



Diacronie
Studi di Storia Contemporanea

57, 1/2024
Miscellaneo

Le strade per superare, visitare e proteggere le pareti rocciose. Questioni ambientali dello sviluppo infrastrutturale nelle Alpi francesi (secoli XIX-XXI)

Emma-Sophie MOURET

Per citare questo articolo:

MOURET, Emma-Sophie, «Le strade per superare, visitare e proteggere le pareti rocciose. Questioni ambientali dello sviluppo infrastrutturale nelle Alpi francesi (secoli XIX-XXI)», *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, 57, 1/2024, 29/4/2024,

URL: < http://www.studistorici.com/2024/4/29/mouret_numero_57/ >

Diacronie Studi di Storia Contemporanea → <http://www.diacronie.it>

ISSN 2038-0925

Rivista storica online. Uscita trimestrale.

redazione.diacronie@studistorici.com

Comitato scientifico: Naor Ben-Yehoyada – João Fábio Bertonha – Christopher Denis-Delacour – Tiago Luís Gil – Deborah Paci – Jean-Paul Pellegrinetti – Mateus Henrique de Faria Pereira – Spyridon Ploumidis – Andreza Santos Cruz Maynard – Wilko Graf Von Hardenberg

Comitato di direzione: Roberta Biasillo – Deborah Paci – Mariangela Palmieri – Matteo Tomasoni

Comitato editoriale: Valentina Ciciliot – Alice Ciulla – Federico Creatini – Gabriele Montalbano – Çiğdem Oğuz – Elisa Rossi – Giovanni Savino – Gianluca Scroecu – Elisa Tizzoni – Francesca Zantedeschi

Segreteria di redazione: Jacopo Bassi – Luca Bufarale – Emanuela Miniati – Fausto Pietrancosta – Luca Zuccolo



Diritti: gli articoli di *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea* sono pubblicati sotto licenza Creative Commons 4.0. Possono essere riprodotti e modificati a patto di indicare eventuali modifiche dei contenuti, di riconoscere la paternità dell'opera e di condividerla allo stesso modo. La citazione di estratti è comunque sempre autorizzata, nei limiti previsti dalla legge.

5/ Le strade per superare, visitare e proteggere le pareti rocciose. Questioni ambientali dello sviluppo infrastrutturale nelle Alpi francesi (secoli XIX-XXI)

Emma-Sophie MOURET

ABSTRACT: Questo articolo si propone di esaminare la relazione tra le comunità montane delle Alpi francesi e le pareti rocciose attraverso la prospettiva della storia ambientale. Un approccio di lungo periodo permette di osservare le modalità di espressione e trasformazione di questa relazione. Nel XIX secolo, la fiducia nella tecnologia stimolò la costruzione di strade di montagna, alcune di esse furono costruite lungo pareti rocciose, all'epoca percepite come un ostacolo fisico difficile da superare. A seguito della loro apertura, molte strade di montagna attirarono turisti alla ricerca di un paesaggio pittoresco. A partire dagli anni Sessanta, una crescente attenzione ai danni ambientali ha generato un approccio ambivalente nei confronti delle pareti rocciose: da un lato, ha portato a proposte di protezione delle stesse; dall'altro, tali proposte sono state ostacolate dalla necessità di rendere le strade sicure e ampie. Vincoli legislativi, messa in sicurezza e ecosistemi da proteggere si sono tradotti in una complessa progettualità relativa alle pareti rocciose che ha espresso ed esprime la complessità delle relazioni che le società hanno con gli ambienti montani.

ABSTRACT: This article aims to examine the relationship between mountain communities in the French Alps and rock faces through the perspective of environmental history. A long-term approach allows us to observe the ways in which this relationship was expressed and transformed. In the 19th century, confidence in technology stimulated the construction of mountain roads, some of which were built along rock faces, at the time perceived as a physical obstacle difficult to overcome. Following their opening, many mountain roads attracted tourists in search of picturesque scenery. Since the 1960s, increasing attention to environmental damage has generated an ambivalent approach to rock faces: on the one hand, it has led to proposals to protect them; on the other, such proposals have been hampered by the need to make the roads safe and wide. Legislative constraints, safety measures and ecosystems to be protected have resulted in a complex planning of rock faces that has expressed and still expresses the complexity of the relationships that societies have with mountain environments.

1. Introduzione

Il 4 novembre 2022, nel programma mattutino della radio nazionale francese France Inter, una rubrica di storia politica è stata dedicata alla mobilità stradale e ai suoi conflitti. Attualmente in

Francia ci sono 26 gruppi di attivisti che si oppongono all'ampliamento della rete stradale¹. La critica nei confronti dell'incremento delle vie di comunicazione, presente fin dalla seconda metà del XX secolo, contribuisce al rapporto complesso tra le società occidentali e la viabilità. Questa diversità di opinioni è particolarmente significativa all'interno del dibattito sulle strade nei territori di montagna.

La maggior parte delle strade di montagna ha subito varie modifiche nel tempo, che illustrano come il rapporto tra società e ambiente si sia evoluto tra i secoli XIX-XXI. In Francia, durante i primi trent'anni del XIX secolo, una politica nazionale di modernizzazione della rete stradale incoraggiò la costruzione di nuovi percorsi in montagna. Questi sviluppi, resi possibili dal miglioramento delle tecniche ingegneristiche di costruzione dei manti stradali, furono dovuti principalmente alle esigenze di trasporto legate all'accelerazione delle comunicazioni in un territorio sempre più industrializzato. Al tempo stesso, le strade erano uno strumento efficace per imporre il controllo dello Stato sui territori decentralizzati e i loro abitanti. Furono così costruiti migliaia di chilometri di strade che, una volta inaugurate, vennero innalzate a simbolo di modernità. Negli anni Venti e Trenta, parallelamente allo sviluppo dell'automobile, questi stessi percorsi furono asfaltati e al loro uso originario si aggiunse quello turistico.

A un'iniziale fiducia nella tecnologia stradale come mezzo per sviluppare il territorio e trasformarlo è seguita, a partire dagli anni Sessanta, una maggiore consapevolezza della necessità di preservare l'ambiente naturale dalle trasformazioni imposte dalla costruzione di infrastrutture. Si è affermato così un nuovo paradigma ambientale, un nuovo modello di pensiero che domina l'interazione tra società e ambiente². Le critiche ai modelli produttivi e alle grandi opere a essi associati si sono moltiplicate nel corso degli anni Novanta, portando allo sviluppo, intorno al 2010, di un network di associazioni contro i «grandi progetti inutili e imposti»³. Si tratta di un fronte che si oppone alle grandi opere, denunciando una generale mancanza di concertazione preliminare e possibili conflitti di interesse.

Alla luce di tali dinamiche, questo saggio propone un'analisi sul lungo periodo delle strade di media montagna nelle Alpi francesi, in particolare nel massiccio del Vercors (1216 metri di altezza media, composto da rocce calcaree). Situato tra le città di Grenoble e Valence, nel sud-est della

¹ Podcast *Histoires politiques*, France inter, Radio France, 4 novembre 2022, URL: < <https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/histoires-politiques/histoires-politiques-du-vendredi-04-novembre-2022-9193450> > [consultato il 13 febbraio 2024].

² AMBROISE-RENDU, Anne-Claude, HAGIMONT, Steve, MATHIS, Charles-François, VRIGNON, Alexis (sous la dir. de), *Une histoire des luttes pour l'environnement, 18^e-20^e trois siècles de débats et de combats*, Paris, Textuel, 2021, pp. 149-151.

³ Citazione tradotta dall'autrice. SEBASTIEN, Lea, «Les grands projets inutiles et imposés, nouveaux champs de l'action politique», in *The Conversation*, 21 maggio 2018, URL: < <https://theconversation.com/les-grands-projets-inutiles-et-imposes-nouveaux-champs-de-laction-politique-96142> > [consultato il 13 febbraio 2024]; COLLECTIF DES PLUMES DANS LE GOUDRON, *Résister aux grands projets inutiles et imposés*, Paris, éditions textuelles, 2018.

Francia, il Vercors si trova nella zona di confine dei due dipartimenti della Drôme e dell'Isère e, dal 1970, è una regione protetta come Parco Naturale Regionale. Nel corso del XIX secolo, tra queste montagne furono costruite una quindicina di strade carrozzabili, che, ad oggi, rappresentano ancora le principali vie di accesso. Attraversando gole e costeggiando pareti a strapiombo, le strade del Vercors hanno riscosso fin dalla loro apertura un grande successo turistico. Dalla metà del XX secolo in poi, esse hanno garantito l'accesso a diverse stazioni sciistiche come a varie altre località note per attività di montagna. Più recentemente, le strade stesse sono inoltre utilizzate per attività sportive come il ciclismo e il motociclismo. Considerate un patrimonio culturale, ingegneristico, architettonico e naturalistico, le strade del Vercors sono però estremamente fragili, in quanto soggette a un alto rischio di caduta di massi e frane.

L'approccio del saggio è mutuato dalla storia ambientale che si è sviluppata a livello internazionale a partire dagli anni Settanta e in Francia dal primo decennio del XXI secolo⁴. La costruzione di strade è un argomento di ricerca poco studiato all'interno della storia ambientale. Fornisce conoscenze supplementari sul rapporto tra le società e il loro ambiente⁵. Il caso più specifico delle strade di montagna si inserisce in una dinamica di ricerca della storia ambientale che rinnova le questioni relative al turismo, ai rischi e allo sviluppo industriale⁶. Le strade sono oggetto di queste ricerche, senza esserne però l'argomento principale. È quindi interessante analizzare la questione delle infrastrutture stradali sul tempo lungo da un punto di vista socio-ecologico. Tra i contributi di storia ambientale su cui si basa questo lavoro ci sono: le nozioni di *nuisance* (disturbo) e di *conflit* (conflitto) sviluppate da ricercatori e ricercatrici di questa disciplina a partire dal primo decennio del XXI secolo⁷. Con il termine *nuisance*, ci si riferisce ai

⁴ JARRIGE, François, «L'historien et la question écologique», in *Histoire@Politique*, 31, 1/2017, pp. 75-83; FRESSOZ, Jean-Baptiste, GRABER, Frédéric, LOCHER, Fabien, QUENET, Grégory, *Introduction à l'histoire environnementale*, Paris, La Découverte, 2014; LOCHER, Fabien, QUENET, Grégory, «L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier», in *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 56, 4/2009, pp. 7-38; DELORT, Robert, WALTER, François, *Histoire de l'environnement européen*, Paris, Presses Universitaires de France, 2001.

⁵ CARITEY, Benoît, JARRIGE, François, MARCHAL, Hervé, «Introduction. Penser les infrastructures des mondes automobiles : autodromes et circuits», in *Territoires contemporains*, 17, 2022, URL: < <http://tristan.u-bourgogne.fr/CGC/prodscientifique/TC.html> > [consultato il 13 febbraio 2024].

⁶ FRANCO, Caterina, «Environmental History, The History of Tourism in the Mountains and the Construction of New Knowledge: A Study of the Architecture of Winter Sports Resorts in the French-Italian Alps», in *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine*, 109, 4/2021, pp. 1-17, URL: < <http://journals.openedition.org/rga/9399> > [consultato il 3 febbraio 2024]; SCHUT, Pier-Olaf, «Sport as a Major Player in the Development of Tourism: The History of Mountaineering in the Pelvoux Massif, France, from 1861 to 1914», in *The International Journal of the History of Sport*, 30, 12/2013, pp. 1329-1350; GRANET-ABISSET, Anne-Marie, «L'historien, les risques et l'environnement : un regard sur la nature et les hommes», in *Journées Scientifiques de l'Environnement*, 10, 2013, URL: < <https://hal.science/hal-00797134> > [consultato il 13 febbraio 2024]; CHATTERJI, Olivier, *La «vallée de l'aluminium», une histoire environnementale des territoires alpins face aux pollutions de la grande industrie*, Tesi di dottorato, Université Grenoble Alpes, 2022. Si vedano anche i lavori condotti da Labex ITTEM, LabiSAIp e dal LARHRA Grenoble.

⁷ LE ROUX, Thomas, LETTÉ, Michel, *Débordements industriels, Environnement, territoire et conflit XVIIIe-XXIe siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013.

fastidi e agli inconvenienti legati specificamente alla costruzione di una strada, per esempio la riduzione o l'attraversamento di una proprietà privata o la degradazione di una risorsa naturale. Raramente adottato nella storia della viabilità stradale, questo strumento concettuale permette di studiare le relazioni tra le società e il loro ambiente attraverso la lente dello sviluppo infrastrutturale. In maniera complementare, i conflitti mostrano come una parte della popolazione non sia soddisfatta da certe politiche pubbliche di pianificazione territoriale⁸. Più specificamente, a essere criticati sono gli obiettivi di questi piano di sviluppo. Questo approccio permette anche di mettere in discussione l'evoluzione del concetto di conservazione ambientale.

La prospettiva adottata in questo saggio è quella dello stato, dei funzionari e dei tecnici statali, dei turisti e delle associazioni turistiche. A partire dagli anni Settanta, infatti, il ruolo crescente dei movimenti ambientalisti è diventato un elemento centrale nella ridefinizione della questione delle infrastrutture alpine. Le reazioni degli abitanti sono discusse nel lavoro di tesi su cui si basa questo articolo.

L'analisi segue la temporalità specifica dello sviluppo stradale: dalla progettazione, alla costruzione, all'uso e talvolta alle contestazioni o alla difesa degli habitat. Le principali fonti utilizzate in questo lavoro sono gli archivi dei servizi stradali francesi (Service vicinal de la Drôme et de l'Isère, Ponts et Chaussées, Service de l'équipement), le guide turistiche di fine Ottocento, la stampa locale dei dipartimenti della Drôme e dell'Isère («Le Petit Dauphinois», «Le courrier de la Drôme et de l'Ardèche», «l'Impartial de la Drôme») e una raccolta di interviste semi-strutturate a vari attori del territorio. Le interviste sono state condotte tra il 2016 e il 2021, i testimoni scelti sono alcuni abitanti del Vercors. Gli intervistati hanno profili socio-economici diversi, alcuni vivono nel Vercors da pochi anni, altri da generazioni.

L'obiettivo del saggio è quello di osservare come le diverse funzioni dello sviluppo stradale si siano sovrapposte nel corso del tempo entrando in conflitto tra loro. Al fine di condurre tale analisi, lo studio considera in primo luogo il meccanismo di sfruttamento delle pareti rocciose, soprattutto a scopi turistici. Infatti, alla fine del XIX secolo, sempre più viaggiatori vennero ad ammirare il paesaggio pittoresco delle strade costruite nella roccia. In seguito, sono analizzate le contraddizioni del binomio strade di montagna-tutela del paesaggio. Infine, si esamina il cambiamento nel modo di considerare le pareti rocciose e di valutare certi utilizzi di dispositivi di protezione ambientale a favore dello sviluppo stradale.

⁸ AMBROISE-RENDU, Anne-Claude, HAGIMONT, Steve, MATHIS, Charles-François, VRIGNON, Alexis, *op. cit.*

2. Il pittoresco ingegneristico del Vercors

Durante il XIX secolo, le pareti rocciose del Vercors vennero a lungo considerate come un limite da superare. Inizialmente percepite come un ostacolo allo sviluppo economico e alle comunicazioni, divennero rapidamente la giustificazione estetica delle strade pittoresche. Il successo del paesaggio montano fece della progettazione stradale la pietra angolare della valorizzazione degli strapiombi e delle pareti rocciose. In un contesto di espansione economica, durante il XIX secolo, il limite delle pareti rocciose venne superato grazie alla scienza e alla tecnologia, producendo una trasformazione radicale dell'ambiente⁹. La costruzione di una strada comportava lo scavo, l'estrazione, la perforazione e talvolta l'aggiunta di strutture come muri di sostegno¹⁰.

Nelle righe seguenti, si può trovare una testimonianza dei primi turisti che percorsero queste strade alla fine del XIX secolo. Per loro, i cambiamenti fisici delle montagne (indotti da progetti infrastrutturali) incarnavano le capacità tecniche umane di superare la natura.

Considérant de loin la plaie faite à la montagne, minuscule rainure s'avancant dans le vide, on se demande si c'est bien là qu'il va falloir passer [...] comme le danger est seulement apparent, on passe, tout heureux d'une facile hardiesse, et on admire, une fois de plus, le travail de l'Homme, victorieux dans sa lutte contre la Nature. Nous signalerons surtout la partie la plus extraordinaire, creusée en un point absolument inaccessible, [...] le pied droit de la montagne a été parfois taillé, à pic, jusqu'à vingt-cinq mètres de hauteurs. Des pièces de fer suppléent, en certains endroits, à l'absence complète du rocher [...] ce ne sont que tunnels, encorbellements, creusés à une effrayante hauteur, au-dessus du gouffre qui semble vous fasciner et vous attirer à lui¹¹.

Si possono trovare molte altre citazioni simili negli archivi dei servizi stradali¹². Il peggioramento delle condizioni ambientali causato da tali interventi – i danni provocati dai detriti di estrazione alle foreste e ai terreni privati, l'ostruzione di vecchie strade o la distruzione di abitazioni – è raramente menzionato nei resoconti ufficiali¹³, come anche la alterazione degli ecosistemi delle falesie causata dalle polveri delle esplosioni.

⁹ MELLIER, Etienne, *Le Vercors*, Grenoble, H. Falque et F. Perrin, 1900, p. 41.

¹⁰ ADI38, 1403, Chemin de Grande Communication n° 2, 1855-1872, dossier 1860.

¹¹ MELLIER, Etienne, *op. cit.*, p. 41.

¹² Si vedano, ad esempio, i fondi archivistici dei *Services vicinaux* dei dipartimenti di montagna.

¹³ Si riferisce ai resoconti delle istituzioni del patrimonio locale, come il Parc Naturel Régional du Vercors. Per esempio: PARC NATUREL RÉGIONAL DU VERCORS, *Un siècle de routes en Vercors. L'aventure des bâtisseurs du Vercors : genèse d'un patrimoine*, Valence, La Manufacture, 1983.

Le gole e le pareti rocciose sono ambienti simili a quelli di alta montagna, in termini di biodiversità, orografia e variazioni climatiche. Eppure, se dalla fine del XVIII secolo, le vette montane sono state oggetto di escursioni da parte degli alpinisti¹⁴ e hanno beneficiato di un'attenzione particolare in termini economici, politici, culturali e tecnologici¹⁵, non fu così per le gole e le pareti rocciose delle medie montagne, considerate dagli ingegneri, tecnici ed élites decisionali (alti funzionari amministrativi) come delle barriere alle comunicazioni e alla mobilità umana. Industriali, intellettuali e scienziati giustificarono la trasformazione delle Alpi attraverso il controllo tecnico della natura al fine di migliorarla¹⁶. Il processo di costruzione di una strada si basava infatti sull'incontro tra l'ingegnere e la parete rocciosa, sinonimo di difficoltà e pericolo.



Fig. 1.1. Archives départementales de l'Isère, 14°3, Chemin de Grande Communication n°2 de Villard-de-Lans a Pont-en-Royans, 1844-1872. Figg. 1.2., 1.3: R.D.518 (Drôme). E.-S. Mouret 2018.

I legami tra ingegneria e turismo sono molteplici. In primo luogo, ingegneri e viaggiatori si incontravano in contesti associativi di natura culturale¹⁷ o sportiva, come le società archeologiche o il Club Alpino¹⁸. In secondo luogo, gli ingegneri optarono volontariamente per alcune soluzioni di progettazione tecniche, come gli sbalzi, che avevano appunto lo scopo di attirare viaggiatori¹⁹. Le falesie del Vercors sono il principale soggetto degli itinerari panoramici concepiti dalle guide turistiche di fine Ottocento e il ricorso all'aggettivo pittoresco nel descriverle ha generalmente

¹⁴ PÉPY, Émilie-Anne, *Montagne(s) des naturalistes: l'invention de territoires scientifiques, XVI^e-XIX^e siècle*, in GRANET, Anne-Marie, GAL, Stéphane (sous la dir. de), *Les territoires du risque*, Grenoble, PUG, 2015, pp. 163-178.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ DALMASSO, Anne, «L'ingénieur, la Houille Blanche et les Alpes : une utopie modernisatrice ?», in *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 1-3/2001, pp. 25-38.

¹⁷ GUILLERME, André, *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, 1984, p. 108.

¹⁸ ADI38, 12010, service vicinal, personnel, renseignements divers concernant les agents et commis voyers 1836-1897.

¹⁹ ADD26, 872WP2, Chemins Vicinaux, Rapport de l'agent voyer d'arrondissement Bronzille, 11 décembre 1858.

voluti significare l'apprezzamento estetico di un paesaggio, degno di essere riprodotto dall'uomo²⁰. Già nel Rinascimento, questa categoria estetica si riferiva alla campagna romana, meta bucolica dei pittori durante il loro viaggio iniziatico in Italia²¹. La nozione di pittoresco è stata riportata in auge tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo dalla tradizione pittorica di ispirazione romantica che prediligeva paesaggi montani, scogliere imponenti e vegetazione lussureggiante²². Il gusto per il pittoresco si diffuse nel corso del Novecento tra i turisti e in maniera particolare tra gli escursionisti²³. All'inizio del XX secolo, l'uso del termine venne promosso in Francia dal Touring Club, che lo utilizzò come indicazione di un luogo di grande interesse naturale e paesaggistico²⁴. I resoconti di escursioni e le guide turistiche legate al massiccio del Vercors sono non a caso centrati sull'accesso e sull'osservazione di paesaggi pittoreschi, dei quali fa parte sistematicamente una strada. Attraverso le molteplici ricorrenze dell'aggettivo pittoresco, è possibile individuare una forma di consumo e mercificazione del territorio montano²⁵. L'estetica del pittoresco, permessa dalla mobilità stradale, si definisce come una risorsa economica all'interno di un modello di sviluppo economico basato sul turismo per le classi medio-alte della società.

Le strade del Vercors si qualificarono quindi come pittoresche per il ricorso a strutture ingegneristiche e per la presenza delle falesie. L'attrazione turistica di questi percorsi si basava sulla corrispondenza tra il disegno della strada e l'ambiente circostante. La maggior parte dei resoconti escursionistici e turistici tra gli anni Settanta dell'Ottocento e gli anni Trenta del Novecento descrivono un paesaggio che mescola motivi propri all'estetica pittoresca della montagna. Si trovano gole profonde e strette, torrenti, grotte, vegetazione selvaggia, un particolare gioco di luci e ombre e il tracciato stradale (Fig. 1). Il pittoresco si esprime nella fusione tra tecnica e natura. L'architettura della strada incarna la modernità attraverso le sue strutture ingegneristiche: quanto più queste permettono al profilo della strada di seguire il rilievo della gola, tanto più essa diventa pittoresca. I cornicioni, le gallerie, i muri di contenimento e i

²⁰ REICHLER, Claude, «Science et sublime dans la découverte des Alpes», in *Revue de Géographie Alpine*, 82, 3/1994, pp. 11-29, p. 29.

²¹ SELMI, Adel, *L'émergence de l'idée de parc national en France. De la protection des paysages à l'expérimentation coloniale*, in LARRÈRE, Raphaël, LIZET, Bernadette, BERLAN-DARQUÉ, Martine (sous la dir. de), *Histoire des parcs nationaux. Comment prendre soin de la nature ?*, Versailles Cedex, Éditions Quæ, 2009, pp. 43-58, p. 46; MÉROT, Alain, *Du paysage en peinture dans l'Occident moderne*, Paris, Gallimard, 2009, p. 338.

²² LARRÈRE, Catherine, «Y a-t-il une esthétique de la protection de la nature ?», in *Nouvelle revue desthetique*, 22, 2/2018, pp. 97-106, p. 99.

²³ DE ROSSI, Antonio, *La costruzione delle Alpi. Immagini e scenari del pittoresco (1773-1914)*, Roma, Donzelli, 2014; ID., *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Roma, Donzelli, 2014.

²⁴ BARRAUD, Régis, PORTAL, Claire, «Les petites vallées des Pays de la Loire. Du paysage pittoresque aux nouvelles interprétations patrimoniales: permanences et tensions contemporaines», in *Noroi, environnement, aménagement, société*, 228, 3/2013, pp. 11-26, pp. 12-17.

²⁵ BMG38, AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE, *Guides des Centres de Tourisme, Massifs de la Chartreuse et du Vercors, guide n°2*, Paris, M. VERMOT, 1913, itinéraire n°39 route de Pont-en-Royans à Saint-Gervais par Choranche, Rencurel, p. 225.

parapetti diventano i motivi per eccellenza di questa estetica pittoresca. Le strade a sbalzo sono le più ricercate e hanno il più alto valore paesaggistico. Scavate nella roccia e con vista panoramica sul paesaggio, offrono al visitatore una visione di luoghi a cui in precedenza era impossibile accedere. Gli utenti si trovano quindi in una posizione inedita dalla quale possono apprezzare e percepire la natura inospitale della gola e la sua minacciosa verticalità. Queste strade esprimevano la tensione tra una natura selvaggia e inospitale – gole e pareti rocciose – e i dispositivi tecnici che permettevano all'uomo di trionfare su di essa.

Al di là del caso del Vercors, il successo estetico delle reti stradali di alta montagna è evidente anche in altre zone delle Alpi francesi, come suggeriscono le cartoline delle gole della Valle del Fier in Savoia, del Frou nella Chartreuse, di San Giorgio e del Galamus nell'alta valle dell'Aude o ancora della strada di di Châteaudouble nel Var. La strada che percorreva una gola montana costituiva un motivo estetico a sé stante che riscontrò un grande successo all'inizio del XX secolo grazie alla diffusione della fotografia e dell'automobile²⁶. Nei documenti iconografici di questo periodo, come le cartoline o le fotografie usate come souvenir, le gole e gli strapiombi erano elementi ricorrenti.

3. Strade di montagna e salvaguardia del paesaggio

Le strade di montagna hanno avuto un ruolo ambivalente nelle operazioni di conservazione e protezione del paesaggio fin dalla loro apertura. Nella mentalità di intellettuali e tecnici della fine dell'Ottocento e dell'inizio del Novecento, in un periodo in cui emergeva il tentativo di difendere il paesaggio dalle conseguenze dello sviluppo industriale, le strade di montagna non erano considerate un elemento deturpatore del paesaggio.

A partire dalla seconda metà del XIX secolo, le istanze di difesa dell'ambiente emersero in Inghilterra e nel nord dell'Europa²⁷ e, in particolare in Francia, a partire dalla fine del XIX secolo, in seguito alle distruzioni del periodo rivoluzionario, il movimento per la conservazione dei monumenti storici prese in considerazione anche i paesaggi di interesse naturalistico. Nel tardo Ottocento, l'antagonismo tra innovazione tecnologica, urbanizzazione e industrializzazione da un lato e conservazione del paesaggio e dell'ambiente dall'altro divenne un problema sempre più

²⁶ BERTHO LAVENIR, Catherine, «Développement des transports et transformations du tourisme: du bateau à vapeur à l'automobile. évolution d'un système socio-technique (XIX^e-XX^e siècles)», in *Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire*, 15, 1/2008, pp. 79-93; BOYER, Marc, *Histoire générale du tourisme du XVI^e au XXI^e siècle*, Paris, l'Harmattan, 2005.

²⁷ AMBROISE-RENDU, Anne-Claude, HAGIMONT, Steve, MATHIS, Charles-François, VRIGNON, Alexis, *op. cit.*; MATHIS, Charles-François, MOUHOT, Jean-François (sous la dir. de), *Une protection de l'environnement à la française ? (XIX^e-XX^e siècles)*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2015; MATHIS, Charles-François, «De Wordsworth au National Trust: la naissance d'une conception sentimentale de l'environnement», in *Histoire, économie et société*, 4/2009, pp. 51-68.

percepito da intellettuali, artisti e alcuni membri dell'élite economica²⁸ e le strade occuparono un posto particolare all'interno di questa emergente sensibilità. Sebbene fossero considerate un moderno strumento di modernizzazione, le strade non vennero associate all'industrializzazione come le ferrovie. Lo sviluppo industriale aveva creato una frattura netta nel legame tra comunità e terra – e quindi anche col paesaggio –, il cui carattere pittoresco rievocava i tempi degli antenati²⁹. Se la presenza di ferrovie o impianti idroelettrici veniva criticata per gli effetti di degrado del paesaggio che produceva³⁰, le strade furono invece accettate e considerate un elemento di coesione della società montana.

Il Vercors è un esempio significativo di come lo sviluppo stradale poteva essere compreso come uno strumento di conservazione del paesaggio. Tra i primi frequentatori del massiccio, alcuni intellettuali, politici e amministratori regionali e nazionali (e locali, seppur in una misura minore) ritenevano che le strade consentissero l'accesso alle aree da preservare³¹. Si trattava di proteggere e preservare una natura idealizzata e concepita come alternativa all'urbanizzazione e all'industrializzazione. La conservazione della natura percepita come incontaminata fu un forte desiderio delle élites del Nord Europa³² e l'apertura e la presenza di strade non metteva in discussione lo *status quo* di un ambiente naturale: al contrario, la loro presenza veniva elogiata in quanto permetteva allo stato di intervenire sui territori e di proteggerne le risorse. Il caso delle foreste è particolarmente rivelatore. I resoconti delle escursioni illustrano come queste siano considerate un elemento da conservare³³. Il più delle volte i boschi del Vercors vennero descritti come incontaminati e accessibili grazie ad alcune strade che ne consentivano la protezione e l'uso razionale³⁴. Queste affermazioni testimoniano come gli itinerari stradali fossero concepiti come strumento per migliorare la sorveglianza delle foreste. Oltre a permettere il turismo e a porre fine alla povertà dei territori di montagna, esse avrebbero consentito di fermare il disboscamento e il pascolo eccessivo, contribuendo alla protezione di un ambiente silvestre e montano in linea con i precetti della moderna scienza selvicolturale³⁵. L'aura civilizzatrice della strada e il suo ruolo nello sviluppo economico completavano questi discorsi: la strada veniva descritta infatti come uno

²⁸ SELMI, Adel, *op. cit.*, p. 43; WALTER, François, DELORT, Robert, *op. cit.*, p. 303.

²⁹ VEITL, Philippe, *L'invention d'une région : les Alpes françaises*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2013, p. 155.

³⁰ HUMAIR, Cédric, NARINDAL, Mathieu, «Développement touristique et protection de l'environnement: naissance d'une opposition sociale multiforme à la prolifération d'infrastructures dans l'Arc lémanique (1890-1914)», in AMBROISE-RENDU, Anne-Claude, TRESPEUCH-BERTHELOT, Anna, VRIGNON, Alexis (sous la dir. de), *Une histoire des conflits environnementaux, luttes locales, enjeu global (XIXe-XXIe siècles)*, Limoges, PULIM, 2018, pp. 91-109.

³¹ «Les Sources du Cholet», in *Les Alpes Illustrées*, 2 avril 1892, p. 152, FERRAND, Henri, *Le Vercors. Le Royannais et les Quatre Montagnes. Régions du Mont Aiguille, du Villard-de-Lans et des Grands-Goulets*, Grenoble, Alexandre Gratier et Jules Rey, 1904, p. 40.

³² MATHIS, Charles-François, MOUHOT, Jean-François, *op. cit.*

³³ MELLIER, Etienne, *op. cit.*, p. 57.

³⁴ Questi boschi attirarono l'attenzione di molti e nel 1902 il Club Alpino vi organizzò un festival.

³⁵ VEITL, Philippe, *op. cit.*

strumento di apertura culturale ed economica della società locale. Nel contesto dell'applicazione del *Code forestier* dal 1827 e del *Regime forestier*, l'esclusione degli abitanti dalle risorse forestali da un lato creò conflitti³⁶ e dall'altro contribuì all'immagine di un Vercors incontaminato.

Nel territorio francese, la costruzione di strade fu una delle strategie che gli enti turistici misero in atto ai fini della conservazione del paesaggio ad uso e consumo turistico. Il Touring Club francese chiamò in causa in modo esplicito il potenziale delle strade di montagna. L'inaugurazione nel 1903 della Corniche de l'Esterel, nel Var, da parte del Touring Club illustra bene il potenziale dello sviluppo stradale come elemento protettore e promotore del paesaggio montano. La Corniche de l'Esterel, come varie altre strade panoramiche di questo periodo, seguiva le linee di cresta ed era punteggiata da spazi destinati all'osservazione di scorci dal panorama mozzafiato³⁷. La presenza di tali percorsi era utilizzata come un argomento per la protezione dei siti naturali e le strade erano riconosciute come uno degli elementi pittoreschi³⁸. Per i promotori del turismo, lo sviluppo delle strade di montagna riuniva l'interesse generale per la conservazione del paesaggio a quello specifico delle popolazioni locali che potevano trarre vantaggio dal turismo. Nella visione del Touring Club, le comunità locali consideravano i visitatori non come un fattore di rischio per l'ambiente, bensì come un'occasione preziosa di sviluppo economico³⁹.

Il valore paesaggistico attribuito alle strade di montagna le rendeva parte integrante delle iniziative di tutela del paesaggio francesi. Le reti viarie di montagna si trovarono così all'incrocio di due tensioni: da un lato, il desiderio di proteggere il valore estetico del paesaggio, dall'altro la volontà di sfruttarne le risorse. La strada fu un buon compromesso tra queste diverse istanze, in quanto si trattava, da un punto di vista tecnico, di un'infrastruttura che appariva meno moderna e industriale della ferrovia. Senza deturpare eccessivamente il paesaggio, essa ne permetteva la contemplazione e la salvaguardia della natura, consentendo al tempo stesso l'accesso e la modernizzazione dei territori di montagna. La linea di demarcazione tra l'affermazione della modernità delle strade e il silenzio sui danni provocati dalla loro apertura alla conservazione del paesaggio, fu sottile. Le strade furono, in qualche sorta, intoccabili in quanto necessarie. Quest'ambiguità tra accettazione e critica della strada, che continua a caratterizzare il discorso sulla viabilità in montagna ancora nel XXI secolo, emergeva con particolare rilevanza attraverso le prime classificazione di siti naturali.

³⁶ ADI38, 1407, CGC n°7, procès-verbal d'infraction, 25 mars 1921.

³⁷ SELMI, Adel, *op. cit.*, p. 46.

³⁸ *Ibidem*, pp. 46-47.

³⁹ *Ibidem*, p. 48.

4. Strade di montagna e strumenti di protezione ambientale

Molti dei siti ufficialmente sotto tutela all'inizio del XX secolo comprendevano in effetti delle strade di montagna. Il momento culminante del turismo stradale in montagna si colloca nel contesto dello sviluppo della legislazione sulla protezione del paesaggio. Il 21 aprile 1906, in seguito alle iniziative di varie associazioni turistiche⁴⁰ e all'opposizione agli sviluppi idroelettrici⁴¹, la legge "Beauquier" diede il via alla regolamentazione della protezione dei siti naturali e dei monumenti di natura artistica⁴². Una volta classificati, questi erano considerati patrimonio nazionale e il proprietario non poteva più modificarli⁴³. Questo primo provvedimento per la protezione ambientale venne completato in seguito dalla legge del 2 maggio 1930⁴⁴.

In seguito a tali interventi legislativi, fu istituita una commissione dipartimentale per i siti e i paesaggi naturali, al cui interno figuravano un prefetto e diversi tecnici incaricati della costruzione di ponti e manti stradali, dei servizi per le acque e le foreste e della conservazione dei monumenti storici, oltre che delegati di diverse associazioni turistiche. I criteri di composizione delle commissioni volute da queste due leggi indicavano che la pianificazione stradale, l'istruzione e il turismo fossero coordinati a livello dipartimentale per organizzare la protezione del paesaggio. Tra i principali membri delle commissioni incaricate di determinare i siti da classificare erano presenti degli ingegneri del servizio dei *Ponts et Chaussées*, anziché degli agenti stradali del *Service vicinal*. Le commissioni appaiono quindi come predisposte per riservare una certa attenzione alle questioni stradali, suscettibili di essere coinvolte nel processo di classificazione del paesaggio.

⁴⁰ SELMI, Adel, *op. cit.*, p. 48.

⁴¹ HAGIMONT, Steve, *Valorisation hydroélectrique ou préservation du capital touristique ? Un dilemme économique local*, in MBROISE-RENDU, Anne-Claude, TRESPEUCH-BERTHELOT Anna, VRIGNON Alexis, *op. cit.*, pp. 129-145, p. 131.

⁴² GAUCHON, Christophe, «Les sites naturels classés entre 1906 et 1930 dans les Alpes du Nord : entre tourisme et protection, bilan et actualité», in *Revue de Géographie Alpine*, 90, 2/2002, pp. 15-31, p. 15.

⁴³ *Ibidem*.

⁴⁴ JÉGOUZO, Yves, *La loi de 1930 à l'épreuve du temps. Une loi intemporelle*, in *Pour mémoire : le comité d'histoire. Revue du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement*, 4/2011, pp. 13-19, p. 17.

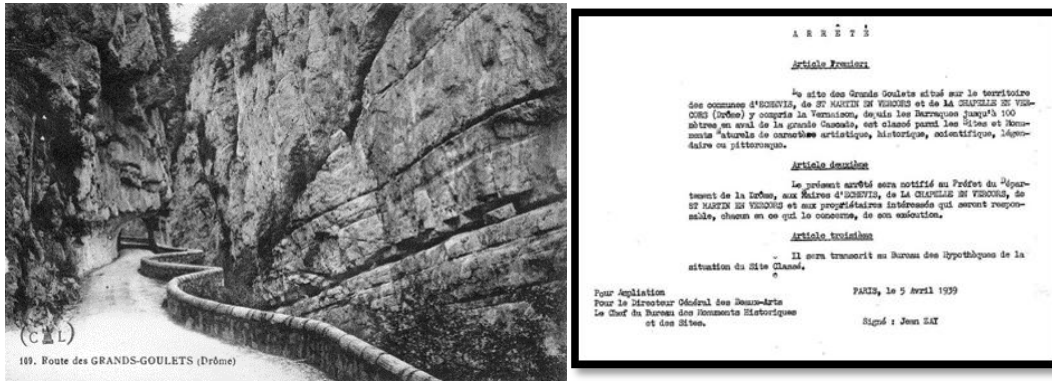


Fig. 2.1: Archives Départementales de la Drôme 26, 30Fi 117/85, (senza data), fondi iconografici; Fig. 2.2. Testo dell'ordinanza che classifica le Grands Goulets, Ministère de l'éducation nationale, beaux arts, monuments historiques et sites, 5 avril 1939.

Su scala nazionale, molte strade carreggiabili, costruite tra l'Ottocento e i primi anni del Novecento, compaiono in siti classificati ai sensi della legge del 1930. È difficile determinare il ruolo delle strade nelle classificazioni ufficiali perché le caratteristiche del paesaggio classificato non vengono esplicitate. Le strade fornivano semplicemente l'accesso al sito o contribuivano alla sua composizione paesaggistica? A questa domanda non si può fornire una risposta definitiva: il processo varia di volta in volta, secondo i luoghi, senza che sia possibile stabilire o identificare un meccanismo preciso, al di là della constatazione della ricorrenza del termine «pittoresco»⁴⁵. Alcune descrizioni di siti includevano apertamente la strada nel paesaggio, come nel caso delle gole di Nouailles nel Doubs, mentre in altre occasioni, per esempio nel caso delle gole di Pierre-Lys nell'Aude, il suo ruolo risultava più marginale. Nonostante l'importanza capitale di una via di comunicazione per raggiungere un sito, bisogna constatare che, al momento della classificazione, la strada è raramente citata nelle argomentazioni, se non in occasioni particolari. Ad esempio, nel caso dei Grands Goulets nel Vercors, la strada venne classificata nel 1939 come ulteriore strumento volto a impedire la costruzione di una centrale idroelettrica nella Vernaison. Lo stesso vale per le gorges de Pierre-Lys⁴⁶. Si tratta di menzioni interessanti poiché, in teoria, la classificazione avrebbe dovuto preservare un sito naturale di cui le strade generalmente non fanno parte.

Il legame tra presenza di strade su pareti rocciose e protezione di un certo ambiente può essere supportato anche con altri esempi. Alcune gole che avevano strade a strapiombo, come quelle

⁴⁵ In effetti, i decreti ufficiali che classificano i siti non forniscono ulteriori dettagli. Si veda ad esempio nel caso dei decreti di classificazione emessi dal Ministero dei Monumenti Storici durante la prima metà del XX secolo. Questi decreti sono conservati dall'amministrazione dipartimentale e regionale. URL: < https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/les_grands_goulets-_arrete_ou_decret_de_classement.pdf > [consultato il 14 febbraio 2023].

⁴⁶ Anche il dipartimento dell'Aude e la regione del Languedoc-Roussillon mantengono i decreti di classificazione. URL: < https://www.picto-occitanie.fr/DOC/NATURE_PAYSAGE_BIODIVERSITE/SITE/FICHE/F_AC2-130006091-00940-1.pdf > [consultato il 23 febbraio 2024].

dette du Guiers Mort (Chartreuse, Isère) e quelle della valle del Fier (Chambotte, Haute Savoie), non vennero classificate negli anni Trenta e l'assenza del riconoscimento statale fornì uno strumento di protezione in meno, tant'è che in questi luoghi vennero costruiti impianti idroelettrici⁴⁷. Non mancarono comunque ambiguità: nel 1925 il decreto di classificazione del sito attraversato dalla strada di Chateaudouble (Var) affermava che questa non doveva impedire la costruzione di opere di interesse pubblico, come una ferrovia⁴⁸. Inoltre, ci sono alcune omissioni che sollevano dubbi: è sorprendente che le gole del Galamus – regione che godeva di una solida tradizione turistica e nella quale venne aperta nel 1892 la strada tra l'Aude e i Pirenei Orientali – non risultino classificate. Lo stesso vale per le gole di San Giorgio, che si trovano nelle immediate vicinanze di quelle classificate di Rébenty: nel caso delle gole di San Giorgio ciò può essere attribuito alla presenza di una centrale idroelettrica, commissionata nel 1900, spesso presentata come la pietra miliare dello sviluppo locale⁴⁹. Nel caso del Vercors, prima della fine degli anni Quaranta si riscontra un solo sito classificato in cui compare una strada, quello dei Grands Goulets, già citato. Le altre gole del massiccio – quelle della Bourne, del Gas, del Nan e del Furon – non furono classificate, anche se menzionate dalle guide turistiche.

Possiamo concludere che sebbene le decisioni riguardo alla classificazione di siti di interesse naturalistico e paesaggistico dipendevano dagli interessi economici e industriali in gioco, le strade ricoprirono un ruolo centrale. Non a caso la classificazione non rispondeva a una preoccupazione di protezione ambientale in senso stretto, ma piuttosto a un desiderio globale di sviluppo con il turismo⁵⁰.

5. Ambientalismo e pareti rocciose : nuove prospettive sulla protezione ambientale

Il modo in cui le società hanno considerato le pareti rocciose è cambiato nel corso del XX secolo: le gole e le falesie progressivamente divennero ambienti montani da proteggere per il valore estetico e paesaggistico e per la qualità della loro biodiversità. Questa nuova sensibilità si diffuse a partire dagli anni Sessanta del Novecento, un frangente in cui negli Stati Uniti d'America emerse una nuova concezione della protezione dell'ambiente come di un bene da proteggere per

⁴⁷ GAUCHON, Christophe, *op. cit.*, p. 16.

⁴⁸ L'ordine di classificazione è disponibile sul sito web di DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur URL: < <https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/les-sites-classes-et-inscrits-a13304.html> > [consultato il 23 febbraio 2024].

⁴⁹ «Usine hydroélectrique de Saint Georges», Saint Martin Lys. Son histoire - Ses légendes, URL: < <https://teuliere.github.io/st-georges/usine-st-georges.html> > [consultato il 13 febbraio 2024].

⁵⁰ GAUCHON, Christophe, *op. cit.*, p. 6.

il suo valore ecologico. Ciò determinò un nuovo rapporto tra lo Stato, la società e i territori di montagna.

Tuttavia sin dall'inizio del Novecento, le iniziative di protezione della natura si moltiplicarono e integrarono un approccio scientifico ai fenomeni naturali e al funzionamento degli ecosistemi⁵¹. A Parigi si tennero diversi congressi internazionali, tra cui quello del 1923 al Museo di Storia Naturale, in cui gli organizzatori invitarono a riflettere sulla protezione della natura⁵². Delegazioni regionali comprendenti squadre di ispettori e un'amministrazione *ad hoc* vennero create sin dai primi anni dalla costituzione del Ministero dell'Ambiente (1971). Lo spettro degli strumenti giuridici per la protezione del patrimonio naturale aumentò progressivamente attraverso la creazione di riserve naturali, parchi nazionali, parchi naturali regionali e aree di protezione del patrimonio architettonico, urbano e paesaggistico⁵³. Inoltre, vennero varate misure specifiche come la rete europea "Natura 2000", adottata in Francia a partire dal 1995, che prevedeva la tutela di siti in cui si trovano specie animali e vegetali a rischio⁵⁴. Nel loro insieme, queste iniziative tematizzarono la perdita della biodiversità e ne denunciano le cause principalmente antropiche⁵⁵.

Le pareti rocciose delle gole francesi sono state progressivamente protette in quanto ambienti rilevanti per conservare la biodiversità, oltre che per le loro qualità estetiche e paesaggistiche. Le gole del Verdon, del Tarn, della Jonte e del Gardon sono inserite nella categoria *Grands Sites de France*⁵⁶. Altri siti sono classificati nella rete "Natura 2000", in particolare per la protezione di varie specie ornitologiche che usano le falesie come aree di nidificazione.

Nella maggior parte delle gole la presenza di uno sviluppo stradale – precedente alla classificazione – sembra però essere problematica. Le autorità responsabili dei siti delle gole della Vésudie e del Var nelle Alpi Marittime, inserite nella rete "Natura 2000" nel 2015, considerano la presenza della rete stradale come un aspetto che ne sottolinea la vulnerabilità ecologica⁵⁷. Per quanto riguarda le gole di Pierre Lys e quelle di San Martino nell'Aude, siti classificati nel 1946, i gestori di tali aree ritengono che lo sviluppo stradale e le modifiche recenti stiano degradando il

⁵¹ AMBROISE-RENDU, Anne-Claude, HAGIMONT, Steve, MATHIS, Charles-François, VRIGNON, Alexis, *op. cit.*, p. 115.

⁵² *Ibidem*, p. 106.

⁵³ JÉGOUZO, Yves, *op. cit.*, p. 18.

⁵⁴ CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE, Rapport n: 007397-01, Mission sur le paysage. Connaître le paysage et en reconnaître la valeur, preparato da FORTIER-KRIEDEL, Anne, con la collaborazione di BRILLET, Bernard, DORIAN, Claude, febbraio 2011, p. 52, URL: < https://igedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Affaires-0006448/007397-01_rapport.pdf > [consultato il 14 febbraio 2024].

⁵⁵ JÉGOUZO, Yves, *op.cit.*, p. 54.

⁵⁶ TURLIN, Monique, «Annexe II. La France des sites protégés», in *Pour mémoire : le comité d'histoire. Revue du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement*, 10/2011, pp. 92-97, pp. 92-94.

⁵⁷ Le informazioni su questa classificazione sono disponibili qui: Inventaire national du patrimoine naturel (INPN), FR9301564 – Gorges de la Vésudie et du Var – Mont Vial – Mont Férier, URL: < <https://inpn.mnhn.fr/site/natura2000/FR9301564> > [consultato il 14 febbraio 2024].

paesaggio⁵⁸. Nella presentazione del sito di Pierre Lys, la sezione «Condizioni e problematiche» sostiene che il paesaggio stia subendo un degrado significativo «par les aménagements routiers en béton structuré peu respectueux du site: murs de soutènement, parapets, tunnels, élargissements de la route à plusieurs époques»⁵⁹. I lavori stradali, e quindi la strada in sé, a Pierre Lys sono quindi percepiti come un elemento dannoso per il paesaggio e la biodiversità. Questo tipo di osservazione emerge a partire dal 1970⁶⁰ e questo genere di affermazioni mostra come le infrastrutture stradali siano sempre più pensate come un elemento potenzialmente pericoloso per la conservazione dell'ambiente. Al tempo stesso, i percorsi viari costruiti nel corso del Novecento sono considerati dai professionisti della cultura e del turismo odierni come un'importante testimonianza delle prestigiose realizzazioni umane del passato⁶¹. Le strade di montagna costituiscono a tutti gli effetti un patrimonio ingegneristico e paesaggistico che deve essere valorizzato a pieno titolo. Gli ingegneri del XIX secolo sono definiti degli «estetisti», creatori di opere d'arte funzionali⁶²; i termini «merletto» e «orafo», spesso utilizzati per alludere alla leggerezza e alla finezza architettonica delle strade, testimoniano questa vena artistica del lavoro dell'ingegnere⁶³. Le strade di montagna appaiono quindi come un doppio patrimonio: quello culturale e funzionale, da mantenere e da contemplare, e quello naturale, la cui biodiversità deve essere protetta.

La classificazione dei siti naturali all'interno dei sistemi di protezione normativi ha un impatto sulla gestione delle strade di montagna. Nuove tensioni sono sorte, a partire dagli anni 2000, in occasione dei cantieri di mantenimento della rete viaria. Quando una strada di montagna si trova in un sito protetto, qualsiasi intervento deve essere soggetto al sistema normativo in vigore. La strada di Combe Laval nella Drôme ne è un esempio interessante⁶⁴. La classificazione dei 2.017 ettari che costituiscono i versanti rocciosi di Combe Laval come sito del patrimonio nazionale è stata effettuata nel 1991 e ribadita nel 2010. Le falesie di Combe Laval ospitano ecosistemi fragili che necessitano di un'attenzione particolare e gli eventuali lavori devono essere eseguiti secondo

⁵⁸ Il dipartimento dell'Aude e la regione del Languedoc-Roussillon mantengono i decreti di classificazione, URL: < https://www.occitanie.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/DOCOB_PaysdeSault_Tome_I_Valid_12012012_cle029ccc > [consultato il 30 maggio 2022].

⁵⁹ L'avviso di presentazione del sito è stato aggiornato nel 2007 dalla Direction Régionale de l'Environnement del Languedoc-Roussillon, URL < https://www.pictooccitanie.fr/DOC/NATURE_PAYSAGE_BIODIVERSITE/SITE/FICHE/F_AC2-130006091-00940-1 > [consultato il 30 maggio 2022].

⁶⁰ L'avviso di presentazione del sito è stato aggiornato nel 2007 dalla Direction Régionale de l'Environnement del Languedoc-Roussillon, URL: < https://www.pictooccitanie.fr/DOC/NATURE_PAYSAGE_BIODIVERSITE/SITE/FICHE/F_AC2-130006091-00940-1 > [consultato il 30 maggio 2022].

⁶¹ Intervista con un funzionario del Parco Naturale del Vercors, 11 ottobre 2018.

⁶² Questa espressione deriva da un'intervista condotta il 30 gennaio 2017 con un operatore del patrimonio paesaggistico.

⁶³ *Ibidem*.

⁶⁴ Le informazioni sulla classificazione di questo sito sono disponibili sul sito web di DREAL, URL: < https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/combe_laval_plaquette_de_presentation.pdf > [consultato il 23 febbraio 2024]. Le classificazioni ambientali sono accessibili sul database nazionale dell'Inventario nazionale del patrimonio naturale. URL: < <https://inpn.mnhn.fr/site/natura2000/FR8201692> > [consultato il 23 febbraio 2024].

un programma stabilito in modo da non disturbare la fauna e la flora che vivono sulle rocce (in particolare uccelli, pipistrelli e rettili). Non è possibile pianificare alcun programma di lavori tra la primavera e l'inizio dell'estate, periodo di riproduzione e nidificazione di alcuni uccelli, in particolare dei rapaci. Essi non possono iniziare neppure a metà estate o a settembre, perché in questo periodo c'è molto traffico automobilistico e la perdita di reddito che ne deriverebbe per l'industria del turismo sarebbe troppo importante. Gli interessi del settore terziario sono quindi coinvolti nella definizione del calendario dei lavori, che possono essere eseguiti solamente in autunno, prima dell'arrivo della neve. La finestra temporale è breve e soggetta alle contingenze meteorologiche caratteristiche di questa stagione, oltre che a fattori imponderabili, come le frane conseguenti a forti piogge⁶⁵. Si deve infine tenere conto anche dell'eventuale chiusura per lavori di altre strade limitrofe, soggette a imperativi simili. Tutto ciò implica una logistica complessa che viene subita dagli utenti giornalieri, i quali devono in effetti programmare ogni viaggio in base a questi parametri. Ogni attore economico della regione è dunque implicato e cerca di proteggere i propri interessi, ad esempio proponendo tempistiche ai lavori che non ostacolino le proprie attività. Il caso delle stazioni sciistiche è particolarmente rivelatore di questi disagi, più che conflitti: in quanto settore economico dominante, i grandi comprensori sciistici hanno una più grande voce in capitolo quando si tratta di pianificare i lavori rispetto agli altri attori, che a loro volta si sentono penalizzati. La sovrapposizione di diversi interessi economici è fonte di tensioni che talvolta sfociano in conflitti relativi all'utilizzo della rete stradale.

I lavori di mantenimento delle strade sono condizionati da queste limitazioni. I dipendenti e i tecnici responsabili hanno il mandato di non estirpare o coprire con polvere determinate specie floreali. Si impone talvolta anche la creazione di corridoi per consentire il passaggio degli animali. Inoltre, per preservare il patrimonio architettonico delle strade, i lavori devono sottostare a precisi parametri estetici: muri bassi e murature non devono contrastare con lo "spirito" della strada⁶⁶. Al tempo stesso, i gruppi ambientalisti abitanti criticano i lavori di messa in sicurezza di alcuni tratti stradali al fine di mitigare i rischi di frane e caduta massi. Essi ritengono che le strutture di protezione – le reti per massi e gli ancoraggi – danneggino il patrimonio paesaggistico ed ecologico.

⁶⁵ Nell'autunno del 2018, una caduta di massi ha ostacolato il programma di lavoro annuale.

⁶⁶ Décision 2018-ARA-KKP-1703 Autorité environnementale, préfet de la Région, décision de l'autorité environnementale après l'examen au cas par cas sur le projet dénommée «abaissement d'une route sur les commune de St Eulalie en Royans et Echevis, 24 janvier 2019».

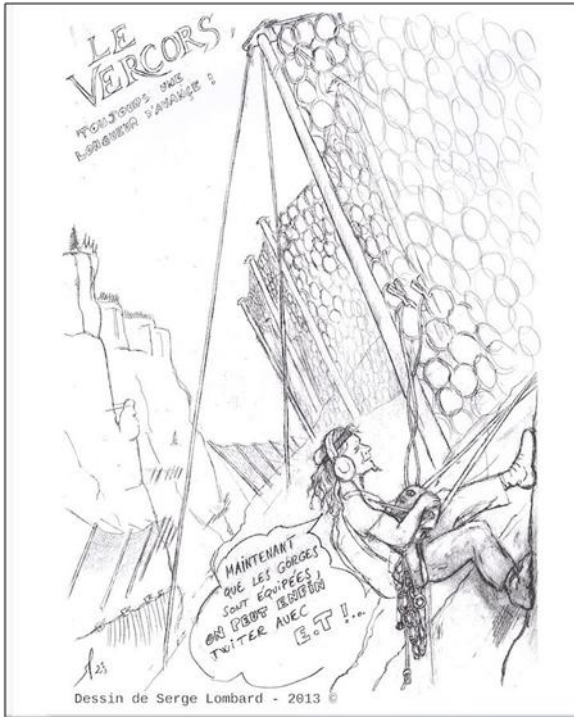


Fig. 3: Disegno che denuncia l'impatto paesaggistico ed ecologico della messa in sicurezza delle strade di montagna.

Autore: Serge Lombard, media: Initiaves Vercors, 17 juin 2013⁶⁷.

A partire dalla metà del primo decennio del XXI secolo, queste critiche sono diventate sempre più frequenti e costituiscono uno degli argomenti principali attraverso il quale gli abitanti mettono in discussione la politica di protezione dai rischi da parte del dipartimento; esse appartengono a un movimento più ampio di messa in discussione delle infrastrutture stradali e dell'uso del trasporto privato che si è sviluppato a partire dagli anni Settanta.

Nel 1993, ad esempio, la prima pagina della rivista «Combat Nature» (rivista ecologista vicina ai movimenti) scriveva «Ces routes et autoroutes qui violent nos sites et paysages»⁶⁸. Queste posizioni, che giungono fino all'attuale decennio, criticano più in generale il modello di sviluppo capitalistico.

Si sarebbe tentati di pensare che in montagna conflitti e ambiguità siano percepiti in modo più intenso dai gruppi di attivisti a causa della peculiarità dell'ambiente. In effetti, in montagna, le problematiche legate allo sviluppo stradale rischiano di compromettere i meccanismi di protezione ambientale delle pareti rocciose e delle altre aree in pendio attraversate dalle strade. La costruzione del tunnel dei *Grands Goulets* nel Vercors esemplifica bene tale rischio. Lungo 1,7 km, esso ha richiesto l'estrazione di 180.000 m³ di materiale ed è stato inaugurato nel 2008. Lo scavo è stato realizzato all'interno di una montagna sul cui fianco è presente una strada a sbalzo costruita nel XIX secolo in un'area che presenta un elevatissimo rischio di frana. Inoltre, il percorso del tunnel attraversa diverse zone naturali tutelate e, infatti, il progetto fu al tempo osteggiato a causa del suo impatto ecologico. Per diversi anni ambientalisti, membri di associazioni per la protezione della natura e residenti locali si sono opposti al progetto:

⁶⁷ «Les travaux des gorges de la Bourne méritent bien un dessin...», in *Vivre en Vercors, Initiatives Vercors*, URL: < <https://initiatives-vercors.fr/humour-Les-travaux-des-gorges-de> > [consultato il 14 febbraio 2024].

⁶⁸ *Combat nature : revue des associations écologiques et de défense de l'environnement*, 102, 1993; LALONDE, Brice, RAFFIN, Jean-Pierre, ATHANAZE, Pierre, VRIGNON, Alexis, «Table ronde : Se rebeller pour protéger la nature et L'environnement ?», in *Pour mémoire : le comité d'histoire. Revue du ministères de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du Logement, de l'Égalité des Territoires et de la Ruralité*, 14, 2015, pp. 49-69, p. 53.

Le Vercors est en passe de devenir l'eldorado des entreprises de travaux publics du secteur: travaux dans les gorges de la Bourne, murets de béton dans la vallée de la Vernaison, projets d'élargissement et de tunnel dans les Grands Goulets [...] Tous ces travaux qui modifient les sites et leurs accessibilités présentent la particularité de se faire dans un milieu fragile⁶⁹.

Attraverso la stampa e manifestazioni in cui non sono mancati scontri, hanno richiamato l'attenzione sugli effetti ecologici dei lavori di costruzione della galleria⁷⁰.

Il fronte di opposizione al progetto ha proposto come alternativa di migliorare un antico percorso forestale sul quale impiantare un tratto di strada poco invasivo. Questa soluzione, che non comporta lo scavo di una galleria, avrebbe previsto tuttavia un allungamento del percorso. Tale alternativa è stata infine respinta in quanto avrebbe implicato l'attraversamento di alcune aree protette⁷¹, simili a quelle che però vengono generalmente modificate per la costruzione di strade. Si è quindi preferito ricorrere al tunnel, il cui rischio ambientale è stato giudicato minore dalle istituzioni locali. Nel giugno 2008, un comunicato stampa emesso dal dipartimento della Drôme in occasione dell'inaugurazione del tunnel citava «un tunnel qui se font dans son environnement»⁷². È comunque possibile parlare di una inversione di logiche, perché questi esempi indicano che la salvaguardia non viene utilizzata per limitare i progetti, ma per convalidarli rispetto alle alternative. Questo rivela ancora una volta l'ambiguità del ruolo della strada nel rapporto tra le società e l'ambiente.

6. Conclusioni

Le strade di montagna sono un elemento cruciale di incontro tra la società e la natura. Esse permettono il passaggio in luoghi altrimenti difficilmente accessibili garantendo ai viaggiatori la fruizione di percorsi considerati pittoreschi. Le gole e le falesie diventano una risorsa sfruttabile grazie all'intervento della tecnica che ne permette la modificazione e l'accesso e questo punto è fondamentale poichè spiega in parte il ruolo ambiguo delle infrastrutture stradali nella tutela del paesaggio.

⁶⁹ *Dauphiné Libéré*, Ardèche et Drôme, 24 agosto 1998, p. 3.

⁷⁰ Anne-Marie Isler-Béguin, all'epoca candidata dei Verdi alle elezioni europee, fu invitata a La Chapelle-en-Vercors dagli attivisti ecologisti della Drôme per discutere dell'utilizzo dei fondi europei per l'ampliamento di strade e gallerie. Al suo arrivo, il 3 marzo, è stata violentemente attaccata dai sostenitori del progetto del tunnel. Si veda l'edizione del 4 marzo 1999 di «Le Dauphiné Libéré», organo di informazione della regione di Drôme Ardèche.

⁷¹ Rapport d'enquête publique concernant la demande de déclaration d'utilité publique pour la réalisation des travaux d'aménagement de la RD 518 (création d'un tunnel au niveau des Grands Goulets et aménagement de ses abords et du site des Baraques), 26 aprile 2004.

⁷² Département de la Drôme, communiqué de Presse, Inauguration des Grands Goulets, 28 giugno 2008, URL: < http://www.planete-tp.com/IMG/pdf/grands-goulets_080628_cle6bd2a8.pdf > [consultato il 23 settembre 2022].

Una lettura dell'evoluzione del concetto di protezione ambientale in Francia, visto dalla prospettiva particolare delle strade di montagna del Vercors, fa sorgere una domanda: qual è l'elemento che caratterizza un sito naturale? La strada che permette di accedervi oppure la montagna in quanto tale? Nessuna classificazione di un sito naturale privo di infrastrutture che ne consentano l'accesso o che le rendano visibile è registrata sul territorio francese in seguito alle leggi del 1906 e del 1930. La strada appare allora come l'elemento determinante della classificazione e della protezione conseguente del sito naturale.

A partire della fine del XX secolo, quando le pareti rocciose diventano un ecosistema da proteggere, nascono limiti concreti per i lavori di mantenimento e per eventuali sviluppi infrastrutturali futuri. Questi limiti includono a loro volta delle questioni legate al turismo: un aspetto che dimostra, al di là della constatazione di un'apparente tensione, il necessario adattamento del territorio agli standard nazionali ed europei globali della gestione stradale. Tuttavia, la posta in gioco legata allo sviluppo delle strade è alta.

L'AUTRICE

Emma-Sophie MOURET è dottoressa in storia della pianificazione territoriale e dell'ambiente e membro del LARHRA dell'Università di Grenoble Alpes. Nel giugno 2023 ha discusso la sua tesi sullo sviluppo della viabilità nelle aree di montagna prendendo come caso di studio il massiccio del Vercors tra il XIX e il XXI secolo. Attualmente, sta ampliando la sua ricerca alla storia dello sviluppo stradale, alle problematiche legate alla gestione delle strade, in particolare ai rischi, ai conflitti ambientali e al problema delle infrastrutture chiuse o dismesse.

URL: < <https://www.studistorici.com/progett/autori/#Mouret> >