir la route pour faciliter le trafic automobile, le TPP survécut péniblement pendant quelques années; le trafic des marchandises

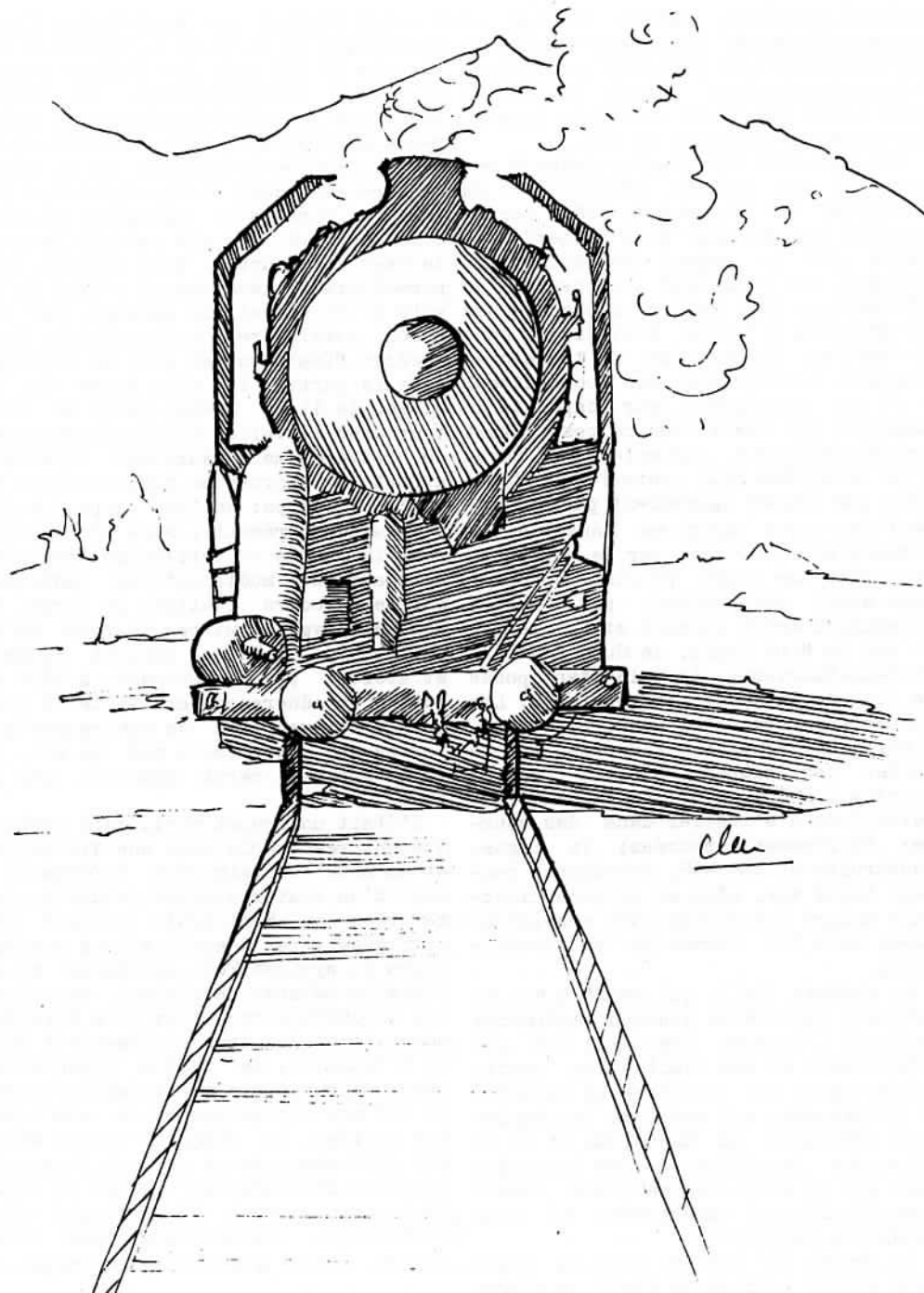
était pratiquement tombé à zéro, et celui des voyageurs s'effaçait devant les substitutions par autobus, plus rapides et directes. Le tronçon Perosa Argentina-Villar Perosa soit 7 km, qui avait un trafic local insuffisant, fut désaffecté en premier; le 2 février 1968 la partie restante jusqu'à Pignerol fut fermée et le vieux "Djibouti" ferraillant, comme on l'appelait par dérision et en référence évidente avec les chemins de fer coloniaux, alla définitivement au repos.

Quelques temps après les voies furent déposées et la nationale 23 élargie par incorporation du site ferroviaire. Le tramway Pignerol-Perosa Argentina avait fonctionné, en tout, pendant près de 86 ans.

LIAISON

PIÉMONT - DAUPHINÉ

Pour terminer nous ferons une rapide allusion au problème de la liaison ferroviaire entre le NW du Piémont et le Dauphiné, maintes fois proposée et projetée déjà au siècle dernier mais qui n'a jamais pu aboutir à une réalisation.



Le tracé le plus direct entre Turin et la vallée de la Durance est (sur la carte) celui du Val Pellice; une étude de la liaison Turin-Pignerol avec Gap fut préparée en 1869 par l'ingénieur Langer, qui deux années avant avait présenté une convention et un cahier des charges pour le tracé Pignerol-Torre Pellice. C'était un projet complet et ambitieux, beaucoup plus que le tramway local à chevaux en site routier proposé en 1866 par l'ingénieur Maraude; les travaux, confiés à l'entreprise "Mollard, Dindon et Cie" constituée à dessein et destinée à se substituer à l'ingénieur Langer, débutèrent en 1871 et furent achevés, pour le tracé Pignerol-Bricherasio-Torre Pellice de 17 km onze années plus tard. L'inauguration eut lieu le 20 décembre 1882; trois années furent encore nécessaires pour achever l'antenne Bricherasio-Barge de 11,6 km, ouverte le 6 septembre 1885 (la ligne est à voie normale, elle fut électrifiée en 1921 et est toujours en service, excepté le tronçon pour Barge substitué par autobus). L'important retard dans la réalisation n'était pas dû aux difficultés d'établissement de la voie ferrée, avec un parcours plat et la nécessité d'un seul ouvrage d'art, le pont sur le Chisone, mais bien aux problèmes de financement et à la rivalité entre Torre Pellice et Luserna qui se disputaient le privilège d'être tête de ligne.

Pendant ce temps les lignes du Dauphiné progressaient également: Gap était atteinte par la voie ferrée le 1^{er} juin 1875, Guillestre le 10 juillet 1883 et Briançon le 15 septembre 1884. En 1885 l'ingénieur Garnieri propose à nouveau la jonction entre les réseaux ferroviaires piémontais et français, mais son initiative n'a pas de suite. Enfin en 1911 l'ingénieur Carretti présente encore un projet de ligne Torre Pellice-Montdauphin par un souterrain sous le mont Pelvas et la vallée du Guil par Aiguilles; par rapport aux études de Langer datant de quarante ans, le souterrain eut été plus long (14 km au lieu de 10) mais à plus basse altitude et d'un accès plus aisé. Mais cette proposition n'eut pas plus de succès: pour la jonction entre le Piémont et la France méridionale, la ligne côtière par Vintimille, ouverte dès 1872, était bien préférable (2); le nouveau tunnel eut été très coûteux et délicat et il eut été fort aléatoire de lui prédire un trafic international comparable à ceux du Fréjus, du St Gothard ou du Simplon.

Restèrent encore à l'état de projets des propositions plus limitées, telle que celle de l'ingénieur Albenga en 1910/11 pour la ligne du haut Val Pellice, de Torre Pellice à Villar, Bobbio et autres localités; et cette autre qui l'avait précédée de peu, d'un tramway à vapeur de Torre Pellice à Barge par Luserna, Bibiana et Bagnolo.

Le col du Montgenèvre fut considéré à partir de 1875 lorsque furent entrepris les travaux de la ligne de la Durance vers Briançon. Les voies ferrées des deux côtés des Alpes étaient proches et il semblait logique, étant donné que le Fréjus intéressait la Savoie et non le Dauphiné, de réaliser une nouvelle liaison de Oulx par Césane et un tunnel d'environ 9 km sous le Montgenèvre; une variante comportait une antenne de la ligne du Fréjus issue de Bardonnèche, un souterrain de 5,4 km sous le col de l'Echelle et une descente par la vallée de Névache. La nouvelle voie ferrée, outre la liaison

Piémont-Dauphiné, aurait réalisé un raccourcissement important du trajet Paris-Briançon, le parcours par Fréjus-Césane-Montgenèvre étant de 150 km plus court que celui existant, long et tortueux par Grenoble et Gap.

Une solution différente, faisant recours à un système particulier de traction, fut proposée en 1883 par la société britannique "Fell System", dirigée par le magnat ferroviaire T. Brassey, qui utilisait les brevets de l'ingénieur J.B. Fell pour les lignes de montagne à fortes déclivités. Dans le système projeté par le technicien anglais, l'adhérence des locomotives, - et par conséquent leur capacité de traction sur les fortes rampes-, était artificiellement augmentée au moyen d'un troisième rail central non denté (3), sur lequel agissaient par frottement des roues motrices auxiliaires horizontales, serrées par de puissants ressorts. Une ligne provisoire de ce type avait été réalisée peu d'années auparavant entre Piémont et Savoie par le col du Mont Cenis, de Suse à St Michel-de-Maurienne, la voie étant posée le long de la route napoléonienne. Les locomotives spéciales avec roues auxiliaires horizontales réussissaient à monter des rampes jusqu'à 8-8,5% (contre 3 à 3,5% pour les lignes ordinaires) et à s'insérer dans des courbes extrêmement serrées; la ligne, construite en 1867-68, fonctionna pendant trois ans, même en période hivernale malgré les difficultés considérables; elle fut fermée le 1^{er} novembre 1871.

Le système Fell, qui avait à son apparition suscité de grandes espérances montra à l'épreuve des faits ses inconvénients et ses limites, en particulier en ce qui concerne la capacité de remorquage, par suite de la complexité excessive du mécanisme et de la puissance insuffisante des locomotives; par la suite les machines furent considérablement améliorées et leur puissance augmentée.

Le projet de 1883-84 pour la ligne Fell d'Oulx à Briançon était analogue

à celui réalisé au Mont-Cenis. Tracé en bordure de la route (l'actuelle nationale SS 23) avec les légères rectifications indispensables, en simple adhérence jusqu'à Césane, puis en adhérence artificielle avec troisième rail dans la montée à Clavière et au Montgenèvre, avec deux "rebroussements" (4) dans les virages de la route; la descente du côté français suivait la route avec des courbes très serrées que permettaient l'écartement réduit de la voie (1100 mm) et le guidage par les roues auxiliaires horizontales. Pour accéder finalement en gare de Briançon dans la partie la plus basse de la ville, la ligne devait faire un long tour dans la vallée (5). Les manœuvres de rebroussement auraient cependant apporté d'importantes complications et pertes de temps; en 1905 le projet fut à nouveau présenté, sans changement pour la partie en territoire français, mais avec des modifications radicales sur le parcours italien. La ligne, de Césane, devait suivre le fond de la vallée (de la Doire) jusqu'à Bousson et aborder par un tournant à 180° la montée en adhérence artificielle jusqu'à Clavière, avec de nombreuses galeries sur le versant sud du col, du côté opposé à celui parcouru par la route.

C'était un projet hardi mais techniquement réalisable, avec une difficulté et un coût certainement inférieurs à ceux d'un souterrain; les insuffisances relevées au Mont-Cenis avaient été corrigées lors d'applications successives du système Fell au Brésil et en Nouvelle Zélande. Restaient cependant les inconvénients de la voie étroite, nécessitant des transbordements à Oulx et à Briançon, la faible capacité de charge des convois et la faible vitesse due aux fortes pentes et aux courbes serrées. Le manque d'accord entre les gouvernements et surtout l'opposition des Etats-Majors italien et français, soupçonneux et méfiants pour tout ce qui touchait aux zones frontalières, firent abandonner le projet. □

Cet article traduit de l'italien par Transhumances est extrait de la revue Novel Temp, revue de culture et d'études occitanes alpines (n° 21, 1983) publiée par l'association Soulestrelh (P.zza della Vittoria, n° 29. 12020 Sampeyre. Italie).

NOTES

- (1). Naples-Portici 1839, première ligne en Italie. Viennent ensuite Milan-Monza 1840; Padoue-Mestre 1842; Naples-Caserte 1853; Livourne-Pise 1844; Mestre-Venise 1846.
- (2). A condition de passer par Gênes. Note du traducteur.
- (3). C'est-à-dire non à crémaillère. NdT.
- (4). Le rebroussement est utilisé lors de tracés en zig-zag, en particulier dans le cas de fortes pentes, lorsqu'il est impossible ou trop onéreux de réaliser des tournants à 180° (ou des souterrains hélicoïdaux! NdT). Arrivé à la station de rebroussement, le train s'arrête sur une voie de tiroir; après manœuvre de l'aiguillage, le convoi repart en direction opposée en empruntant le tronçon suivant de la voie. Des tracés de ce type ont été adoptés en particulier sur les lignes transalpines.
- (5). De la Guisane ? NdT.

BIBLIOGRAPHIE

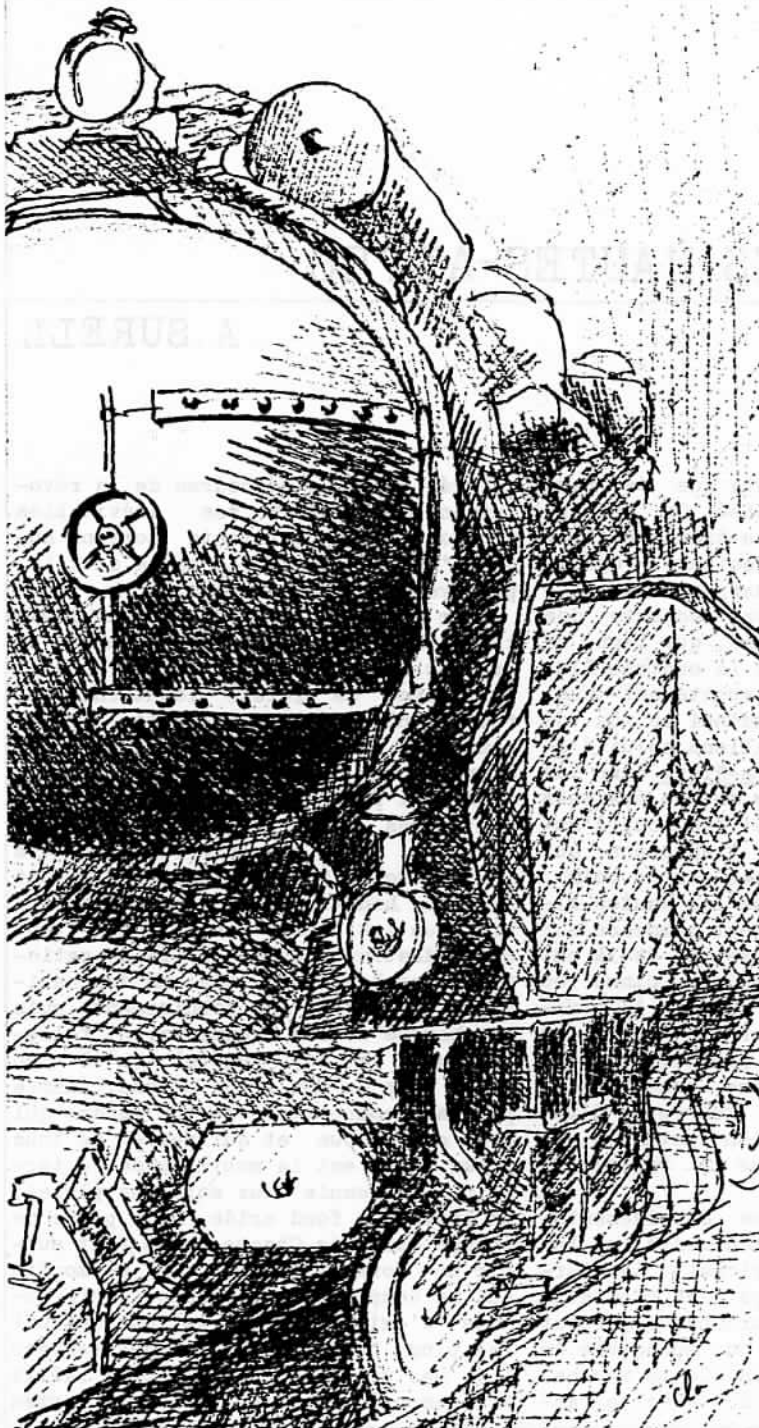
- L. Jannattoni, Il treno in Italia, Roma 1975.
 F. Ogliari-F. Sapi, Scintille fra i molti, Milano 1968.
 A.A. Hugon, Torre Pellice, Torre P. 1980.
 R.W. Butz, Chemins de fer des Alpes françaises, Zürich 1978.
 E. Pieri, La ferrovia del Moncenisio, Torino 1981.
 N. Molino, Il trenino di Saluzzo, Torino 1981.
 Revue Strade ferrate, n° 9, décembre 1981.
 A. Adamini-L. Muzzarini, "Per il Cenisio si cambiaaa!" (sur le chemin de fer Fell du Mont-Cenis), Rivista della Montagna, n° 20, avril 1975.
 L.M. Vilain, Les chemins de fer de montagne français, 2 volumes, 1960-1964, Paris.
 G. Migliardi, La Ferrovia Fell da Suse a St. Michel de Maurienne. Il Valico del Moncenisio nei secoli passati, Suse 1968.

SURELL ET LA SOLIDARITE PLAINE-MONTAGNE

LORSQU'EN 1841, Alexandre Surell, ingénieur des Ponts et Chaussées publie son "Etude sur les torrents des Hautes-Alpes", s'il n'est pas le premier à considérer la montagne comme un milieu humain et à rompre avec la mythologie des "monts affreux", s'il n'est pas non plus le premier à dénoncer les effets des abus de la déforestation, il est en tout cas l'un des premiers sinon le premier à plaider pour une solidarité plaine-campagne, régions riches-régions pauvres, Etat-Département, à demander des moyens exceptionnels pour aider un pays à sortir d'une situation exceptionnelle.

Il fallut encore attendre 19 ans pour que la montagne ait sa première loi, la loi sur le reboisement. Surell avait su trouver un ton mesuré et humain qui lui permit d'être écouté du public cultivé, en évitant les morceaux de bravoure chers au "style forestier" et oborder des thèmes auxquels était très attentive l'administration de Napoléon III, à savoir l'isolement de régions entières, les dangers menaçant les communications, la frontière, la circulation homogène du pouvoir et des marchandises, en un mot, sans qu'il les nomme, les enjeux stratégiques.

Mais l'étude de Surell, l'exposé de la spirale mortelle de la montagne (déboisement-ravinement; manque de terre-déboisement) eurent avec la loi de 1860 une traduction autoritaire, une sorte d'"haussmanisation" de la montagne. Les particuliers qui ne voulaient ou ne pouvaient effectuer les travaux (subventionnés) étaient expropriés. Les communes pouvaient laisser la gestion de l'espace reboisé jusqu'au règlement de leur dette ou cédaient à l'Etat le quart de la contenance des plantations. L'utilité publique était prononcée par simple décret. Cette loi très impopulaire suscita maintes protestations des communes, à Ancelle et St Léger en 1862. Elles vont s'aggravant au fil des ans, au point qu'à en croire le rapport du Conseil Général, en 1864 la troupe dut intervenir. "On a pu voir, dit-il, dans les montagnes, briller l'éclair des baïonnettes", près d'Embrun. Quand elles n'émettent pas de votes négatifs, les communes s'abstiennent de percevoir les subventions. En 1867, les Conseils Municipaux de Briançon, Cervières et Monêtier délibèrent contre les périmètres choisis. La loi de 1860 avait pourtant été atténuée quatre ans plus tard par une loi substituant



ETUDE SUR LES TORRENTS DES HAUTES-ALPES

(Extraits)

A. SURELL

dans certains cas le gazonnement au reboisement.

Mais l'ouvrage de Surell, devenu classique, fut encore pour beaucoup dans la prise de conscience de la spécificité de la montagne et la mise au point de la loi sur la "restauration des terrains de montagne" qui vit le jour en 1882, remplaçant celles de 1860 et 1864, que la chute de l'Empire et leur caractère répressif rendaient inapplicables.

□
R.S.

BIBLIOGRAPHIE

- Numa Broc, "Le milieu montagnard: naissance d'un concept", *Revue de Géographie Alpine*, 1984, 2-3.
Collectif, "Forestiers et paysans. Le reboisement des montagnes depuis l'Empire", *Recherches*, n°45, septembre 1981. Tant qu'il y aura des arbres.
D. Poupardin, *L'Evolution du mode de mise en valeur du Briançonnais*, INRA, Orléans, 1978.

Exemple du Dévoluy

Le Dévoluy forme, à l'ouest du département, une vallée allongée, divisée en deux parties par un petit col, et circonscrite par des chaînes élevées. On y pénètre par cinq passages, dont les uns sont des gorges de torrents, et les autres des cols que les tourmentes rendent impraticables pendant une partie de l'hiver. Les montagnes sont chauves, dévorées par les ravins, les troupeaux et le soleil: nulle ombre, nulle verdure. Les fonds, presque déserts, sont ruinés par les défections des torrents. L'aspect de ce misérable pays serre l'âme: on le dirait frappé de mort. La couleur pâle et uniforme du sol, le silence qui pèse sur ces campagnes, le spectacle hideux de ces montagnes, écorchées par les eaux et tombant en décomposition, tout annonce une terre d'où la vie se retire, et qui ne semble même plus lutter contre sa destruction. L'immobile sérénité du ciel, qui serait partout ailleurs un trait de beauté, ajoute encore ici à la tristesse morne du pays.

Je vais suivre pas à pas les fautes qui l'ont amené à cet état. (..).

D'abord, tout atteste que ce pays était entièrement boisé. On déterre dans ses tourbières des troncs ensevelis, monuments de l'ancienne végétation (1). Dans les charpentes des vieilles habitations, on découvre des pièces de bois énormes, que l'on ne retrouverait plus dans la contrée. Plusieurs quartiers, complètement nus, portent encore aujourd'hui le nom de bois (2). Un de ces vallons, celui d'Agnières, est appelé Comba-Nigra dans les anciens titres, à cause de ses épaisses forêts. Ces preuves, et beaucoup d'autres, confirment les traditions, qui sont d'ailleurs unanimes sur ce point.

Là, comme dans toutes les Hautes-Alpes, les déboisements ont commencé sur les flancs des montagnes, et de là ont remonté peu à peu jusqu'aux cimes les plus accessibles. Puis survint la révolution, qui fit tomber le reste des bois échappés aux premiers défricheurs. Cette dernière destruction s'est accomplie sous les yeux d'une partie de la population actuelle, et tous les vieillards se la rappellent (3).

Là aussi, après les déboisements, sont venus les défrichements et les dépaissances. On défrichait les terrains les plus voisins des habitations. On lâchait les troupeaux partout où il était incommode ou impossible de transporter les araires. Cette marche, commencée depuis bien des siècles, ac-

célérée par les désordres de la révolution, a produit ses inévitables fruits, et les habitants portent aujourd'hui durement la peine de l'imprévoyance de leurs pères.

Leur première misère est dans l'extrême rareté du bois. Les communes se grèvent en achetant à grands frais la jouissance de forêts lointaines. Il faut, dans certaines localités, treize heures de fatigue pour rapporter à dos de mulet une charge de bois à travers d'affreux précipices (4).

D'autres communes ont conservé des bois qui, à la rigueur, suffiraient à leurs besoins (5); mais elles n'en sont pas plus heureuses, et ce fait démontre bien que les forêts ont ici une tout autre destination que celle de satisfaire aux besoins quotidiens des habitants. En effet, les déboisements puis la charrue et les troupeaux, ont tellement usé le sol végétal, qu'il n'en reste plus qu'une mince couche, formée par la décomposition du roc tendre qui est au-dessous et qui perce de tous côtés. Telle est la mobilité de ce terrain qu'il coule aux moindres pluies, et laisse un fond aride à la place de champs cultivés. Chaque orage fait surgir un torrent nouveau. On en montre qui ne comptent pas encore trois années d'existence, et qui ont détruit les plus belles parties des vallées (6). Des villages entiers ont failli être emportés par des ravins formés

A. SURELL

dans quelques heures (7). Je l'ai dit ailleurs, la plupart de ces torrents n'ont même pas de nom. Souvent les eaux sauvages, ruissellent en nappes libres sur la superficie du terrain, sans lit, sans ravin, sans torrent, ont suffi pour délayer et ruiner des quartiers entiers, qui ont été abandonnés à jamais.

On peut voir ainsi, dispersés çà et là sur les flancs des montagnes, les traces d'anciennes cultures, dont les limites sont encore dessinées par des murs grossiers à pierres sèches, mais que l'homme a dû abandonner depuis longtemps (8). On imaginerait difficilement quelque chose de plus affligeant et de plus significatif que la vue de ces murs, délimitant des héritages qui n'existent plus: ils écrivent sur les revers du Dévoluy la future destinée de toutes les Alpes françaises.

Ici reparaissent encore ces fortes preuves qui ne permettent aucun doute sur l'influence destructive des troupeaux. Des communes, épouvantées de l'avenir, ont mis quelques quartiers à la réserve (9). Aussitôt la végétation a repris possession du sol. L'herbe, les broussailles, les arbustes fourrés ont reparu avec une merveilleuse célérité, et formé ce qu'on appelle des blaches dans le pays. Des forêts entières se sont relevées sur le sol des forêts détruites pendant la révolution,

mais que les habitants, mieux inspirés cette fois, avaient soumis tout de suite au régime forestier (10).

Enfin, sur le même revers, les quartiers mis en réserve se distinguent, au bout de deux ans, de ceux abandonnés aux troupeaux (11). Les derniers sont nus et ravinés. Les premiers sont couverts de végétation; le sol s'est raffermi, et les ravins, tapissés de plantes touffues, semblent cicatrisés comme des plaies, sous l'influence d'un topique bienfaisant. Dans les deux quartiers, l'exposition, les pentes, le sol, sont les mêmes; la mise en réserve seule a tranché la différence. Que peut-on objecter à de pareils faits? Ne sont-ils pas concluants? Ne donnent-ils pas la clef du système à suivre pour arrêter et guérir le mal?

En résumé, on le voit, ce sont toujours les mêmes effets résultant des mêmes causes. Suivons-les plus loin: ils deviennent encore plus désolants.

Le pays se dépeuple chaque jour. Ruinés dans leur culture, les habitants émigrent loin de cette terre désolée, et beaucoup n'y reviennent plus, contre l'habitude générale des montagnards. On voit de toute part des cabanes désertes ou en ruines, et déjà, dans certaines localités, il y a plus de champs que de bras.

L'état précaire de ces champs décourage la population: elle abandonne la charrue, et fonde toutes ses ressources

dans les troupeaux. Mais les troupeaux hâtent la ruine du pays, qui périra par cette ressource même. Chaque année, leur nombre diminue, faute de pacages. Le chiffre des bêtes à laine, qui était de 53.000, il y a vingt ans, n'est plus que de 36.000. Une commune qui en nourrissait 25.000 il y a quinze ans, n'en nourrit plus que 11.000 (12). Ainsi, les habitants, qui sacrifient tout leur sol aux troupeaux, ne laisseront pas même ce dernier héritage à leurs descendants.

Maintenant on doit voir clairement où mène cet enchaînement fatal de causes et d'effets, qui commence par la destruction des forêts, et se termine par les misères de la population, condamnant ainsi l'homme à partager du sol qu'il a dévasté (...).

Tous ces faits ont été dernièrement retracés par M. Mourgue, préfet des Hautes-Alpes, dans un mémoire qui traitait spécialement de cette malheureuse vallée. "L'histoire du Dévoluy, dit en terminant M. Mourgue, sera celle des Hautes-Alpes avant cinq siècles, si l'indifférence du législateur persévère, si l'incurie de l'administration continue, et si rien n'arrête la cupidité des communes." (...)

NOTES

- (1). A Agnères.
- (2). Quartier du bois de Laye.
- (3). Plusieurs disent avoir égaré leurs troupeaux dans les forêts du Mont-Auroux, qui couvraient les flancs de la montagne, depuis La Cluse jusqu'à Agnères. Ces flancs sont aujourd'hui nus comme la main.
- (4). A Saint-Etienne.
- (5). Les communes de La Cluse et de Saint-Disdier.
- (6). Torrents de Laye. Tous les torrents sans nom qui descendent du Mont-Auroux, vers le col de Festre.
- (7). Village de Trujo, près de Saint-Etienne, sur le revers de la montagne de Lierravesse.
- (8). Sur les côtes d'Agnères, au col du Nover.
- (9). Montagne de Chaumette; quartier de Maniboux; quartier de Lierravesse; quartier d'Auroux; près de Saint-Etienne.
- (10). Forêt de Malmort, à Saint-Disdier.
- (11). Quartier de Jacié, à Agnères.
- (12). Celle de Saint-Etienne.

A. SURELL

Impuissance du département à supporter la dépense

« **Q**ui doit supporter la dépense de ces travaux? »

On répondra tout de suite : "ceux qui y sont intéressés" c'est-à-dire les propriétaires, les communes, le département et l'Etat. Mais les trois premières caisses puisent leurs ressources dans le pays même; elles sont locales, strictement solidaires l'une de l'autre; ce qui profite à l'une profite à l'autre, et ce qui épuise l'une épuise aussi l'autre. Je vais donc les confondre, sauf à les démêler plus tard, et la question n'est plus à débattre qu'entre l'Etat et la localité.

Il n'est pas possible qu'un département tel que celui-ci, un des plus pauvres et des moins peuplés de la France, dont le sol cultivable arrive à peine au tiers de la surface totale, et ne suffirait pas à nourrir ses habitants, si ceux-ci étaient moins endurcis aux privations, et s'ils n'aban-

onnaient pas pendant une partie de l'année cette terre avare; il n'est pas possible, dis-je, qu'un tel pays soutienne à lui seul la charge d'une telle entreprise. Vainement on lui prouverait que son salut est attaché à ce sacrifice; l'effort étant au-dessus de ses forces, il ne pourra pas le faire.

Cette impuissance perçait ici partout. Chaque année, les eaux arrachent quelques lambeaux de champ à de malheureux paysans, qui voient engloutir leur dernier pain, sans qu'ils puissent le sauver par un léger sacrifice. C'est que ce sacrifice, si mince qu'il paraît aux opulents de nos villes, est pour eux une excessive dépense, qu'ils ne peuvent pas faire, parce qu'ils n'ont rien, littéralement rien. Ils ne trouveraient des secours qu'aux portes de l'usure, cette autre plaie des pays pauvres. Mais j'aime autant les voir à la merci du torrent, qui mettra plus de temps à les ruiner, et n'a de prise que sur leur champ, jamais sur leur personne.

L'étranger qui parcourt pour la première fois ces montagnes, et qui voit les torrents dévorer impunément héritages sur héritages, ne manque jamais de s'indigner noblement contre l'apathie des gens du pays: ce qui est, à peu près, tout aussi juste que s'il reprochait à des perclus de ne pas se sauver devant un incendie. La race ici n'est ni indolente, ni insoucieuse du

péril: elle a toutes les qualités de la montagne; elle est dure à la peine, active, persévérante; sa sagacité est proverbiale. La bonne envie de se défendre ne manque donc chez personne: mais ce qui manque chez presque tous, c'est l'argent nécessaire aux défenses. (...).

Il y a de certains départements où la plus petite incommodité soulève aussitôt un concert de clameurs. (...) Il est d'autres contrées, au contraire, retirées à l'écart, qui n'ont de presse ni de prôneurs, et dont personne ne prend souci, parce que, vivant en quelque sorte sur elles-mêmes, elles n'occupent personne de leurs affaires. Telles sont les Hautes-Alpes. Relégué à l'extrémité du royaume, au milieu de monts sauvages rarement explorés par les voyageurs, ce département est peut-être le plus ignoré de la France. En vain la nature y a étalé d'une main prodigue ces magnifiques scènes, que nos touristes vont chercher à grands frais dans les pays voisins. Il n'est guère connu au dehors que par les fonctionnaires de nos diverses administrations; et la plupart n'y séjournent que le moins qu'ils peuvent, pressés de secouer contre lui la poussière de leurs sandales. (...).

Devoir moral de l'Etat

Il y a donc ici un devoir à accomplir par l'Etat, et je le conclus tout d'abord de cette unique raison: l'impuissance où est le département de se sauver lui-même.

Nous avons parfois d'étranges contradictions dans nos idées. Si par un accident de guerre, ce département nous était tout à coup ravi, la France entière se lèverait en armes pour le ressaisir et le défendre. Mais c'est là justement ce qui arrive maintenant. Il nous est enlevé, en détail, tous les jours, sous nos yeux, par des ennemis naturels, sans qu'il puisse s'en défendre: et le pays tout entier, pour obéir à certaines maximes d'administrations consentirait tranquillement à le perdre !

A quoi donc servirait-il d'avoir brisé l'ancienne division territoriale et morcelé notre France en 86 départements, pour faire de ces petites fractions un seul tout plus homogène et plus compact, si cette belle unité ne devait aboutir qu'à emprisonner strictement chaque département dans le cercle de ses propres ressources? Le résultat d'une telle séquestration se-

A. SURELL

rait infailliblement de raffiner la prospérité des départements déjà florissants, tandis qu'elle enfoncerait plus avant dans la misère les départements pauvres, en les abandonnant à eux-mêmes. Pour ceux-ci, la nouvelle situation serait évidemment pire que l'ancienne, alors que les Hautes-Alpes faisaient corps avec le Dauphiné, les Basses-Alpes avec la Provence, la Lozère avec le Languedoc, le Cantal avec l'Auvergne, les Landes avec la Guyenne et la Gascogne, etc. Alors chacun de ces pays déshérités était associé à une riche province, qui lui était d'autant plus secourable qu'elle était plus près de ses besoins, et participait plus directement à sa prospérité ou à son malaise.

Si vous voulez que chaque circonscription se suffise à elle-même, rien de mieux. Mais alors faites des circonscriptions telles qu'elles puissent se suffire; faites les assez étendues et assez riches pour puiser dans l'enceinte même de leurs périmètres de quoi compenser la pauvreté des uns par l'abondance des autres; reconstituez l'ancienne situation, ou quelque chose de semblable. Mais si vous ne le faites pas, consentez à ce que le trésor commun se substitue aux anciennes provinces, pour aider les fractions beaucoup trop pauvres, qui résultent de votre morcellement.

La première loi de toute société est

de s'entr'aider. Le fort doit protéger au faible, et le riche doit aider le pauvre. Ce précepte découle de la raison, non moins que du coeur; (...).

(Surell cite l'exemple des routes créées en Corse par l'Etat et celui de la stabilisation des dunes des Landes) Où donc est la différence ?

Cette différence, je vais la dire sans détour: c'est que le danger des dunes est depuis longtemps étalé au grand jour, tandis que les désastres des torrents sont restés à peu près inconnus, hors du champ dont ils consomment la ruine. C'est que l'habitant des Alpes, perdu dans ses obscures vallées, s'est courbé sous la main du fléau, en homme qui n'espère ni ne réclame aucun secours, tandis que les dunes, s'avancant près des portes de Bordeaux, menaçaient une ville puissante, qui, de tout temps, a su bien parler et bien agir; et si elle a obtenu l'intervention de l'Etat, c'est qu'elle a fait tout ce qu'il fallait pour l'obtenir.

(...) Les Hautes-Alpes ne sont pas en état de reboiser à leurs frais leurs montagnes, pas plus que la Corse n'aurait été en état de solder les 5 millions de routes qu'on lui perce dans ce moment; pas plus que les Landes n'auraient pu, à elles seules, reboiser leurs dunes. C'est donc au gouvernement à faire pour les Hautes-Alpes ce qu'il a fait pour la Corse, pour les Landes,

et pour tant d'autres localités encore; (...).

(...) Je dis que l'Etat lui-même est intéressé directement à faire cette dépense, à cause de ses routes, à cause de ses rivières, à cause de ses forêts qui s'en vont, et qu'il a besoin de reconstituer quelque part. (...).

Intérêt de l'Etat dans ces travaux

ON a vu les routes coupées ici par un grand nombre de torrents qui les traversent à ciel ouvert, et suspendent les communications toutes les fois qu'ils sont grossis par une crue. Chaque année, pour satisfaire aux plus justes exigences, l'administration est forcée d'accroître ici le budget affecté aux routes, et celui-ci est absorbé presque exclusivement par les traversées des torrents; car ces passages sont, sans contredit, les plus mauvais de tous, et leur rectification est toujours très coûteuse.

La route royale n° 85, qui va de Grenoble à Marseille par Gap, étant plus fréquentée que les autres, a dû, par cette raison, recevoir le plus d'améliorations. On peut voir là plusieurs défenses assez complètes, faites dans le but d'assurer la traversée des torrents. L'un de ces passages, celui du torrent de Déoul, n'a pas coûté moins de 120.000 francs. Pourtant ce Déoul n'est encore qu'un torrent fort modeste à côté de ceux qui désolent le pays d'Embrun, et qui coupent à tous les pas la route royale n° 94. A Chorges, l'endiguement du torrent, utile à la fois, et à la route, et aux habitants, a coûté au-delà de 100.000 francs.

(...) C'est un strict calcul d'économie. Chaque année, les ingénieurs des ponts et chaussées proposent ici quelque projet nouveau, dans le but de rectifier les traversées des torrents. Chaque année, des fonds sont alloués, et l'on compte quelques nouveaux torrents assujettis à passer sous des ponts. De la sorte, en courant toujours au plus pressé, l'Etat s'engage peu à peu dans des dépenses très considérables, dont on ne voit pas la fin, et dont les fruits sont remis chaque jour en question. Alors on peut se demander si l'Etat, qui engloutit de si grosses sommes dans des travaux impuissants, n'agirait pas dans son intérêt le mieux entendu en détournant quelques deniers au profit d'autres travaux, ,

A. SURELL

qui assureraient le succès des premiers? L'économie semble d'autant plus manifeste, qu'une très petite somme, affectée aux reboisements, diminuerait dans une forte proportion la dépense des ouvrages d'art... (..).

Qui nous dit aussi que les barrières que la politique sarde élève aujourd'hui entre la France et le Piémont, ne tomberont pas un jour? Alors le mont Genève devient, comme au temps de la domination romaine, l'une des portes de l'Italie, et toutes ces routes, aujourd'hui ignorées, prennent de l'importance. (..)

(..) Qu'on cesse donc de les traiter (les Alpes) en pays perdu, comme les appellent si cruellement tant de personnes (...). Ce pays n'est perdu que si nous voulons bien qu'il se perde. Il a, comme toutes les montagnes, sa valeur économique, et il aura son avenir, qu'il dépend de nous de lui donner: avenir agricole, par les forêts, les prairies et les troupeaux; avenir industriel, par les cours d'eau, les combustibles et les richesses minérales. C'est le reboisement seul qui peut ouvrir cette ère de régénération (...).

Le reboisement se présente alors comme un grand travail d'utilité publique, nouveau venu parmi tant d'autres plus anciens (...). Il faut nous départir de cette routine, qui nous a habitués à n'attribuer le caractère d'utilité publique qu'aux voies de

communication, c'est-à-dire qu'aux seuls travaux qui ont pour objet de faciliter la circulation des produits. Est-ce que l'agriculture, qui engendre les produits mêmes, n'a pas, elle-aussi, le droit d'avoir ses travaux publics, partout où elle ne peut s'en passer, soit pour prospérer, soit surtout pour ne pas périr?

(..) C'est par de semblables travaux qu'ont débuté la plupart des grandes sociétés d'autrefois, et il est assez triste de constater qu'à cet égard notre civilisation si vantée ne fait plus rien de comparable à ce qu'ont entrepris, avec tant de patience et de bon sens, des civilisations presque naissantes... (..)

N'est-ce pas, d'ailleurs, le devoir de chaque Etat d'interroger toutes les ressources de son territoire, et de développer chaque région selon ses conditions naturelles, sans en rebuter aucune? (..) □



REVUES

J. L. Morineaux, "Foncier et installation. Une expérience en zone de moyenne montagne", Nouvelles Campagnes, n° 33, mai 1985 (Adresse: Château de Burguières, 31150 Fenouillet). Le Trièves gère depuis quatre ans un programme foncier agricole en associant de multiples moyens pour assurer le maintien de l'agriculture par une préservation de l'espace agricole et une politique d'installation.

A lire dans la même revue (n° 35, octobre 1985), l'étude générale de Michel Blanc sur un sujet voisin "Installation et emplois dans le secteur agricole" qui aborde les modalités de renouvellement des chefs d'exploitation, l'évolution de l'attitude familiale dans le travail sur l'exploitation (moindre participation des parents, transformation du rôle des femmes d'agriculteurs) et le travail salarié (installation, pluriactivité); l'article de Barnard Kayser, "Les jeunes en zone rurale isolée: le maintien des jeunes est nécessaire à l'équilibre territorial de la société

et à la mise en valeur optimale de l'espace. Le point sur un sujet devenu le morceau de bravoure des aménageurs et des politiques: personne n'est contre mais il y a diverses manières d'être pour !

Surprise, le Comité des Unités Touristiques Nouvelles émet parfois des avis défavorables. A lire dans le Bulletin du G.A.E.R., n° 38, avril et n° 39, août 1985) (3, rue Font-Neuve, 04190 Les Mées) les mésaventures du site de Dormillouse, près du Lauzet (04) et, par la même occasion, le point de la question du classement des Gorges du Verdon.

BD DU VALAIS

A la recherche de son frère Dragan, vers 1930, Malvin Woodworth, venu au village d'Ardolaz pour y écrire un roman, y rencontre Evoléna. Toute la mythologie valaisanne est présente dans cette BD. Le village menacé par l'éboulement du glacier et son éboulement final, l'évacuation d'Ardolaz commandée par les gendarmes

le Grand Hôtel déserté, les premiers touristes, le bandit au grand cœur faux-monnayeur, la traversée sur les vallées italiennes, l'appel du versant sud, les hautes maisons de bois, l'atmosphère enfumée de la Pension des Alpes, les masques sont autant de références ou de clins d'oeil aux écrivains romands Ramuz, Bille, Zermatten...

Cosey, entre Jonathan et A la recherche de Peter Pan, semble avoir fait sienne la phrase de Maurice Chappaz, "J'ai senti le Valais comme une haute vallée de l'Inde, comme si le souffle du centre de la terre y était perçu et un jour j'ai voulu retrouver mon enfance, mes paysages, mes chemins à processions, une dimension disparue qui associe instantanément des nomades, les paysans chasseurs à pied, une architecture de cailloux et de bois, un murmure d'église, le gonflement de la rivière, une formule magique et une verticale blanche". □

Cosey, A la Recherche de Peter Pan, 2 volumes, Editions du Lombard, 1984-1985.

TOURISME
ET ROMAN

A RT de vivre étriqué, le tourisme n'a pas encore vraiment fait son entrée en littérature. Ses acteurs, ses héros, le touriste au plein sens du terme, résident secondaire, néo- et paléoruraux font ce qu'ils peuvent pour sortir de l'espace mesquin dans lequel les confinent les auteurs. Mais on leur laisse peu d'autonomie et leur gesticulation tourne vite à la caricature.

Plus ou moins adroitement disposés dans le récit, des épisodes documentaires trahissent la faiblesse du narrateur, mais aussi le fait que le sujet - tourisme contre agriculture; être là contre passer, etc - n'a pas assez décanté pour atteindre la densité dramatique ou mythique d'un sujet universel. Il y a trop de détails à énumérer pour mettre en scène la situation touristique. Quand on a besoin des précisions d'une carte IGN, d'un état-civil ou de descriptions dignes d'une monographie ethnographique, c'est que l'histoire est ailleurs,

qu'elle n'est pas encore racontable. C'est tout à fait le cas de Claude Alibert (1) quand il relate le voisinage orageux des paysans cévenols et d'une famille hollandaise. L'écriture hésite constamment entre un parler "paysan" (par exemple manger est "l'acte bestial qui assure le recommencement du corps") et une description géographico-sociologique du choc de deux cultures, de deux économies. Le touriste en terre cévenole à la tête d'une "fortune plusieurs fois supérieure au budget communal" est un refoulé du bled tunisien ou du sud espagnol, à la recherche d'un sous-développement "à la mesure de (ses) aspirations folkloriques". Les "petits blancs" sont là aussi, qui s'accrochent, vivant d'artisanat et de fromage. Mais l'affrontement des paysans et des hollandais ne diffère pas d'une banale querelle de voisinage pour la maîtrise de l'eau, envenimée par un chien tueur de brebis. Pour différer qu'il soit le touriste rentre exactement dans l'archétype du propriétaire traditionnel et rural. Seul change l'usage social du sol, difficulté romanesque que ne résoud pas C. Alibert.

Un autre romancier, à succès celui-là, Claude Courchay, a choisi pour cadre de ses histoires la haute Provence, où l'étranger, celui que "le premier hiver venu balayait en huit semaines" selon le mot de Pierre Magnan (2), persiste et s'enracine. A vrai dire, tous ses romans (3) bâtis

sur le même plan ont la structure habituelle du genre, qui doit peu au tourisme, sinon comme mouvement qui déplace les gens souvent selon des rythmes incohérents. Cette structure est triangulaire: un personnage du pays en rencontre un autre venu d'ailleurs. Le premier des deux est secrètement protégé par un troisième qui va donc s'efforcer de les séparer. On peut résumer l'intrigue comme cela: les demeures au pays et l'intrus ou ceux qui attendent et celui qui n'a pas la patience ou encore, variante, ceux qui s'impatientent de voir l'intrus patienter et prendre peu à peu racines. De temps en temps, l'affaire se corse, on égorge un ou deux touristes et on évoque les services secrets. Le viol sous la tente est aussi un pur produit du terroir.

Claude Courchay affectionne les néo ruraux: "Les spécialistes du fromage de chèvre à la fièvre de Malte et des objets en cuir repoussant"; "la couleur locale assaisonnée à la fièvre de Malte" ou encore "des hippies, qui font des fromages pur fièvre de Malte avec leurs chèvres. Et des tapisseries". Bref, Claude Courchay se sert avant tout du tourisme pour renouveler son lot de personnages et répéter une histoire identique en changeant les paramètres individuels. Rien encore là qui aille au-delà de la compréhension habituelle du tourisme: un groupe de personnes en visite un autre et, foulant le même sol, croit entrer en communication avec lui. Il

n'en est rien. Les points de vue restent distincts. L'artifice est idéal pour conduire une anecdote. Chaque groupe a sa vision du monde et la conserve.

Détail amusant, dans Un ami de passage, que fait le grand reporter "échoué sur la plage bas-alpine"? L'idée germe en lui d'écrire un guide touristique, "un bouquin total, immédiat, qui livrerait le pays, ce pays, tel qu'il est".

Un autre texte, plus ancien, de cet auteur, au début de sa veine bas-alpine (4), illustre cet état du discours pré-romanesque en train d'intégrer le tourisme comme argument: un documentaire journaliste et ironique où l'élément descriptif (des communautés, des symptômes de la fièvre de Malte décidément omniprésente, de la transhumance) tient lieu de trame du récit.

Personnage inconciliable avec le milieu où il est projeté, c'est aussi l'image du touriste dans La Montagne fêlée de Rafaël Pividal (5), touriste déguisé, aliéné, d'autant plus voyant qu'il cherche à se fondre dans le paysage, exclu par définition; "Les touristes condamnés au luxe, envieux des travailleurs, passaient parmi les paysans au visage rustique. Certains portaient encore leurs chaussures de ski délacées, ce qui leur donnait une démarche pesante et faisait un bruit de ferraille. Tous gardaient leurs bonnets de laine colorés, signe distinctif de noblesse sportive. (..)

Leur visage couleur brique exprimait l'ennui et la fatigue du forçat des neiges." (..).

Etre immature, le touriste s'immerge dans une société qui le reçoit, l'exploite et, dans le meilleur des cas, l'ignore. Peut-être les rapports sociaux traduits "à chaud" par le romancier ne génèrent-ils que des caricatures, des personnages figés et des dialogues interrompus. D'une certaine manière, de mettre au contact "celui qui arrive" et l'autre, "celui qui était là", le romancier veut nous tenir en haleine: tiendront-ils, face à face, parleront-ils ?

(A suivre)

NOTES

(1) Claude Alibert, Les Indigènes du causse Viala, A. Michel, 1979.

(2) Pierre Magnan, Le Sang des Atrides, Fayard, 1977.

(3) Claude Courchay, Retour à Malaveil, Belfond, 1982; Un ami de passage, Idem, 1983; Quelque part tout près du cœur de l'amour, A. Michel, 1985.

(4) C. Courchay, Clair Comment? Publié en feuilleton dans Le Monde, été 1981.

(5) Rafaël Pividal, La Montagne fêlée, Grasset, 1985.

ANANEA, PAYS DE L'OR

ENTRE 4500m et 5200m d'altitude au sud du Pérou proche de la frontière bolivienne se trouve un des plus importants gisements d'or du monde.

Pas question d'exotisme: là vivent des indiens, bergers d'alpagas qui en saison des pluies cherchent le métal précieux pour leur propre compte, ou, dans l'humidité et le froid des galeries des mineurs sont exploités par des entreprises privées.

Les multinationales, l'Etat s'approprient le territoire des communautés. Un indien parle de la terre, celle des ancêtres, qui contient l'or, nourrit l'alpaga, ici au centre des conflits culturels et des relations sociales.

A qui appartient la terre ?

Envahie par les Incas, colonisée par les espagnols, exploitée par les multinationales, et par les entreprises nationalisées, l'indien veut la garder et la travailler librement.

Menacé d'expulsion, regroupé en coopératives, il réfléchit dans sa langue, comment conserver sa terre, ou la partager équitablement et bénéficier des retombées économiques de l'exploitation des grandes entreprises.

Le film conçu avec des habitants de la zone d'Ananea, est un documentaire réalisé pour l'éducation populaire au Pérou. La première version est en quechua, langue des Indiens de ces hauts plateaux andins.

La souplesse du super 8, le faible coût et la simplicité de la diffusion en font une technique appropriée pour un travail d'éducation dans les zones isolées. □

ANANEA QORILLACTA

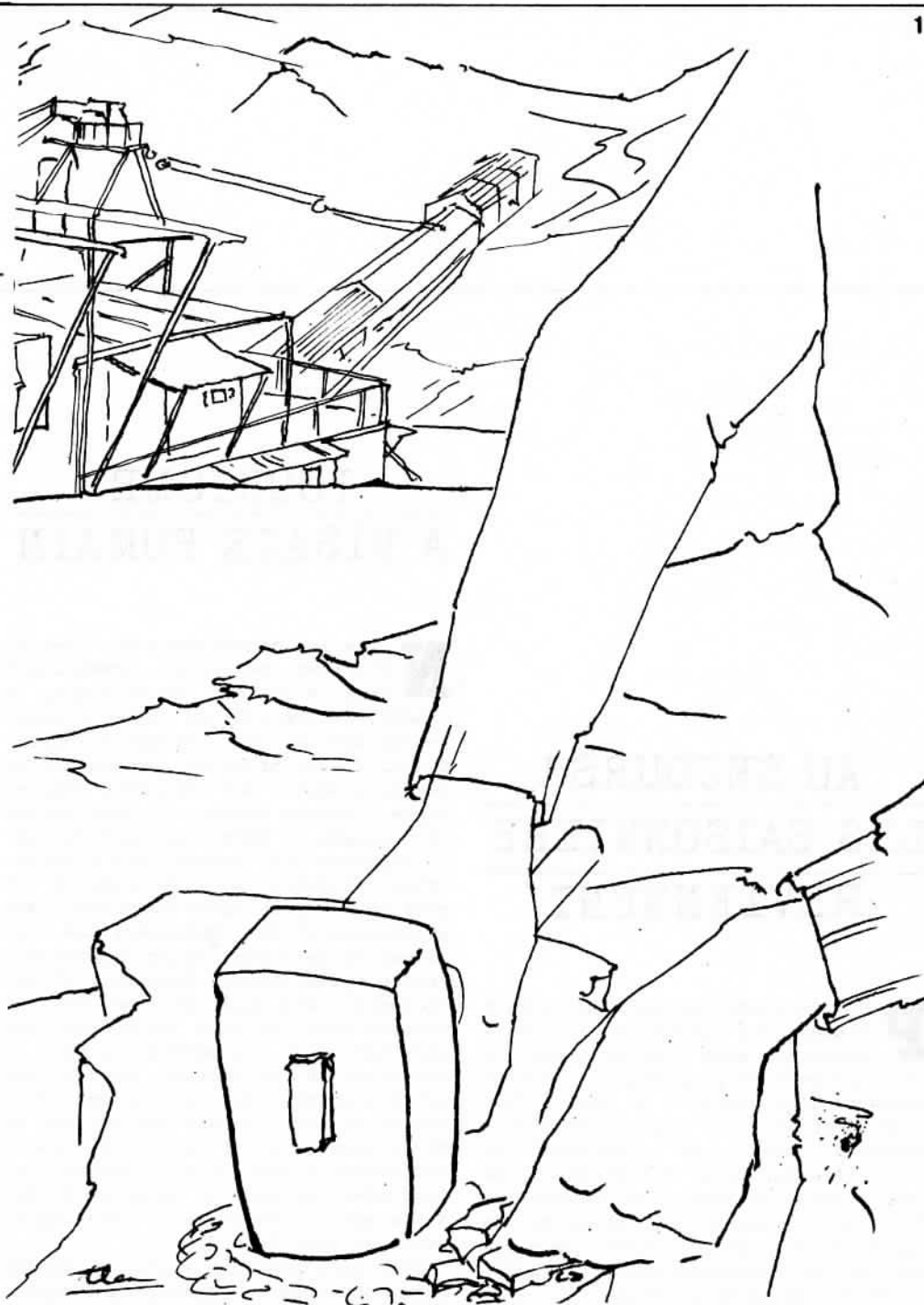
Réalisé par Kowa Fuchigami, Luc Marchello, Luc Thenoux.

Film super 8 sonore VF 30 minutes.

Existe en version quechua

Pérou-Extraction minière-La terre-Indiens-paysans-mineurs

Diffusé par Melgar, association de solidarité avec le sud-andin, 35 rue Pasteur, 05100 Briançon.



TOURISME A VISAGE HUMAIN

NE de la convergence de vues de diverses personnes travaillant dans le secteur touristique, le CEDAET, Centre d'Etude et de Développement appliqué de l'Economie touristique, a pour objet de promouvoir le développement d'une économie touristique à visage humain, en particulier en montagne et dans les pays du Sud. Il regroupe des conseillers d'entreprise (économie de l'entreprise et gestion des ressources humaines), des employeurs et des salariés, des responsables de formation professionnelle, des scientifiques (économie et sociologie), des syndicalistes. Ses activités sont la mise en oeuvre des compétences de ses membres: conseil en organisation et gestion auprès des petites entreprises de tourisme, études de faisabilité sur des projets de développement local et d'entreprises, recherches, formation professionnelle, interventions dans le cadre de formations syndicales, contacts privilégiés avec les pays du Sud.

Côté recherche, une étude du CEDAET sera consacrée au travail saisonnier.

AU SECOURS ! LES SAISONNIERS REVIENNENT

POUR sa quatrième édition, la Nuit Blanche des travailleurs saisonniers qui aura lieu le samedi 29 mars, propose en plus d'un concert, un concours d'expression. Le thème "Délire et galère des travailleurs saisonniers" n'est pas limitatif et n'exclut aucun mode d'expression. La date limite de dépôt des oeuvres est fixée au 15 mars. Un aller-retour Paris-New York est d'autres prix seront mis en jeu. Renseignements au 92. 21.25.76. et au 92.20.15.67. □

Celui-ci, fortement connoté d'images traditionnelles ("le moniteur") gagnerait à être étudié dans un autre système de référence. Lourdemment stéréotypé et archaïque, il est aussi générateur d'innovation. Entre le travailleur saisonnier qui se bat pour garantir son emploi et une certaine conception de la flexibilité qui promet de nouvelles saisons, l'étude de l'emploi saisonnier en montagne alimente une réflexion d'ensemble sur les formes d'emploi.

Adresse: 30C, Chemin de la Tour 05100 Briançon. Tel. 92.21.28.39 et 92.20.15.14. □

TRANSAISONS

N° 11, janvier 1981: Le travail saisonnier, les nouvelles saisons du capitalisme; Saisonniers, intérimaires, précaires; Le cas de l'hôtellerie; Les métiers de la montagne; Les prud'hommes, mode d'emploi; La pluriactivité; La journée du perchman; Vendanges; Une entreprise, Herckelbout-Pernin à Briançon.

N° 16, Hiver 1982-1983: Les stations de sports d'hiver. Vocation ou bavure? Les différents types de stations; La stratégie des promoteurs; Les liens

juridiques promoteur-commune; Le fonctionnement d'une station; L'impact sur l'économie locale; Les cas de Merlette et de Ceillac; Un projet au Lauzet; Le rapport Cambau; Société touristique, société tertiaire; Saisonniers été-hiver des stations; Deux promoteurs, Schnebelen, Godino; Une station d'été: Pornic. Notes de lectures (M. Chappaz Les maquereaux des cimes blanches; Ferrandez. Arrière-pays).

N° 18, Hiver 1983-1984: Par les vallées, par les villages. La Vallée, nouvelle de Maurice Pons; Transhumances, la revue de 78 à 82; L'agriculture dans la Petite région briançonnaise; Nouvelles du front de neige (Stations saisonniers, tertiaire); Le désenclavement, un thème riche; Cervières Airport. Notes de lectures (Thomas Bernhard, S. Freud, Anton Webern).

N° 21, Été 1985: Le saisonnier et son ombre. Jeux de la poudre et du printemps, nouvelle; Dans les Hautes-Alpes l'emploi salarié agricole peut-il aussi être rural? Quelques études sur les saisonniers; Forces humaines, forces des eaux-lumières, le barrage et les hommes, entretien avec Maurice Chappaz; De l'éboueur au perchman; Alpes du sud-fiction ou quand les aménageurs scénarisent; Stations, Réallon, Interconnexions. Note de lecture (C. Dunlop-J. Cortazar, Les Autonautes de la cosmoroute). □

TRANSHUMANCES 22

Guide pour touristes (en Bolivie)	1-2
En train dans les vallées occitanes	3-6
Surell et la solidarité plaine-montagne	7-8
Etude sur les torrents des Hautes-Alpes d'Alexandre Surell	8-12
Revue, BD	13-14
Ananéa, pays de l'or (film super 8)	15
Les saisonniers reviennent	16

Les dessins des couvertures, ainsi que ceux des pages 2, 5, 7 et 15 sont de Claire Colmet Daâge. Celui de la page 12 est de Frédéric Simon.

Transhumances, revue saisonnière, paraît deux fois l'an. Elle est publiée par l'association du même nom.

Adresse: Le Rosier, Val-des-Prés 05100 Briançon

Dépôt légal: à parution.

Directeur de la publication: René Siestrunk

Comité de rédaction: Luc Marchello, Marc Pascal, René Siestrunk.

Imprimerie Imprim'vite, 26 bis, rue de Valserres 05000 Gap.

ISSN: 0182-3108

Abonnement: pour 4 numéros, 35 francs. Soutien: 100 F.

CCP: 247 38 D Marseille.

