

POUR LE REcul DES VÉHICULES MOTORISÉS EN MONTAGNE

« De nombreux espaces naturels montagnards souffrent de la surfréquentation automobile et des pollutions associées. Faire reculer la voiture tout en développant d'autres mobilités permettra de garantir un accès équitable à une montagne préservée. »



S'émervueillir, protéger, partager

Les montagnes sont parmi les derniers espaces sauvages de la planète.

Depuis 1988, Mountain Wilderness œuvre pour la cohabitation entre montagne sauvage et montagne à vivre.

Association nationale agréée protection de l'environnement et reconnue d'utilité publique, Mountain Wilderness agit depuis plus de 35 ans pour faire évoluer les comportements vis-à-vis de la montagne au moyen d'actions sur le terrain, de publications et de relations auprès des acteurs politiques, associatifs et économiques.

Ouverte à tous les amoureux de la montagne, Mountain Wilderness soutient un rapport à la montagne fondé sur le respect des hommes et de la nature. Pour cela, les champs d'actions de l'association visent à :

- ▲ DÉFENDRE LES ESPACES NATURELS DE MONTAGNE
- ▲ ENCOURAGER LES PRATIQUES RESPECTUEUSES
- ▲ AMPLIFIER LA TRANSITION DES TERRITOIRES

mountainwilderness.fr | changerdapproche.org | installationsobsoletes.org

Préambule

Par la présente, Mountain Wilderness n'appelle pas à fermer purement et simplement des routes de montagne à l'ensemble de leurs usager·e·s. Il s'agit d'une position générale : puisque chaque situation est différente, chaque cas doit être examiné localement avec tous les acteurs et usagers sur un temps long, pour bien étudier les tenants et aboutissants d'une décision éventuelle de limitation. Le terme "fermeture de route" est ainsi polysémique, puisqu'il désigne l'ensemble des actions dont la conséquence est de réduire le nombre de véhicules motorisés sur une route donnée et de redonner de la place à d'autres approches (piétons, cyclistes, transports en commun). Les actions en question peuvent varier selon :

- ▲ leur durée (une journée ; un week-end, une saison d'hiver ; fermeture définitive) ;
- ▲ la distance du tronçon concerné (le dernier kilomètre ; la totalité d'une route en cul-de-sac, ...) ;
- ▲ le public concerné (l'ensemble des véhicules ; les autosolistes ; ...) et les exceptions (pour les ayants-droit ; les personnes à mobilité réduite ; les piétons ; les cyclistes ; les covoitureurs ; les navettes ;...).

Contexte

La montagne, longtemps préservée par sa difficulté d'accès, subit aujourd'hui une banalisation de son réseau d'accès motorisés et de la fréquentation de ce dernier : routes forestières, routes pastorales, parkings, voies d'accès aux cols ou aux stations ... Ces infrastructures accueillent un grand nombre d'automobilistes et demandent la construction de nouveaux aménagements routiers, au détriment de la préservation des milieux naturels, au détriment de la qualité de **l'expérience montagnarde** et d'un accès équitable de toutes et tous à cet espace. Cette dynamique émane d'un modèle dominant fondé sur l'usage individuel de la voiture, qui résulte tant de **choix politiques** que d'habitudes collectives.

Pourtant, les attentes citoyennes évoluent : selon les résultats de la Grande Concertation commanditée par Mountain Wilderness et menée par Make.org, plus de 90 % des participant-es souhaitent le développement des transports en commun vers la montagne. Bien que les projets de fermeture de routes soient conflictuels et que la réduction du nombre de places de parking fasse encore largement débat (52 % de personnes seulement y sont favorables), 87 % se prononcent en faveur d'une **régulation de l'accès en voiture** à certains sites de montagne sur-fréquentés. En complément, plusieurs enquêtes publiques et retours de terrain soulignent une exaspération croissante face aux embouteillages en altitude, à la saturation des parkings d'altitude, aux stationnements sauvages et aux nuisances associées qui entraînent des conflits entre les visiteurs les propriétaires, les habitant-es et les gestionnaires d'espaces naturels.

Il est ainsi temps de reconnaître que nous sommes allés trop loin en systématisant la pénétration routière des massifs de montagne. Réguler l'accès en voiture individuelle à la montagne, tout en développant des solutions de mobilité douce ou active, apparaît aujourd'hui comme une voie incontournable pour préserver ces territoires fragiles, garantir un accès équitable à tous-tes, et répondre aux enjeux climatiques¹.

Ce recul des points d'accès motorisés est d'autant plus intéressant qu'en agrandissant l'espace et le temps, il permet la limitation de la surfréquentation (par effet de dilution) et contribue à la préservation des espaces naturels de montagne . Il permet dans le même temps la réappropriation des zones intermédiaires², jusqu'alors invisibilisées par le passage de la voiture et réduites à de simples paysages observés par la fenêtre du véhicule. Dans bien des cas, cette valorisation des espaces intermédiaires contribue à enrichir l'expérience des visiteurs.

Pourtant, malgré quelques initiatives locales de fermetures de routes couronnées de succès (cf. Annexe 1), la fréquentation automobile en montagne ne diminue pas^{3,4,5,6,7}. C'est pourquoi Mountain Wilderness encourage la multiplication de la mise en place d'**expérimentations** locales, invite à la remise en question **progressive** de nos habitudes afin de transformer nos imaginaires centrés sur le tout-voiture, et promeut l'organisation de **concertations** locales pour que les fermetures de routes deviennent de véritables leviers d'une transition écologique, sociale et démocratique.

1 Cf. kit de sensibilisation Changer d'approche et sa rubrique « [Chiffres clés sur l'impact des transports](#) ».

2 La zone intermédiaire désigne ici le vaste espace qui sépare la vallée du parking (ou autre point d'accès motorisé) le plus haut.

3 Observatoire régional des trafics routiers, [Atlas données 2022](#), Nouvelle-Aquitaine, « Les trafics sur la N134, 2019-2022 », p. 38.

4 Grenoble Alpes Métropole, Analyse du trafic routier, route du Charmant Som, 2023.

5 Direction Départementale des Territoires de Haute-Savoie, [Trafic routier en Haute-Savoie](#), 2024.

6 Midi-Pyrénées, Trafics moyens journaliers annuels (TMJA) : [évolution sur la période 2002-2012](#) (Aude et Hautes-Pyrénées).

7 Département des Pyrénées-Orientales, Évolution de la distance parcourue sur routes départementales, de 2007 à 2021, [résultats des comptages de circulation 2021](#).

Impacts directs de la surfréquentation automobile en montagne

- 1 **Pollution sonore⁸, visuelle⁹ et atmosphérique¹⁰** dans des espaces supposés offrir quiétude et ressourcement ;
- 2 **Perturbation de la faune sauvage** et dégradation des habitats naturels en raison du bruit^{11,12}, de l'artificialisation et de la fragmentation des espaces naturels ;
- 3 Risques accrus de **conflits d'usages** entre véhicules motorisés, cyclistes et piétons sur les routes de montagne ;
- 4 Altération de **l'expérience sensible** et immersive des milieux naturels pour les pratiquant-es.

Impacts indirects de la surfréquentation automobile en montagne

- 1 **Artificialisation** : la surfréquentation automobile repose sur la construction de nouveaux aménagements ;
- 2 **Difficultés pour les collectivités** à gérer les flux et les coûts associés (entretien, sécurité, stationnement, congestion) ;
- 3 **Modèle touristique déséquilibré et imaginaire dominant** centré sur le « tout voiture », pénalisant l'émergence d'alternatives durables ;
- 4 **Inégalités d'accès renforcées** : seules les personnes motorisées peuvent atteindre certains sites isolés, excluant de fait les jeunes, les personnes non motorisées ou dans l'incapacité de se servir de leur véhicule, les plus précaires ;

Mountain Wilderness recommande de : ¹³

- 1 **Fermer certaines routes de montagne** en cul-de-sac ou secondaires à la circulation motorisée, de manière permanente ou temporaire ;
- 2 **Reculer les parkings** pour préserver les espaces naturels de montagne ;
- 3 **Accompagner les fermetures par des alternatives** pour rendre la montagne plus accessible à tous-tes : navettes, location de vélo et/ou VAE¹⁴, accès facilités pour les personnes à mobilité réduite, tarification solidaire ;
- 4 **Initier des politiques publiques ambitieuses**, en lien avec les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) et les territoires de montagne, pour repenser l'accessibilité à la montagne, et intégrer les territoires émetteurs de visiteurs au financement des politiques en question.

8 Mountain Wilderness France, WilderPass : [Bilan d'une troisième année de mesures du bruit en montagne](#), 2025.

9 Cf. illustrations en Annexe 2.

10 [Cerema, Émissions routières des polluants atmosphériques](#) : courbes et facteurs d'influence, 2025. Exemple : sur un tronçon de 5,8 km (Col de Porte → Auberge du Charmant Som), 258 véhicules/jour en été génèrent environ 171 g de PM10, 1,3 kg de Nox et 600 kg de CO₂, contribuant à la fonte d'environ 9 tonnes de glace.

11 Sordello, R., Ratel, O., Flamerie De Lachapelle, F. et al., [Evidence of the impact of noise pollution on biodiversity](#) : a systematic map, Environ Evid, 2020.

12 Shannon, G., McKenna, M. F., Angeloni, L. M., Crooks, K. R. et al., [A synthesis of two decades of research documenting the effects of noise on wildlife](#), Biological Reviews, 2015.

13 Ces recommandations sont très générales et peuvent ne pas correspondre à la variété des situations sur le terrain. Elles devront donc systématiquement être confrontées à l'expertise des acteurs locaux, en particuliers les gestionnaires d'éventuels espaces protégés.

14 Le recours aux vélos avec assistance électrique (VAE) ne saurait en revanche être recommandé pour un autre usage que la substitution à la voiture individuelle.

- 5 **Hiérarchiser les accès** : priorité aux mobilités douces (bus, train, vélo) avec dérogation pour celles et ceux qui ne peuvent faire autrement ;
- 6 **Co-construire** avec les territoires, les acteur-ices locaux-ales et les usager-es pour identifier les axes prioritaires et définir un calendrier progressif de fermeture ;
- 7 **Établir un cadre clair** pour expérimenter et évaluer différentes formes de fermeture (ponctuelle, temporelle, partielle, filtrée, ...), qui prenne notamment en compte la capacité de charge des espaces en question ;
- 8 **Conditionner le stationnement payant** ou les éventuels péages à un financement des mobilités alternatives et à un tarif dégressif pour les co-voitureurs ;
- 9 **Faire de la fermeture un outil pédagogique et festif**, à travers des événements "*Nature sans voiture*" accessibles, conviviaux et symboliques ;
- 10 **Travailler avec les scolaires**, les classes vertes, les séjours d'éducation à l'environnement, afin de garantir un accès inclusif (et immersif) aux jeunes générations ;
- 11 **Conditionner la création de nouvelles pistes** forestières ou pastorales ou DFCI à un contrôle strict de l'accès à ces dernières, et **gérer les pistes existantes** pour garantir qu'elle ne fassent pas l'objet d'un usage touristique ou de loisir.

Mountain Wilderness reste vigilante :

- 1 À toute nouvelle **ouverture** ou **élargissement** de route en montagne à des **fins touristiques**¹⁵ ;
- 2 À la création de **nouveaux aménagements** visant à augmenter la capacité d'accueil automobile en montagne ;
- 3 À la réduction de la période de **quiétude hivernale** (historiquement du 1^{er} novembre au 1^{er} mai) et à la réouverture précoce de certains accès routier ;
- 4 À l'entêtement de certaines collectivités à faire des travaux pour **maintenir à tout prix** un accès routier touristique (notamment en fond de vallées), en l'absence même d'habitations et malgré les destructions récurrentes dues aux violentes intempéries ;
- 5 Au maintien d'un modèle où les navettes ne sont qu'un **complément à la voiture individuelle**, sans réel **report modal** ;
- 6 À une vision de la montagne "sans voiture" qui, faute d'alternative, ne serait accessible qu'à une élite sportive, et à l'idée que la fermeture des routes revienne à restreindre l'accès à la montagne. C'est au contraire une ouverture à d'autres publics, à d'autres usages, à une redécouverte de la lenteur, du silence et du vivant.



Consulter la bibliographie et les annexes
de cette note de position

15 Cette possibilité est déjà considérablement limitée par la Loi Montagne et l'article [L122-4](#) du code de l'urbanisme.



Pour en savoir plus sur nos actions et campagnes

mountainwilderness.fr | changerdaproche.org | installationsobsoletes.org

Mountain Wilderness France

5 place Bir Hakeim 38000 Grenoble
04 76 01 89 08 | contact@mountainwilderness.fr

Suivez-nous sur :

