Ouverture et fermeture de territoire par les réseaux de transports dans trois espaces montagnards (Bugey, Bauges et Maurienne)

Laurence Berne

▶ **To cite this version:**

Laurence Berne. Ouverture et fermeture de territoire par les réseaux de transports dans trois espaces montagnards (Bugey, Bauges et Maurienne). Géographie. Université de Savoie, 2008. Français. NNT : . tel-00348290

HAL Id: tel-00348290

https://theses.hal.science/tel-00348290

Submitted on 18 Dec 2008

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Doctorat de Géographie

OUVERTURE ET FERMETURE DE TERRITOIRE PAR LES RESEAUX DE TRANSPORTS DANS TROIS ESPACES MONTAGNARDS (BUGEY, BAUGES, MAURIENNE)

Laurence BERNE

Thèse soutenue le 16 décembre 2008 Directeur de thèse : Jean VARLET

Jury :

M. Christian Jamot, Professeur, Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand (Rapporteur)
M. Benjamin Steck, Professeur, Université du Havre (Rapporteur)
M. Pierre Zembri, Professeur, Université de Cergy-Pontoise
M. Xavier Bernier, Maître de Conférences, Université de Savoie
M. Jean Varlet, Professeur, Université de Savoie (Directeur)

Photos de la page de couverture :

1 : La Vallée de la Maurienne depuis Saint-André, vue vers l'amont (cliché L. Berne, 2004)

2 : Le massif des Bauges, commune de Jarsy (source : Google Earth / Panoramio)

3 : La gare d'Ambérieu-en-Bugey (cliché L. Berne, 2006)

Doctorat de Géographie

Thèse soutenue le 16 décembre 2008

OUVERTURE ET FERMETURE DE TERRITOIRE PAR LES RESEAUX DE TRANSPORTS DANS TROIS ESPACES MONTAGNARDS (BUGEY, BAUGES, MAURIENNE)

Laurence BERNE

Directeur de thèse : Jean VARLET

Mention très honorable, avec les félicitations du jury

Jury :

M. Christian Jamot, Professeur, Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand (Rapporteur)
M. Benjamin Steck, Professeur, Université du Havre (Rapporteur)
M. Pierre Zembri, Professeur, Université de Cergy-Pontoise
M. Xavier Bernier, Maître de Conférences, Université de Savoie
M. Jean Varlet, Professeur, Univ ersité de Savoie (Directeur)

À Clément et Margaux…

Remerciements

Mes premiers remerciements s'adressent naturellement à Jean Varlet, directeur de thèse, qui m'a accordé, tout au long de ces cinq années de recherche, la confiance et le soutien indispensable pour mener un tel projet, non financé, à terme. Un grand merci donc pour ces relectures et corrections et surtout pour l'esprit constructif, rigoureux et sympathique dans lequel se sont déroulées nos très nombreuses séances de travail.

Des choix professionnels m'ont éloigné du Bourget-du-Lac; je tiens néanmoins à remercier les doctorants et enseignants-chercheurs du laboratoire EDYTEM avec qui j'ai partagé mes premières années de thèse dans une ambiance toujours très agréable. Une pensée toute particulière à mes camarades thésards pour les bons moments que nous avons passés ensemble et pour les nombreux « tuyaux » informatiques échangés : dans le bureau des filles Anne, Anne-Sophie, Morgane, Mélanie et Odile et dans celui des garçons Christophe, F. et Sylvain.

J'adresse également mes remerciements aux collègues de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise et plus particulièrement à son directeur général Olivier Frérot pour la confiance accordée, ainsi qu'à Joëlle Diani pour son soutien et sa gentillesse. Merci aussi à Sylvie Pissier et à Olivier Roussel de m'avoir accueilli dans leurs équipes.

Cette recherche n'aurait de sens si les habitants sollicités n'avaient pris le temps de répondre aux questionnaires reçus dans leur boîte aux lettres. Qu'ils soient vivement remerciés de l'intérêt porté à ce travail et des nombreux messages de sympathie dont ils m'ont fait part.

Merci aux copains, aux amis, pour ces instants chaleureux, discussions, fous rires ou bons repas indispensables lorsque le doute ou la fatigue s'installent, Marion, Céline, Anne-Laure, Marie-France, Guillaume, Etienne, Christophe, Maria, Jérôme…

Merci à mes parents pour avoir encouragé les choix de chacun de leurs enfants et pour leur présence si attentive à nos côtés. Merci à mon frère Emmanuel pour sa rationalité (jamais personne d'autre que toi ne cherchera à savoir combien de fois le mot « tunnel » est cité dans cette thèse !) et à ma sœur Céline, géographe en herbe, pour sa « pétillance » et sa sincérité.

Pour Margaux, petite fleur délicate qui a éclos il y a quelques mois : cette recherche m'apparaît aujourd'hui bien mince face à ton exploration du monde et au bonheur immense que nous éprouvons en te regardant grandir.

Enfin, Clément, complice au quotidien de cette aventure dans laquelle nous nous sommes lancés main dans la main. Que de souvenirs déjà autour de nos thèses : excursions en 205 à la recherche des boîtes aux lettres oubliés, discussions au bord du Rhône, à Yenne comme à Lyon à l'occasion de nos promenades nocturnes, soirées en tête-à-tête avec nos ordinateurs, et biens d'autres encore que nous égrainerons ensemble avec délectation ! Mille mercis pour m'avoir si souvent éclairée, rassurée, écoutée.

Avant-propos

Le Valromey[1] fut pour moi, pendant plus de dix ans, le lieu de nombreuses vacances et fins de semaines. Partant de Lyon le vendredi soir, mes parents, à défaut d'une voie plus rapide, prenaient la direction de notre maison de campagne en passant par Crémieu, Morestel, Belley... La route nous paraissait à mon frère, ma sœur et moi, durer une éternité. Mais ce petit effort nous permettait, dès le lendemain, de nous amuser dans les prés et les bois environnants. Le Valromey se limitait alors pour moi à la commune de mes grands-parents et aux Plans d'Hotonnes (où nous allions faire du ski de fond), lieux de divertissements, de découvertes, de cabanes et de senteurs… une douceur de vivre dont il me semble, nous avions tous conscience.

Puis nous avons quitté la région Rhône-Alpes pour la Normandie pendant quelques années, période pendant laquelle notre maison de campagne a été vendue. De retour de Caen, nous sommes évidemment revenus très souvent chez mes grands-parents, mais je n'y étais plus vraiment chez moi, et en grandissant je commençais à m'éloigner du Valromey, pour lequel je gardais néanmoins une véritable affection.

Les années ont passé et les études de géographie ont modelé le regard que je porte maintenant sur mes lieux de vie. A l'occasion du DEA, je me suis un jour surprise à envisager cet espace comme un terrain d'étude, idée qui me ravit ; une partie du territoire de mon enfance devenait un objet de recherche… La question, à la fois naïve et absolument partiale, que je me posais alors était celle-ci : comment cet espace replié sur lui-même fait-il pour se maintenir de la sorte ?

La recherche entreprise découle de cette interrogation, qui en a évidemment appelé d'autres, plus « académiques », mais cette expérience aura avant tout permis deux observations, principes d'ordre général du présent travail :

- on peut vivre un espace sans avoir conscience de la territorialité qu'il dessine en nous (il faut parfois s'en extraire pour en faire l'expérience), idée dont on doit se souvenir lorsque l'on travaille sur les représentations territoriales ;

- le caractère subjectif de certaines recherches n'est peut-être pas à craindre. Le Valromey cristallise en partie ma subjectivité. D'aucuns l'expriment à travers le choix de thématiques qui leur sont personnelles (les chemins de fer, la forêt…), mais cela n'empêche nullement l'objectivation des phénomènes.

[1] Le Valromey est un petit « pays » de l'Ain, appartenant à un ensemble plus vaste, le Bugey, un des terrains d'étude de cette thèse. Le Valromey est par ailleurs le lieu de naissance et d'enfance de mon père, qui y a construit, au début des années 1980 la résidence secondaire de la famille.

Sommaire

	Page
Introduction	9
Première partie : L'ouverture/fermeture, élément des interactions réseaux de transports - territoires	17
Chapitre 1 : Le positionnement scientifique	23
Chapitre 2 : La méthodologie générale de la recherche	61
Deuxième partie : Les critères de l'ouverture/fermeture de territoire. Trois approches en une.	97
Chapitre 3 : L'offre de transport, une approche classique	101
Chapitre 4 : Les pratiques des usagers, une approche complémentaire et renouvelée	145
Chapitre 5 : Les représentations des populations, une approche récente	183
Troisième partie : Contributions à la connaissance de l'ouverture/fermeture	219
Chapitre 6 : Etats et degrés d'ouverture/fermeture	223
Chapitre 7 : Processus et formes géographiques d'ouverture/fermeture	243
Chapitre 8 : La question de la maille	263
Chapitre 9 : Le facteur montagne	277
Conclusion	295

Introduction

Composante forte de la vie quotidienne de nos sociétés, les infrastructures de transports sont non seulement indispensables à la mobilité des personnes et des marchandises, mais elles constituent également un enjeu de taille dans la structuration et l'organisation de l'espace, notamment par la mise en réseau des territoires. Une région, un espace géographique, peut être fragmenté ou compartimenté par des autoroutes ou par une ligne ferroviaire à grande vitesse, chacun de ces axes de communication constituant, selon M. Vanier, « *un tube d'échange rapide et quelque peu hors territoire* »[2]. Autoroutes et trains à grande vitesse modifient de façon perceptible les modes de vie, les paysages, l'organisation de l'espace… Il s'ensuit, en terme de mobilités, des évolutions liées à la possibilité de se rendre plus loin plus facilement, ou au contraire une mise à distance de certains territoires par rapport à d'autres, en raison de l'absence à proximité d'un point d'entrée sur le réseau. Ce processus, plus ou moins marqué, est exprimé par les termes géographiques classiques de désenclavement et d'enclavement. Mots-clés sensibles dans l'esprit du grand public et fondamentaux dans les revendications politiques des acteurs en matière d'aménagement du territoire, le désenclavement et/ou l'enclavement ont été de véritables leitmotiv depuis la fin de l'Ancien Régime jusqu'à aujourd'hui.

Ceci dit, ces deux mots à connotation(s) négative(s) ont été récemment remplacés par deux autres mots davantage positifs, au moins pour l'un d'entre eux. Ainsi le mot « ouverture »[3] se substitue à celui de désenclavement, et le mot « fermeture »[4] à celui d'enclavement ; ces deux termes étant fondés sur la racine latine « *clavis* », contenue dans enclavement, qui signifie « clé », la clef qui ouvre, la clef qui ferme. La notion d'accessibilité se trouve alors enrichie par une approche plus territoriale ; il ne s'agit plus seulement de transport ou de temps de parcours, mais de degré d'ouverture ou de fermeture d'un territoire.

---

[2] M. Vanier, *Campagnes, l'urbain gagne*, Pouvoir Locaux, les cahiers de la décentralisation, trimestriel n°48 I/2001 (mars), p. 59 à 63

[3] **Ouverture** : à la fois état et processus pouvant être intentionnels ou spontanés. Le verbe ouvrir revêt lui-même plusieurs sens (Le Petit Larousse) : faire que ce qui était fermé soit ouvert, permettre l'accès à, séparer ou écarter ce qui est joint, fonder, commencer. Chaque territoire a, de manière générale, des limites perméables et variables dans le temps et dans l'espace. Ces limites, communes à deux territoires contigus, constituent des « marches frontières », passage entre une situation d'ouverture et de fermeture. Un territoire ouvert est le fruit de pratiques socio-spatiales individuelles particulières, influencées par de nombreux échanges avec des territoires plus ou moins proches. En ce sens, il est préférable de parler d'ouverture du territoire, interpellant une mise en mouvement permanente qui implique de multiples facteurs ; démographie, économie, déplacements, identités.

[4] **Fermeture** : un territoire fermé n'est pas simplement le contraire d'un territoire ouvert ; il revêt cependant des limites beaucoup plus marquées. Ces limites peuvent être matérielles (fortification, relief, absence de voie de communication) ou idéelles (langue, culture). L'isolement de ces territoires peut être vécu dans une relative autonomie ou au contraire en dépendance à un territoire ouvert. Qu'il s'agisse de fermeture ou d'ouverture, les limites n'ont pas pour vocation de circonscrire un territoire mais de fixer des seuils au-delà desquels un espace est ouvert ou fermé.

Et la recherche scientifique a, dans ce domaine, beaucoup contribué à faire évoluer les termes et les approches[5].

> Problématique

Pour des raisons familiales et personnelles d'attache au Valromey, et à la suite d'une recherche effectuée en DEA sur l'enclavement de ce pays, la question de l'ouverture /fermeture de territoires abordée par l'entrée des réseaux de transports est devenue pour nous un sujet de préoccupation scientifique, fondateur de la présente recherche doctorale.

Avec le Valromey, qui borde sur son flanc septentrional le grand axe international Paris-Italie *via* Chambéry (ferroviaire et routier), on pourrait s'attendre à une situation d'ouverture de ce pays ; or il n'en est rien. Cet axe, qui voit circuler des flux internationaux entre deux régions métropolitaines, définit à mi-chemin un espace intermédiaire ou un espace de transit (espace traversé par un axe de transport recevant une circulation de passage intense, J.-J. Bavoux), lequel n'est pas nécessairement correctement desservi par cet axe. Quand en plus, l'extension des réseaux de transports rapides (autoroutes, lignes ferroviaires ou trains à grande vitesse) évite le secteur et finalement ceinture le Bugey, la question de la fermeture d'un territoire est à nouveau posée, alors même que les axes rapides récents ont vocation à améliorer l'accessibilité. Poser la question de la rapidité différenciée[6] – ou de la variabilité des vitesses nécessaires pour parcourir des territoires – est une préoccupation de la présente réflexion et amène à repenser la nécessité, moderne, de la « desserte à tout prix ». L'exemple de Belley, en Bugey, va pouvoir étayer une hypothèse selon laquelle un espace, en l'occurrence une sous-préfecture, et des individus peuvent s'affirmer sans infrastructures de transports rapides à proximité immédiate, et va permettre de comparer discours et usages des habitants.

Les notions d'ouverture et de fermeture de territoires sont donc loin d'être dépassées ; bien au contraire, elles sont d'actualité et méritent d'être revisitées et approfondies à la lumière de travaux récents. Notre recherche vient donc s'inscrire dans ce mouvement et veut contribuer à enrichir quelque peu la connaissance de ces phénomènes.

Au cœur du projet de recherche, c'est l'amélioration de la connaissance de ces deux termes d'ouverture et de fermeture qui retient l'attention.

Dans l'exemple du Valromey et/ou du Bugey, d'une part longés ou traversés depuis un siècle et demi par ce grand axe ferroviaire international, d'autre part quasiment ceinturés par des segments d'un réseau autoroutier plus récent ayant eu le désenclavement pour vocation, et, de façon plus générale, dans le cas d'un espace régional sillonné de réseaux de transports rapides, où en sont ces notions d'enclavement/désenclavement ? Comment mieux qualifier l'une et l'autre ? Le sujet n'est pas neuf, mais affiner l'analyse et la réflexion par une approche multiscalaire, notamment à grande et à moyenne échelle, sur des exemples précis d'espaces relativement restreints mérite d'être entrepris.

A quoi se réfèrent ces qualificatifs ? sur quelles bases un territoire peut-il être considéré comme ouvert ou comme fermé ? Plus encore, l'appréhension de

[5] B. Steck, *Contribution à une géographie du développement*, HDR, 2000, Université du Havre.
[6] J.Ollivro, 2000, *L'homme à toutes vitesses, de la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Presses Universitaires de Rennes, Collection Espaces et territoire, Rennes, 179 p.

l'ouverture/fermeture peut-elle être objective ou reste-t-elle d'abord et avant tout subjective ? Varie-t-elle d'un individu à un autre, d'un lieu à un autre, ou encore selon la position géographique de la personne concernée, que celle-ci soit autochtone ou extérieure au pays considéré ?

Et toujours par rapport à ce même exemple jurassien du sud, très significatif, la question de la place du facteur « montagne » se pose. L'ouverture ou la fermeture a-t-elle un lien avec la configuration verticale d'un territoire ? Autrement dit, la fermeture est-elle d'autant plus marquée que le relief est fortement prononcé ? les comportements des populations concernées, leurs identités, leurs façons de penser ou de vivre ont-elles un rôle dans l'appréhension de l'ouverture/fermeture ? Or les discours traditionnels associent volontiers et étroitement le facteur « montagne » à l'enclavement. Ce facteur est-il donc réellement un facteur-clé de la fermeture ? ou n'en est-il qu'un facteur supposé comme tel ? Le Jura du Sud, moyenne montagne, peut constituer un bon exemple, tout comme s'interroger sur des exemples localisés au sein de la montagne alpine ou d'un massif préalpin peuvent contribuer à apporter des réponses.

A l'évidence cela renvoie alors à un aspect méthodologique essentiel, celui des critères à retenir et celui de la mesure.

Le désenclavement et l'enclavement ont été longtemps – et restent encore – conçus exclusivement comme la simple présence/absence d'infrastructures de transports ou selon leurs performances réelles. Cette vision bien restrictive fait fi non seulement des qualités de fonctionnement des réseaux, mais aussi des pratiques et des perceptions[7], à la fois par les usagers, par les autochtones et par les populations extérieures. Un territoire fermé est-il considéré ainsi par tous ou bien est-il perçu et qualifié différemment ? Comment est décrite la fermeture ? Quel est le vocabulaire utilisé ? La fermeture est-elle une vision moderne et y a-t-il un réel besoin d'ouverture ?

On le sent bien, est implicite le problème de la mesure de l'ouverture et de la fermeture, encore peu défriché. Comment combiner ces divers éléments ? Au-delà de la question des critères à retenir se pose donc celle d'une méthode de calcul ou d'évaluation de l'ouverture/fermeture. Peut-on définir des seuils et/ou des degrés ? et à partir de quel seuil le statut est-il modifié ? Il s'agit donc bien de comprendre la variabilité des niveaux d'ouverture selon les lieux, selon les époques, selon les individus. Par incidence, se pose aussi la question des processus d'ouverture et de fermeture ; par quels mécanismes se ferme une région ou un espace géographique alors que, précisément, une infrastructure de transports rapides voit le jour ?

Enfin, à côté de cette problématique centrale, se greffe un autre type d'interrogation. La volonté de désenclavement, qui s'est concrétisée au niveau national par une succession de schémas directeurs d'infrastructures en une quarantaine d'années, a abouti à la mise en place de nouveaux réseaux. Ces derniers, de plus en plus maillés, quadrillent l'espace géographique selon une nouvelle trame, superposée aux précédentes, telle que le connaît

[7] **Perception** : « *Opération psychologique complexe par laquelle l'esprit, en organisant les données sensorielles, se forme une représentation des objets extérieurs et prend connaissance du réel. Les perceptions du monde physique s'organisent en nous sous formes d'images qui représentent avec le plus de fidélité possible ce qui se passe autour de nous. Mais perceptions, sensations, ne tombent jamais dans un terrain neutre ; elles engendrent immédiatement une réaction affective, une émotion, qui varient selon la nature de ce qui les provoque, mais aussi selon la nature de celui qui les reçoit.* »(source : www.atilf.fr (analyse et traitement informatique de la langue française – CNRS))

maintenant le Bugey. Facteurs de mise en relation tout autant qu'éléments de cloisonnement, les réseaux constituent un véritable maillage qui traverse, qui dessert ou qui ignore tout ou partie de territoires. Les espaces situés au cœur d'une maille, autoroutière et/ou ferroviaire, peuvent donc faire l'objet d'une attention particulière ; encore peu étudiés, ils sont des « laboratoires » pour l'observation des aires d'influences, des polarités, des vides et des pleins. Le centre d'une maille peut-il être considéré comme ouvert ou comme fermé ?

> Objectifs

Ainsi, les objectifs fixés à cette recherche doctorale, qui visent à traiter la problématique énoncée, sont de trois ordres :

- d'une part, caractériser un état et des degrés d'ouverture/fermeture de quelques territoires de montagne alpine et périalpine au regard des réseaux de transport ;

- d'autre part, élaborer puis appliquer une méthodologie adaptée permettant de définir des états et des degrés d'ouverture/fermeture de territoire en matière de transport ; ce qui suppose de sélectionner des critères appropriés et des outils de mesure ;

- de manière à pouvoir contribuer ainsi à l'enrichissement des notions.

Quant à l'espace d'application de la démarche qui est retenu, il s'inscrit simplement dans la partie orientale de la région Rhône-Alpes, parce que suffisamment riche localement, à cheval sur plusieurs espaces montagnards, égrenés le long d'un grand axe international Paris-Italie et placés ainsi au sein d'un espace de transit majeur à l'échelle européenne. A l'intérieur d'un transect Jura-Préalpes-Alpes, ont été sélectionnés les trois terrains d'étude suivants :

- un espace de moyenne montagne, qui se trouve être aussi et à la fois un espace en marge et un cœur de maille autoroutière et ferroviaire : le Bugey[8] ;
- un espace montagnard préalpin, cerné d'urbanité et d'infrastructures de transports rapides : le massif des Bauges ;
- un axe de passage intra-montagnard, espace transfrontalier franco-italien et espace de loisirs : la vallée de la Maurienne.

[8] L'appellation de chacun des terrains d'étude est générique, et bien que correspondant à une dénomination communément admise, il se peut que certaines variantes ou précisions locales ne coïncident plus tout à fait avec la terminologie retenue pour ce travail. Ce sera cependant un des objectifs de cette recherche que de clarifier ces identités territoriales.

A l'issue des travaux de recherche, et pour cheminer le plus clairement possible, trois temps se succèdent en conséquence dans le présent livre.

Dans un premier temps, et complétant l'énonciation du problème, il s'agit d'aborder le contexte scientifique : tout d'abord, en positionnant notre recherche dans un mouvement plus vaste et ancien, celui de la recherche sur les interactions entre réseaux de transports et territoires, puis plus particulièrement sur les phénomènes d'ouverture et de fermeture ; ensuite, en présentant la méthodologie générale mise en place pour tenter d'atteindre les objectifs fixés.

Dans un second temps, sont abordés les critères de l'ouverture/fermeture de territoire par les transports, en combinant des aspects généraux et leur application systématique aux trois terrains d'étude retenus. En tenant compte de l'évolution des idées sur la question, la démarche se fait selon trois approches successives et complémentaires. A l'approche classique ou traditionnelle d'envisager l'enclavement/désenclavement par le biais de l'offre de transport, font suite deux approches plus récentes et novatrices qui s'ajoutent à la précédente : une approche par les pratiques des usagers, puis une approche par les représentations territoriales des populations.

Dans un troisième et dernier temps, la collecte d'informations ainsi obtenue, structurée et hiérarchisée, rend possible la production de résultats sur la thématique de l'ouverture/fermeture, et la contribution à l'enrichissement de cette question. D'une part, en apportant des réponses quant aux états et degrés d'ouverture et quant à des aspects de mesure ; et d'autre part, en alimentant les réflexions sur le facteur montagne et sur la maille.

Première partie

L'ouverture/fermeture, un élément des interactions réseaux de transports - territoires

« *Qui va vers les Alpes, en partant de Lyon [1[9]], au confluent du Rhône [2] et de la Saône [3], et veut gagner l'Italie, doit laisser sur sa gauche la Bresse, soumise aussi au duc [de Savoie]. Sa ville, de grand renom, est Bourg [4]. Cette région possède de nombreux étangs et marais, aménagés pour le pâturage et la nourriture des bovins et des bêtes de somme. […] La bourgade de Montluel [5], située au pied d'une petite colline, se trouve sur le chemin de notre voyageur, qui, plus loin, trouve l'Ain [6], rivière navigable, issue du mont Jura, pays des anciens Séquanes, et se déversant dans le Rhône*.

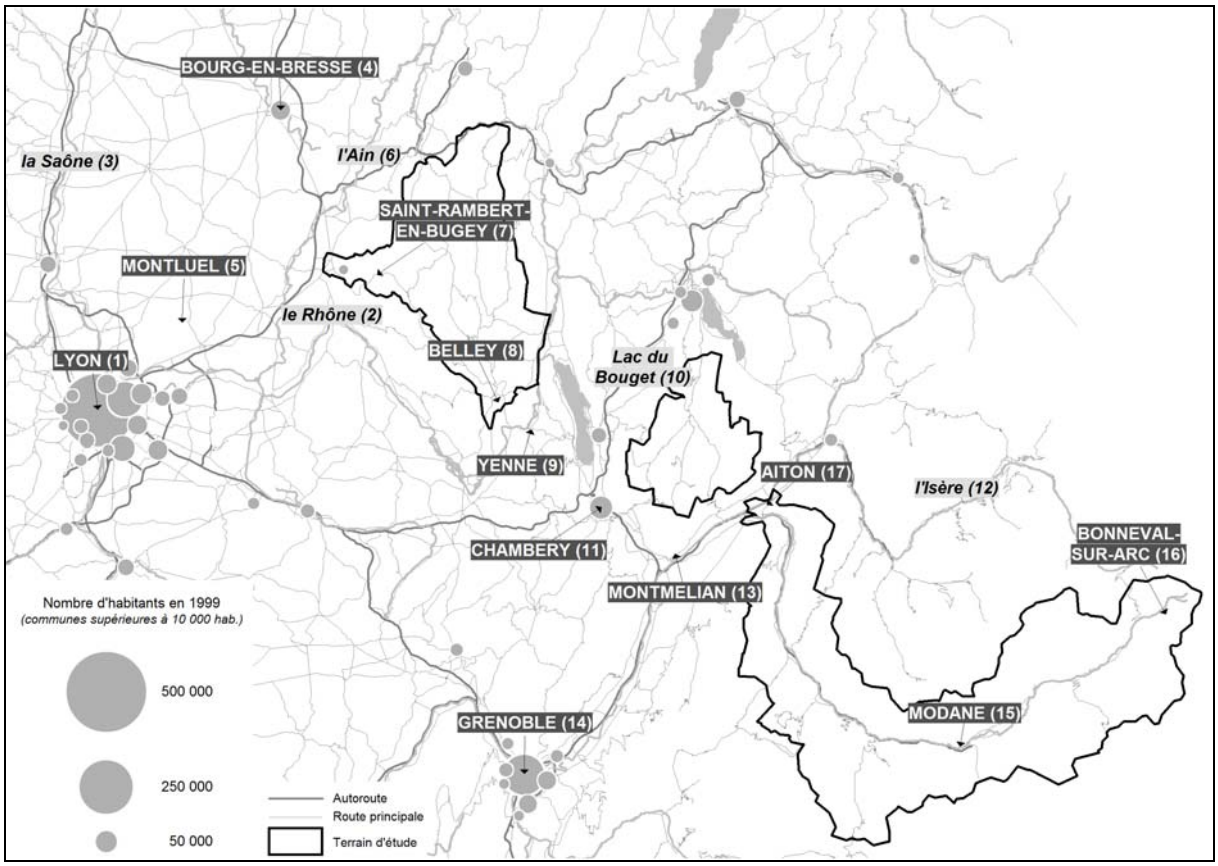
L'Ain traversée, voici la Savoie et le défilé de Saint-Rambert [7], puis le célèbre évêché de Belley [8], non loin de la vallée romaine appelée couramment Valromey. Après la ville du Bugey, Belley, on voit le mont du Chat au-delà du Rhône qui coule près de Yenne [9]. Le gravir est facile ; en revanche, la descente est difficile, à cause de la pente escarpée.[…] A la descente de cette montagne, on salue le lac du Bourget [10], puis l'on va tout droit sur Chambéry [11], ville célèbre par son sénat et ses juristes ; elle surpasse toutes les villes de la province et son autorité est de loin la plus importante. […]

On laisse Chambéry derrière soi et on traverse l'Isère [12] qui est, aux dires des auteurs anciens, un cours d'eau rapide descendu des hautes montagnes de Tarentaise, et qui s'en va vers Montmélian [13] et Grenoble [14]. […] En outre, l'Isère traversée à Montmélian, par la vallée de la Maurienne et Modane [15], on arrive au sommet du Mont-Cenis. L'Arc, qui vient de Bonneval [16], au cours rapide, suit un itinéraire sinueux, entre de très hautes montagnes et, après avoir reçu l'Arvan aux eaux troubles, se jette dans l'Isère près d'Aiton [17]. »[10]

Cette narration de parcours à travers la Savoie du XVI[è] siècle offre une entrée en matière spatialisée de la problématique. Elle témoigne du lien unissant les voies de communications et les territoires traversés, à travers l'expression des éléments constitutifs des « pays » alentours, ainsi que des perceptions propres à l'individu qui les évoque. Cette citation est aussi l'occasion de mettre en lumière le rapport au temps et à l'espace, rapport évolutif au fil des siècles, mais régissant de manière quasi-universelle, les dynamiques de territoires, d'un point de vue individuel et sociétal.

[9] Les numéros inscrits dans le texte servent à se repérer sur le doc. n°1
[10] Delbene, Abbé d'Hautecombe, *La Savoie au XVI[è] siècle,* collection Histoire en Savoie, Montmélian, 1989, 48 p.

Doc. n°1 : Quand l'histoire se rappelle au présent : points de repère le long de l'axe Lyon-Italie



Réalisation : L. Berne, EDYTEM, 2008

L'expression de la durée, sensible dans la description de l'abbé d'Hautecombe, contraste évidemment avec l'offre de transport actuelle. Cependant la pérennité ou au contraire le déclin de certains axes témoigne de dynamiques spatiales en constante évolution. Superposer la route empruntée par l'abbé d'Hautecombe au parcours autoroutier nécessaire pour relier aujourd'hui Lyon à l'Italie laisse entrevoir à la fois la mise en retrait de la vallée de l'Albarine (Ambérieu-en-Bugey / Belley par la cluse des Hôpitaux), l'évitement du massif des Bauges et la persistance de la circulation dans la vallée de la Maurienne, hypothétiquement remise en question (dans les décennies à venir) par l'intensification des activités de la plate-forme multimodale d'Aiton, et de façon plus significative encore, par le « Lyon-Turin Ferroviaire » qui rendrait « transparente » la vallée au trafic de marchandises.

Ce constat assez simple introduit à bon escient cette recherche, dans une partie qui a pour vocation de situer le sujet dans un contexte scientifique et dans l'espace régional. Le choix a d'ailleurs été fait d'inscrire les jalons théoriques de la réflexion afin d'appréhender la problématique dans son ensemble. Ainsi, les grandes questions introductives ne sauraient trouver de réponses sans la mise en place d'un appareil conceptuel permettant d'accéder à la compréhension de quelques grands courants de pensées géographiques indispensables au raisonnement et à l'analyse.

Nous essayerons donc, à travers une lecture chronologique de ces idées, d'une part de comprendre le cheminement intellectuel par lequel l'ouverture et la fermeture des

territoires sont devenues des notions clefs dans la compréhension de l'articulation entre réseaux de transports et territoires, d'autre part de faire le bilan des outils théoriques et méthodologiques permettant l'étude de ces processus. Ainsi, se demander comment la géographie des transports a progressivement glissé d'un questionnement économique à un questionnement territorial devrait permettre d'affiner la place et le rôle de chacun des éléments constitutifs du système transport-territoire.

Mais l'étude de ces facteurs n'aurait de sens si elle ne portait en un lieu précis ou en un type de lieu : ici, la montagne. En raison peut-être de notre formation, mais également de l'ambiguïté relayée par de nombreuses recherches, nous considérerons la montagne aussi bien comme un objet géographique que comme un contexte géographique privilégié pour l'observation des mécanismes d'ouverture et de fermeture des territoires. En effet, nous pouvons formuler l'hypothèse que le relief circonscrit les pratiques et les regards, entraînant un relatif isolement qui peut conduire aussi bien à une représentation positive (dans une société en manque d'espaces calmes et authentiques) que négative si l'absence d'infrastructure est un frein trop important au développement économique. Cette supposition est étayée d'un point de vue théorique dans le premier chapitre.

Rappelons ainsi qu'un des obstacles à l'ouverture telle qu'elle est définie par B. Steck[11] est naturel (doc. n°4). Cela étant, s'il est vrai que le relief a en tous temps accentué la pénibilité du franchissement, il ne l'a pas pour autant rendu impossible, et les contraintes semblent bien souvent moins matérielles qu'idéelles. Il est d'ailleurs fort probable que, malgré des avancées technologiques notables, cette pénibilité ne soit pas moindre aujourd'hui que dans les siècles passés, en raison non plus de contraintes structurelles mais bien fonctionnelles. De la sorte, C. Vergnolle-Mainar considère, quant à elle, que « *le relief n'apparaît pas comme obstacle majeur pour l'implantation d'infrastructures de transport* [en zone de montagne]. *Les impératifs politiques et économiques sont beaucoup plus déterminants*. »[12]

Le deuxième chapitre, entièrement consacré à la méthodologie générale de cette recherche s'appliquera d'abord à justifier les choix effectués (lieux, temps et agents analysés), ensuite à présenter l'organisation de la démarche et « l'itinéraire méthodologique »[13] adopté.

[11] B. Steck, *Contribution à une géographie du développement*, HDR, 2000, Université du Havre, tome 1, 258 p.
[12] C. Vergnolle Mainar, *Le choix des tracés routiers en zone de montagne : la traversée ariégeoise des Pyrénées*, Espace géographique 3-2001, Belin Reclus, p 265-273
[13] Expression empruntée à S. Lardon et V. Piveteau dans, *Méthodologie de diagnostic pour le projet de territoire : une approche par les modèles spatiaux*, Géocarrefour vol 80 2/2005, p. 75-90

Chapitre 1

Le positionnement scientifique

Selon H. Gumuchian et C. Marois, « *le géographe s'interroge sur les caractéristiques des distributions spatiales, sur les processus (suite continue de faits ou d'opérations présentant une certaine unité ou se reproduisant avec une certaine régularité) qui les produisent et sur le rôle de l'espace dans la structuration des phénomènes. […] S'approprier, exploiter, communiquer, habiter et gérer sont les actes qui structurent l'organisation de l'espace.* »[14]

Ce contexte scientifique a encouragé, depuis les années 1970, un certain nombre de travaux sur les effets spatiaux des autoroutes et TGV. La présente recherche s'inscrit dans cette continuité, préférant cependant l'étude de l'offre de transport, des pratiques et surtout des représentations qui en découlent, à l'étude des effets économiques.

Il est toutefois essentiel de revenir sur les acquis de l'approche modale (généralement abordée en des termes économiques) en raison de la plus grande précision avec laquelle les processus y ont été étudiés et de sa prédominance dans la discipline. En outre, le choix de se pencher non pas sur un tronçon (autoroutier ou ferroviaire) mais sur un réseau permet une lecture plus complète des processus socio-spatiaux dans lesquels s'inscrivent ces nœuds (diffuseurs, gares) et ces liens.

Aussi « l'état de l'art » qui suit s'attache-t-il à contextualiser cette recherche en rappelant les approches dont elle découle et ses principaux concepts fondateurs : la géographie des transports, appréhendée dans ses aspects les plus généraux, puis la problématique des interactions réseaux de transports-territoire (effets structurants) qu'elle fait fructifier depuis plusieurs décennies. La présentation théorique de l'ouverture et de la fermeture constitue une charnière permettant à la fois d'affiner l'appareil conceptuel de ce travail et d'en rappeler les principes méthodologiques.

Ensuite, on s'intéresse à définir la montagne à travers la spécificité de ses réseaux de transports et à rappeler la particularité des transports en montagne… Ainsi, après une présentation de la montagne en tant qu'objet géographique, la thématique du franchissement permet de préciser l'avancée des recherches mêlant montagne et réseaux de transport et de mettre en lumière la multifonctionnalité de ces espaces.

[14] H. Gumuchian et C. Marois, *Initiation à la recherche en géographie. Aménagement, développement territorial, environnement*, Anthropos, Paris, 2000, 425 p.

1-1 LE SYSTEME TRANSPORTS/TERRITOIRE : ENTRE GEOGRAPHIE DES TRANSPORTS ET GEOGRAPHIE DES REPRESENTATIONS

Qui ? Quoi ? Où ? Pourquoi ? Comment ? Jusqu'où ? Telles sont formulées par A. Bailly[15] ces six « *questions géographiques* » qui, au-delà de leur apparente banalité, permettent d'aborder la géographie humaine dans toute sa complexité et offrent une entrée synthétique à l'analyse spatiale, fondement théorique de la compréhension et de la maîtrise de l'espace, pièce maîtresse de notre recherche. Les questions « où ? » et « jusqu'où ? », inhérentes à la géographie, font état de la localisation, de la structuration des distributions spatiales et de leurs limites. « Qui ? » et « quoi ? » se réfèrent aux groupes qui occupent l'espace et aux productions économiques, sociales ou culturelles qui en découlent. Enfin, « pourquoi ? » et « comment » révèlent les objectifs et processus des pratiques humaines. Le territoire, concept désignant ce lien entre un espace et une société, se dessine donc ici de façon évidente, et semble consécutif à l'association de ces six questionnements. De la même façon, les transports et leurs « *fonctions géographiques*[16] » (structure, vecteur et/ou moteur selon les époques et selon les chercheurs) trouvent naturellement leur place dans cette lecture de l'espace.

Nul ne doute donc de l'existence de liens entre des territoires et des réseaux de transports ; il reste à comprendre les logiques spatiales qu'ils occasionnent et les perceptions, représentations et territorialités qui en dépendent.

Pour ce faire, il est nécessaire de replacer ces interrogations dans les grands courants conceptuels auxquels elles se réfèrent. Ainsi, pendant de nombreuses années, sous la pression d'une certaine demande sociale et peut-être en l'absence de concepts suffisamment fondateurs, l'essentiel des recherches concernait l'économie, l'infrastructure créée étant supposée engendrer des effets sur le développement économique régional. Elles intégraient plus tard le domaine de la géographie à travers la géographie des transports. En outre, ces travaux concernaient essentiellement un espace « économique » et avaient pour objectif l'étude des effets structurants des infrastructures.

Progressivement, par des méthodologies renouvelées, les géographes se sont tournés vers l'étude des effets territoriaux des réseaux de transports, en particulier sur les processus d'ouverture et de fermeture des territoires, thématique au cœur de notre recherche. Le bilan des travaux scientifiques conduits depuis plusieurs décennies sur ce sujet permet d'inscrire cette réflexion dans les problématiques actuelles et de mener ce travail au regard de préoccupations scientifiques et politiques sans cesse formulées.

Toute recherche résulte et participe d'un contexte scientifique propre à l'histoire de la discipline et de l'époque dans laquelle le chercheur est immergé. Il semble dès lors intéressant de situer la problématique de ce travail doctoral parmi les projets scientifiques passés et de comprendre par quels processus, au-delà des rapports entre transports et territoires, la géographie des transports est devenue un champ de recherche à part entière. Bien que la géographie intègre les transports comme un constituant même de l'analyse de l'espace et des sociétés, cette branche n'est apparue que tardivement dans la discipline ; il

[15] A. Bailly et al., *Les concepts de la géographie humaine*, Armand Colin, Paris, 2001, 333 p.
[16] J. Marcadon, E. Auphan, A. Barre et M. Chesnais, *Les transports*, Armand Colin, Paris, 1997, 215 p.

faut en effet attendre la seconde moitié du vingtième siècle en France pour voir émerger une véritable géographie des transports, ce dont on peut s'étonner, à la manière de G. Pini, tant «*cette relative jeunesse […] contraste avec le rôle majeur assigné au transport déjà chez les précurseurs*[17]. »

Fréquemment abordés d'un point de vue ingénieriste, faisant état des difficultés et des parades techniques liées à la nécessité de se déplacer, les transports sont également liés, depuis longtemps, à des réflexions sur les effets externes des infrastructures. Les problématiques qui animent ce début de XXIè siècle semblent déjà avoir été d'actualité dans les années 1900. En effet, l'expansion de moyens de transports plus rapides va rapidement permettre aux géographes d'entamer une réflexion sur les modifications spatiales qu'ils engendrent. Et même si ces questionnements n'ont pas encore pris leur indépendance dans la discipline, inscrits dans la lignée des récits de voyage et dans la perspective des travaux de géographie régionale, leur formulation semble étonnamment moderne :

> *« l'ouverture de cette ligne géante au cœur de la vieille Chine, sur toute la longueur de la grande plaine, entre la capitale politique et la capitale économique du Céleste Empire, marque évidemment une date mémorable. Quelles conséquences en sortiront, quels échanges nouveaux de produits et de relations elle suscitera entre ces deux mondes différents : la Chine du nord et la Chine du Yang-Tseu, quels déplacements dans les foyers d'activités traditionnels, on ne saurait encore le dire. Ce qui est certain, c'est qu'elle modifiera sans doute profondément l'économie actuelle du pays. »*
>
> *Inauguration du chemin de fer de Pékin-Han-k'eou, Annales de Géographie, 1906*

> *« Ainsi agit, déjouant ou dépassant les prévisions, une puissance géographique [le chemin de fer] dont rien ne permettrait de mesurer les effets. De tous ces systèmes de communication se forme un réseau que l'on peut qualifier de mondial. […] Sa puissance est faite d'accumulation de ses effets. C'est le résultat total de combinaisons multiples, accomplies dans des milieux différents, par le rail, la navigation maritime ou intérieure. ».*
>
> *Vidal de la Blache, Principes de Géographie Humaine, 1921*

Entre les deux guerres, alors que l'espace français se transforme, se réorganise, se modernise, affecté par l'augmentation des échanges économiques et par la croissance des centres urbains devenant de plus en plus attractifs pour les habitants des espaces ruraux, apparaissent des réflexions sur les réseaux ; «*dans le monde traditionnel, la plupart des transactions se conduisaient dans les centres proches. Les facilités offertes par les transports modernes, le rail et la route, bouleversent ces conditions* »[18].

A la suite des travaux de Christaller (politologue) et de Lösch[19] (économiste) dans les années 1930 en Allemagne (mettant en avant le rôle des réseaux dans l'organisation et la hiérarchisation du territoire), les géographes français cherchent d'abord chez Marx les outils théoriques pour comprendre la répartition des villes sur le territoire national. Il faudra attendre les années 1960 pour investir ces nouveaux champs de recherche et s'interroger

[17] G. Pini, *in* A. Bailly et al., *Les concepts de la géographie humaine*, Armand Colin, Paris, 2001, 333 p.
[18] P. Claval et L.-A. Sanguin (sous la dir.), *La géographie française à l'époque classique (1918-1968*), L'Harmattan, Condé-sur-Noireau, 1996, 345 p.
[19] P. Haggett, *L'analyse spatiale en géographie humaine*, Armand Colin, collection U, Paris, 1973, 390 p.

sur la place des réseaux dans la distinction ville/campagne et sur « *le rôle de la communication dans la structuration de l'espace »*[20]. Selon P. Merlin « *ce lien qui unit les transports à l'espace productif rend d'ailleurs inséparable la planification des transports et la planification spatiale »*[21].

Dans le même temps, la géographie change de visage pour investir de nouveaux domaines (géographie des populations, géographie de la ville). Le contexte de reconstruction et de croissance d'après-guerre appelle de fait des travaux de géographie économique ; cette dernière branche va être le vivier d'un certain nombre de recherches sur les effets structurants, puis dans les années 1960-1970, va donner naissance à la géographie des transports. Fortement ancrée dans la discipline, cette dernière est relayée depuis la fin des années 1990 par d'autres branches (géographie culturelle, géographie du tourisme) qui enrichissent les débats scientifiques et ouvrent d'autres horizons à l'étude des interactions entre réseaux de transport et territoire.

1-1-1 Trois décennies de recherche sur les effets structurants des infrastructures de transports : acquis, doutes et persistances

Telle une lettre ouverte à tous les géographes et économistes qui, depuis plus de trente ans, s'accordent à relativiser les conséquences des infrastructures de transports sur les territoires, l'extrait ci-dessous tiré d'un document de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Ain illustre fort bien les enjeux économiques et politiques d'un tel débat.

> *« L'Ain, pays neuf, pays ouvert »*
>
> *« L'autoroute A40 aura été, pour le département de l'Ain, à la fois révolution et révélation. Alors que l'on redoutait qu'elle ne transforme les paysages, l'A40 a transformé les mentalités. Son esthétique, avec les prouesses qui ont été ici réalisées, en fait un élément accepté dans les paysages. Mais aujourd'hui elle est surtout pour les pays de l'Ain ce lien qui leur était nécessaire pour se sentir enfin solidaires. Les pays de l'Ain ont appris avec elle à se connaître, à se comprendre, à travailler ensemble, à faire de grands projets. Et soudain, cette diversité des pays en laquelle beaucoup voulaient voir une faiblesse est devenue une force... parce que l'émulation et le dynamisme de la Bresse, du Bugey, du pays de Gex, de la Côtière, du val de Saône, forment en fait une puissante volonté.*
>
> *C'est elle qui fait de l'Ain aujourd'hui un exemple. Ce n'est pas par hasard en effet que le département s'est investi lui-même en finançant des diffuseurs, en multipliant les projets de raccordement et de désenclavement. L'A40 est ainsi le symbole de cette volonté fédératrice en même temps qu'un moyen de communication exceptionnel. Avec elle, l'Ain s'est trouvé une image… et s'est doté (quatre exemples uniques aujourd'hui) d'une société d'économie mixte pour sa promotion : collectivités territoriales et entreprises privées ensemble pour valoriser ses richesses qui sont le tourisme, une industrie diversifiée et performante, un artisanat audacieux, une culture encore dynamique.*

[20] P. Claval, *La théorie des villes*, Revue géographique de l'Est, vol. 8, 1968, p 3-56
[21] P. Merlin, *Géographie, économie et planification des transports*, PUF, Paris, 1991, 472 p.

Avec l'A40, l'Ain redécouvre sa position géographique privilégiée. Ouvert au sud sur Rhône-Alpes, deuxième région économique de France, mais aussi sur les pays méditerranéens en pleine expansion dans l'Europe, l'Ain est aussi une porte ouverte vers l'Europe de l'Ouest et de l'Est par la Bourgogne et la Franche-Comté. Avec ses ouvertures naturelles sur l'Italie et la Suisse, l'Ain occupe ainsi une position stratégique dont l'économie doit mesurer le formidable potentiel pour notre pays. L'A40 est l'avenir de l'Ain. Et l'Ain a su construire son avenir en même temps que l'A40 avançait. Artères vitales de l'Europe de demain, à mi-chemin entre les pays du nord-ouest et ceux du sud-est, A40 traverse ces pays de l'Ain qui ont su prospérer en comptant sur leurs propres forces. Terre d'accueil par tradition l'Ain l'est aujourd'hui par vocation pour tous ceux qui croient au développement économique de la grande Europe de demain. »[22]

CCI de l'Ain, 1989

L'intérêt porté à l'évaluation des impacts d'une infrastructure de transport, encouragé selon J. Varlet par une « *forte demande sociale* »[23], permet le maintien d'une dynamique scientifique s'exprimant tant sur les résultats produits depuis quelques décennies (par les observatoire autoroutiers notamment), que sur les perspectives qu'offrent de telles réflexions dès lors qu'elles sont envisagées suivant des notions plus récentes : jeux d'acteurs, recompositions territoriales, représentations, etc. L'occasion est donc ici permise, avant d'aborder plus loin d'autres processus spatiaux pouvant découler de ces dynamiques (effets de réseaux, ouverture, fermeture, etc.), de mener une réflexion conceptuelle et méthodologique sur ce qui alimente les débats scientifiques depuis plus de trente ans. Bien que la question des effets structurants nous préoccupe moins que celle de l'ouverture/fermeture, il semble logique, dans le respect de l'ordre historique, de la traiter dans un premier temps.

> Les effets structurants : un objet scientifique investi d'enjeux politiques

Effets structurants ou développement régional (expression également employée à ce sujet), il est question des conséquences économiques d'une infrastructure de transport sur les espaces qu'elle dessert ou qu'elle traverse. Le terme « structurant » rappelle une des intentions de la construction d'une autoroute ou d'une ligne TGV : la structuration de l'espace, cette « *géographie volontaire* » dont parle J. Chirac en mars 2000 dans son discours d'inauguration de la section de l'A89 Ussel-Le Sancy.

La politique des transports, en amont des effets observés, est pensée selon trois optiques[24] intimement liées, bien que théoriquement successives dans le temps :

[22] Chambre de commerce et de l'industrie de l'Ain, *A40 pour l'Ain 2000*, Le Courrier, Bourg-en-Bresse, 1989, 85 p.
[23] J. Varlet (sous la dir.), *Autoroute, acteurs et dynamiques territoriales*, Géocarrefour, vol. 77 1/2002, 112 p.
[24] A. Bonnafous, F. Plassard, *Les méthodologies usuelles de l'étude de effets structurants de l'offre de transport*, Revue économique, vol. 25, n°2, 1974, p. 208-232 et J.J Bavoux, F. Beaucire, L. Chapelon et P. Zembri, *Géographie des transports*, Armand Colin, Paris, 2005, 231 p.

- remédier à la saturation des axes de communications existants et assurer la couverture la plus complète possible afin de réduire toute inégalité spatiale ;

- anticiper sur la demande en prévoyant les insuffisances futures ;

- contribuer à l'aménagement du territoire.

Cette volonté d'organiser l'espace laisse entrevoir le besoin d'expertise scientifique formulé par la sphère politique, tant dans les discours que dans la mise en place des observatoires autoroutiers. G. Di Méo se fait ainsi l'écho de Georges Pompidou qui proclamait en 1970 que l'autoroute du Soleil en créant de l'activité et en développant l'économie, serait un « *facteur d'entraînement* »[25].

Thème fréquemment mis en exergue dans le monde politique, l'étude des effets structurants joue un rôle dans les processus de décision d'aménagement du territoire. Ainsi A. Bonnafous, F. Plassard et D. Soum évoquent ce phénomène lorsqu'ils soulignent que la « *politique de structuration de l'espace nécessite la connaissance du rôle de l'offre de transport dans le processus de développement économique* »[26] rappelant cependant le « *désajustement considérable entre ce que l'on croit en savoir et la technicité nécessaire à la mise en œuvre d'une politique d'aménagement et de communication* »[27].

La dialectique des effets structurants (et de toutes autres dynamiques spatiales abordées par la suite), à la fois produit de politiques d'aménagement et simultanément substance, matière, pour l'élaboration des politiques à venir, apparaît clairement et laisse présager de la complexité des méthodologies à mettre en place afin de se prémunir des risques inhérents à ce dualisme ; trouver dans l'étude de ces effets la justification « objective » de nouvelles infrastructures.

> La méthodologie au cœur des débats sur les effets structurants

La fragilité des méthodes d'évaluation et des résultats obtenus a longtemps retenu l'attention des débats sur les effets structurants. Ainsi en 1963, P. Pottier, économiste, fait part, dans un chapitre intitulé « *axe de communication et théorie du développement* » des conclusions scientifiques de l'époque : « *géographes et historiens ont, en effet, montré que les axes influencent le développement des régions qu'ils traversent et des régions qu'ils mettent en relation. Les axes ont suscité l'apparition de complexes industriels, ils ont accéléré la mise en valeur de certaines zones agricoles, favorisé la mise en exploitation de gisements, déterminé la naissance et l'expansion de centres urbains.* »[28]

Dans son analyse, l'auteur distingue les effets relevant d'agents d'impulsion (retombées positives des grands travaux par exemple) et ceux résultant de la propagation

[25] G. Di Méo (sous la dir.), *Autoroutes et recompositions territoriales*, Sud-Ouest Européen, Revus de Géographie des Pyrénées et du Sud-Ouest, n°12 décembre 2001, 96 p.
[26] A. Bonnafous, F. Plassard et D. Soum, *La détection des effets structurants d'autoroute. Application à la Vallée du Rhône*, Revue économique, vol. 25, n°2, 1974, p. 233-256
[27] A. Bonnafous, F. Plassard, *Les méthodologies usuelles de l'étude de effets structurants de l'offre de transport*, Revue économique, vol. 25, n°2, 1974, p. 208-232
[28] P.Pottier, *Axes de communication et développement économique*, Revue économique, 1963, vol. 14, n°1, p. 58-132

(durée, étendue et direction sectorielle du phénomène). En croisant ces deux agents aux « *inégalité de réceptivités, […] aux éléments de l'environnement qui jouent un rôle de résistance, de transmission ou d'amplification dans la propagation de la croissance* » dont les équipements collectifs (et les axes de communication en particulier) font partie, P. Pottier signale l'importance particulière de la localisation du développement et rejoint ainsi la notion de *pôles de croissance* développée par F. Perroux. C'est donc dans cette prise en compte de l'espace, de ses logiques et de ses spécificités que la théorie des effets structurants, aussi mécanique soit-elle sur le plan économique, trouvera sa première grande limite conceptuelle.

Deux chercheurs du Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon, A. Bonnafous et F. Plassard, ont largement contribué à l'avancée des recherches sur la question. Qu'il s'agisse de travaux menés sur l'autoroute A7[29] ou sur le TGV en Bourgogne et Rhône-Alpes[30], ces deux économistes spatiaux, rejoints dans les années 1990 par un politologue, J.-M. Offner[31], et par des géographes tels que J. Varlet[32], E. Auphan ou J.-J. Bavoux[33], ont procédé à une évaluation des outils et des notions à mobiliser dans les études sur les effets structurants.

Les premières conclusions méthodologiques auxquelles sont parvenus A. Bonnafous et F. Plassard[34] concernent l'obsolescence des modèles et de la théorie économique, en raison de l'incertitude sur la modélisation du développement urbain ou régional. La non-opérationnalité de ces modèles et les problèmes de mesurabilité dus à une collecte statistique trop importante constituent également une limite rédhibitoire. A. Bonnafous et F. Plassard accordent au contraire à l'approche empirique plus de possibilités pour la mesure de certains phénomènes, émettant tout de même des réserves sur la généralisation de ces études portant sur un cas particulier.

Cette approche empirique mérite d'être brièvement décrite (cf. la méthodologie, chapitre 2).

L'application de la première partie de cette méthode, l'étude des comportements des agents, s'avère précieuse tant sur le plan scientifique que sur celui des décideurs ; c'est elle qui permet de déceler le mieux les effets structurants. Cependant, la portée générale de ces réponses ne peut résulter que d'expérimentations renouvelées et concordantes. L'approche sémiologique offre donc ce regard plus complet sur les phénomènes observés. L'influence de l'infrastructure peut être objectivée en cartographiant ces transformations. Mais quels que soient les résultats, des opérations de contrôle doivent être menées par voie d'enquête sur les communes concernées. Avec la Méthode "ante - post" (avant et après l'ouverture de

[29] [29] A. Bonnafous, F. Plassard et D. Soum, *La détection des effets structurants d'autoroute. Application à la Vallée du Rhône*, Revue économique, vol. 25, n°2, 1974, p. 233-256

[30] F. Plassard, O. Cointe-Pinell et D. Michaeli, *Les effets socio-économiques du TGV en Bourgogne et Rhône-Alpes,*(document de synthèse), Lyon, LET, 1984, 20 p.

[31] J.M. Offner, *Les " effets structurants " du transport : mythe politique, mystification scientifique*, Espace géographique, Tome XXII, n°3, 1993, pages 233-242

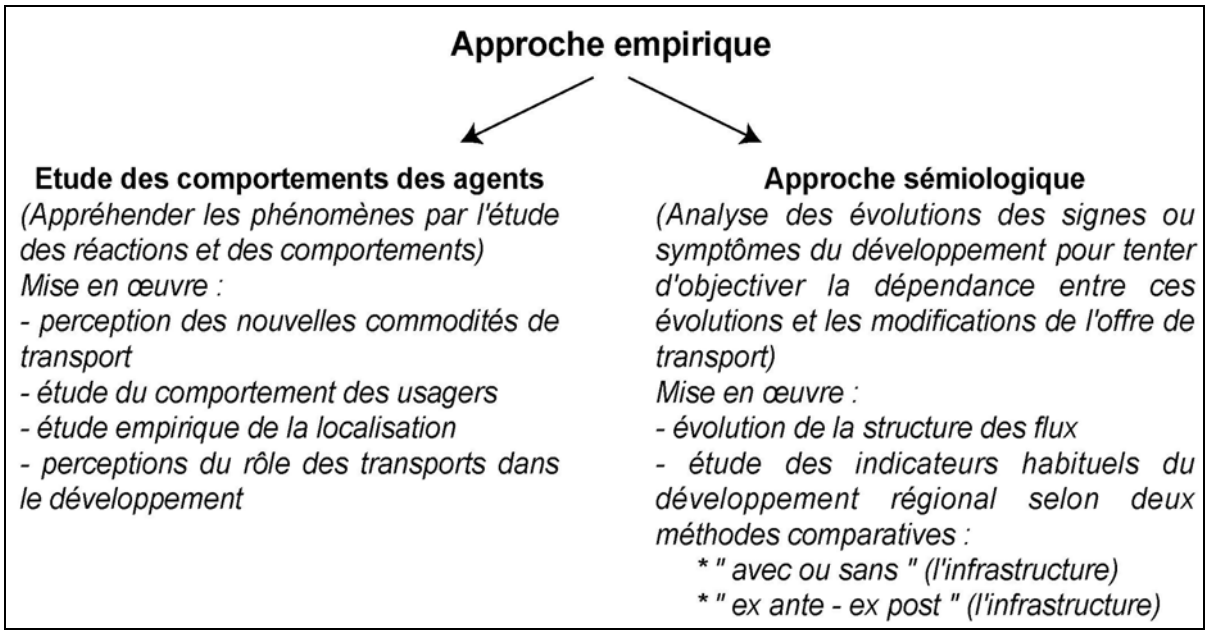
[32] J. Varlet (sous la dir.), *Autoroute, acteurs et dynamiques territoriales*, Géocarrefour, vol. 77 1/2002, 1997, 112 p.

[33] J.J Bavoux, *Le "Carrefour" bourguignon, analyse d'un espace de circulation*, Mémoires et documents de Géographie, CNRS Editions, 1994, 179 p.

[34] A. Bonnafous, F. Plassard et D. Soum, *La détection des effets structurants d'autoroute. Application à la Vallée du Rhône*, Revue économique, vol. 25, n°2, 1974, p. 233-256

l'infrastructure – doc. n°2), les résultats observés peuvent être considérés comme la conséquence de la mise en service de l'infrastructure.

Doc. n°2 : L'approche empirique pour la mesure des effets structurants



Sources : Bonnafous A. et Plassard F, 1974

> *Limites et dépassements des effets structurants*

Pourtant, si cette grille d'analyse (doc. n°2) s'avère pertinente, les résultats, aux dires de nombreux chercheurs, sont peu probants, non plus faute de méthode, mais faute d'effets... Ainsi J.-M. Offner[35] s'engage-t-il, en 1993, dans la démystification de ces effets, refusant, au-delà de la « *mythification politique* » et de l'impasse scientifique, le « *déterminisme technologique* » induit par ce raisonnement. A. Bonnafous et F. Plassard n'en étaient pas moins sceptiques, quelques vingt ans plus tôt, lorsqu'ils achevaient leur article par ce constat :

> *« Que nous suggère au total ce rapide examen ? Essentiellement un doute : devant la difficulté de la détection et de la mesure des effets sur le développement régional, non seulement on peut se demander s'ils sont décelables, mais encore s'ils existent. D'ores et déjà, il semble que l'on puisse avancer que la réalité n'est pas conforme à cette vision mécaniste et très répandue selon laquelle toute liaison nouvelle de transport, telle une moderne corne d'abondance, apporte richesse et prospérité aux régions desservies. »*[36]

[35] J.M. Offner, *Les " effets structurants " du transport : mythe politique, mystification scientifique*, Espace géographique, Tome XXII, n°3, 1993, pages 233-242
[36] A. Bonnafous, F. Plassard et D. Soum, *La détection des effets structurants d'autoroute. Application à la Vallée du Rhône*, Revue économique, vol. 25, n°2, 1974, p. 233-256

En ce qui concerne les conséquences de l'ouverture de lignes TGV, la littérature scientifique, bien que plus parcimonieuse, reflète un sentiment identique à celui émanant des recherches sur les infrastructures autoroutières, illustrant ce décalage entre espérances et effets constatés. Certes, comme le démontre V. Facchinetti-Mannone[37], le TGV contribue à l'amélioration de l'accessibilité (malgré quelques disparités spatiales) ; toutefois, et comme le soulignent F. Plassard, O. Cointet-Pinelle et D.l Michaeli, « *si des effets se produisent, c'est en grande partie parce que le TGV permet, à certaines conditions, de valoriser un potentiel de ressources déjà existant.* »

Ainsi, dans une étude sur le TGV Sud-Est[38], ces trois auteurs mettent en évidence le rôle de cette nouvelle ligne à grande vitesse dans les changements de pratiques de mobilité, quantifiables notamment à travers l'augmentation du volume de voyageurs. Immédiatement après l'ouverture de la ligne Paris-Lyon en 1983, le nombre d'usagers est ainsi multiplié par deux et demi par rapport à 1980, soit plus de 6 millions de nouveaux voyageurs[39] (report modal, intensification ou nouveaux trajets). Cette hausse de passagers a entraîné des modifications dans les secteurs de l'hôtellerie et de la restauration (à la hausse ou à la baisse selon le lieu et le type d'usagers – les voyages d'affaires, d'une durée désormais plus courte, ne s'accompagnent plus nécessairement d'une nuit d'hôtel). Toutefois, en ce qui concerne la localisation des entreprises et le développement économique des territoires desservis par une gare TGV, les auteurs sont beaucoup plus prudents, minimisant les effets escomptés, sauf peut-être pour le tourisme.

J.-F. Troin[40] quant à lui renverse la question et observe, à l'échelle nationale, une hausse « *d'actions externées* » (localisation périphérique des gares TGV, ouverture d'autoroute plutôt que réaménagement de voies rapides existantes…), conduisant à des erreurs de localisation (des gares ou des diffuseurs) susceptibles de minimiser l'impact des infrastructures, l'intégration à un tissu préexistant étant évidemment facilité par la connexion à un système de transport et à un territoire. C'est précisément en s'appuyant sur le concept de territoire, de plus en plus présent dans le paysage scientifique, que géographes et économistes cessent peu à peu de s'intéresser aux effets structurants pour envisager cette problématique par le prisme de l'intégration territoriale des infrastructures de transport. Simple jeu sémantique ou changement réel de paradigme ? Sous des formes actualisées, le besoin de mesurer les effets se fait toujours ressentir.

1-1-2 Infrastructures de transports et dynamiques territoriales

Comme il l'a été évoqué précédemment, la création des observatoires autoroutiers, en réponse à la Loi d'Orientations des Transports Intérieurs de 1982 rendant obligatoire l'évaluation « avant et après » des nouvelles infrastructures autoroutières, a permis de

[37] V. Facchinetti-Mannone, *Dynamiques de l'accessibilité ferroviaire des villes desservies par le TGV Méditerranée et intégration territoriale des nouvelles gares TGV*, Méditerranée n°1.2 - 2002, p 27-34
[38] F. Plassard, O. Cointe-Pinell et D. Michaeli, *Les effets socio-économiques du TGV en Bourgogne et Rhône-Alpes,*(document de synthèse), Lyon, LET, 1984, 20 p.
[39] F. Plassard, O. Cointe-Pinell et D. Michaeli, *ibid*
[40] J.F. Troin, *Les gares TGV et le territoire : débat et enjeux*, Annales de Géographie, n°593-594, 1997 p 34-50

prendre le contre-pied des effets structurants, en se détachant de l'aspect mécanique de ces derniers et en portant plus d'attention à la spécificité des territoires.

Si les intentions politiques et économiques de structuration de l'espace n'ont guère changé (image du progrès à travers le développement d'axes de transports rapides), une nouvelle lecture de ces effets est proposée par J.-M. Offner, pour qui « *un phénomène est expliqué non par la mise en évidence d'un faisceau de causes et circonstances historiques, mais par la mise en évidence d'un parallélisme entre deux structures* ». Cette approche montre des dynamiques certes impulsées par l'arrivée de l'infrastructure, mais qui n'auraient pu se produire sans une volonté locale et une amorce de développement.

Dans cette perspective, trois grandes familles de dynamiques territoriales, combinant espace, société locale, activités économiques et infrastructures, et correspondant tout autant à des gradients dans l'espace qu'à des phases dans le temps, peuvent être observées :

❶Développement économique direct (chantier et exploitation)
❷Développement économique induit/diffus (localisation d'entreprises ou de zones d'activités à proximité des points nodaux – diffuseur, gare, aéroport)
❸Recompositions territoriales (nouvelles attractivités, aires d'influences, marginalisation, modification des rapports spatiaux, des pratiques et des représentations des territoires…)

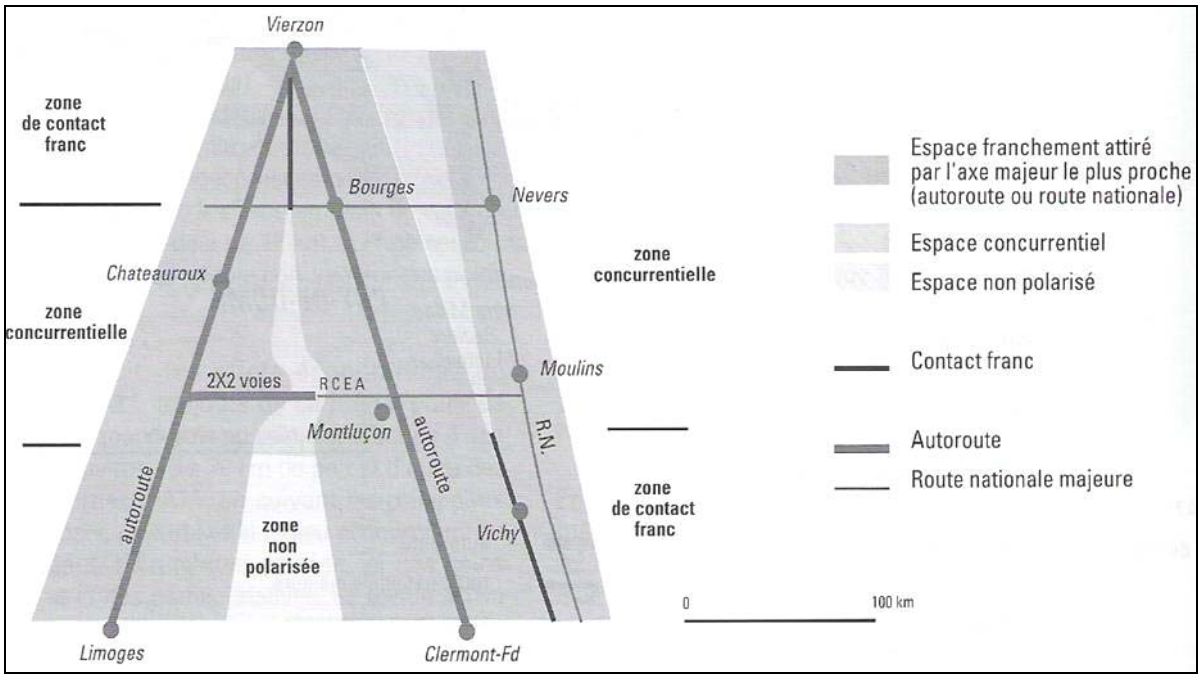
Sur le plan économique, puisqu'il s'avère que c'est dans ce domaine que les études ont été les plus nombreuses jusqu'à présent, les recherches sur la localisation des activités ont permis de déceler des dynamiques territoriales en lien avec une infrastructure (doc. n°3). Sur une vingtaine d'années, du nord au sud, de l'est à l'ouest, qu'il s'agisse de radiales ou de transversales, J. Varlet et C. Jamot (A71 et A89), C. Mestre-Gonguet[41] (A51), S. Le Corre[42] (A20) ou encore P. Bérion[43], et E. Faivre[44] (A39) ont tous mis en évidence, à plus ou moins long terme, le développement d'activités économiques – par (re)concentration spatiale – à proximité des diffuseurs (études portant notamment sur l'hôtellerie, la restauration, les zones d'activités, l'agriculture). Ces observations se doivent d'être nuancées en raison d'une variabilité dans l'espace de ces phénomènes (selon la distance à l'autoroute). De plus, tous ces auteurs s'accordent à souligner le rôle indispensable des acteurs locaux dans l'impulsion de ces dynamiques (par la création d'espaces à vocation économique, dans les documents d'urbanisme ou par le regroupement de producteurs par exemple).

Les travaux menés depuis une vingtaine d'années permettent la mise en évidence de recompositions spatiales telles qu'elles sont représentées, en terme d'attractivité ou de polarisation dans le schéma ci-dessous, introduisant l'idée de concurrence entre deux axes et l'apparition d'un espace interstitiel non polarisé. Ce modèle théorique servira de support à

[41] C. Mestre-Gonguet, *La vallée de la Durance à l'amont de Pont-de-Mirabeau, analyse spatiale et effets d'axe de communication en voie de développement*, Thèse, Université de Provence, Aix-Marseille, 1999, 495 p.
[42] S. Le Corre, *Utilisation de l'information géographique numérique pour les observatoires autoroutiers. Application aux espaces économiques*, Géocarrefour, vol. 77 1/2002, 1997, p. 73-84
[43] P. Bérion, Grandes *infrastructures de transport et aménagement du territoire : méthodologie et mise en place de l'Observatoire des effets territoriaux de l'autoroute A39*, Thèse de doctorat en géographie, 1995, 608 p. et P. Bérion, D. Mathieu, A39 : une autoroute sous observation, Images de Franche-Comté, n°17, 1998, p. 10-13
[44] E. Faivre, *Autoroute et développement local. L'autoroute attire-t-elle des activités économiques ? Oui, mais…*, synthèse de doctorat soutenu le 5 décembre 2003

une étude similaire sur les terrains-tests afin de mettre en évidence un gradient d'attractivité des infrastructures de transports rapides.

Doc. n°3 : Modèle spatial d'attraction autoroutière



Source : J. Varlet et C. Jamot, 2002

G. Di Méo, géographe du territoire et des représentations, s'est lui aussi saisi de cette problématique à travers entre autre, un numéro de la revue Sud-Ouest Européen entièrement consacré au thème « *Autoroutes et recompositions territoriales* »[45]. Il s'intéresse davantage aux jeux d'acteurs, aux espaces vécus, et plus généralement à l'intégration territoriale d'une infrastructure (en l'occurrence l'A89), et met ainsi à profit son outil de la formation socio-spatiale[46], philosophie du territoire alliant concepts et méthodes, pour analyser les réactions des espaces traversés. Il semble d'ailleurs intéressant d'en livrer la substance en raison de l'apport méthodologique qu'il constitue ; au regard également du rôle essentiel du territoire (cette objectivation du lien qui unit les sociétés et leur espace) dans cette recherche :

> *« L'outil de la formation socio-spatiale que nous avons utilisé inscrit d'abord l'autoroute dans la réalité bien matérielle et géographique d'un équipement de communication fonctionnant à plusieurs échelles, de la stricte localité à l'Europe. Dans ces logiques d'infrastructure, l'autoroute acquiert d'emblée une épaisseur économique. Les modifications des distance-temps qu'elle introduit ne peuvent, à court terme, qu'influencer la structure même du mode de production à l'œuvre dans les espaces concernés. Elles affecteront aussi les formes de la reproduction sociale qu'il induit, à l'extérieur de la sphère productive. Le rapport spatial et les configurations géographiques*

[45] G. Di Méo (sous la dir.), *Autoroutes et recompositions territoriales*, Sud-Ouest Européen, Revus de Géographie des Pyrénées et du Sud-Ouest, n°12 décembre 2001, 96 p.
[46] G. Di Méo, *L'Homme, la Société, l'Espace*, Economica, Anthropos, Paris, 1991, 318 p.

> *qu'il génère, plus généralement les localisations des hommes et des activités en seront d'autant modifiées. L'approche du phénomène par les représentations paysagères ou territoriales, sa prise en compte sous l'angle politique du pouvoir figurent aussi au cœur de la méthode d'identification des constructions géographiques que traduit l'outil de la formation socio-spatiale. Dès lors, on voit bien comment, par réaction, aidée en cela par l'action politique, l'autoroute déclenche ou réveille, chez les habitants, une sensibilité paysagère et un sentiment territorial. »*
>
> *G. Di Méo, 2001*

Grâce à cette grille de lecture, O. Ballesta[47] examine par exemple les stratégies et les actions des élus politiques locaux afin d'apprécier le rôle de l'A89 dans l'élaboration d'un projet de territoire pour l'agglomération de Périgueux. De la même manière, G. Di Méo et L. Gatineau[48] s'intéressent aux représentations territoriales dans la région de Libourne, concluant à « *la mise en scène » de l'autoroute -dépassant probablement sa propre réalité-, « symbole d'une modernité à la fois crainte et espérée, redoutée et attendue* ».

Au regard de ces dernières considérations, la géographie des transports revêt de nouvelles problématiques, car même si les auteurs précédemment cités ne relèvent pas véritablement de cette branche de la discipline, ceux qui s'y reconnaissent ne pourraient ignorer l'apport de tels outils conceptuels dans l'étude des interactions entre transport et territoire.

Ainsi, progressivement, l'infrastructure, catalyseur dans les années 1960-1970 des questionnements sur les effets structurants, devient aujourd'hui un élément de compréhension, parmi d'autres, des dynamiques spatiales et des représentations et recompositions territoriales. Cette évolution se concrétise pleinement dans les notions d'ouverture et de fermeture des territoires.

1-1-3 Ouverture et fermeture des territoires : une nouvelle approche

A propos de la politique des transports, J.-J. Bavoux rappelle l'intention de la planification : « *assurer la couverture la plus complète possible du territoire afin de limiter les disparités et de donner aux secteurs géographiques défavorisés les moyens de rattraper leur retard de développement* »[49]. Ici s'exprime le projet économique et social de l'ouverture des territoires. Une fois encore à la croisée des chemins scientifiques et politiques, les notions d'ouverture et de fermeture, à la fois état et processus, constituent l'articulation entre dynamiques spatiales, représentations territoriales et politique des transports.

Pour autant la mobilité des habitants est beaucoup moins homogène qu'il n'en parait et demeure une prérogative d'une partie de la population. L'inégalité devant l'accessibilité

[47] O. Ballesta, *Recompositions territoriales, enjeux politico-économiques et autoroute A89 dans l'agglomération de Périgueux*, Sud-Ouest Européen, Revue de Géographie des Pyrénées et du Sud-Ouest, n°12 décembre 2001, p.37-52

[48] G. Di Méo et L. Gatineau*, Autoroute et territoires en Libournais : derrière l'intercommunalité, le retour en force des représentations et des enjeux communaux*, Sud-Ouest Européen, Revue de Géographie des Pyrénées et du Sud-Ouest, n°12, décembre 2001, p.21-36.

[49] J.-J. Bavoux, *La route et les régions : une France inégale*, Espace géographique, Tome XXII, n°3, 1993, pages 243-250

constitue un des constats préalables de cette recherche et se traduit théoriquement comme une composante de la fermeture des territoires. J.-P. Orfeuil[50] souligne ce paradoxe établi sur une dépendance à l'automobile et de fortes disparités en matière de mobilités, notamment pour les personnes âgées, les ménages à bas revenus, les actifs à faible qualification, les habitants d'espaces isolés, etc. Ce sujet, à travers le thème de l'accessibilité, concerne donc des mécanismes territoriaux tels que la fermeture. Néanmoins, si la mobilité est conditionnée, entre autre, par un statut social qui schématiquement la contraint ou la favorise, la fermeture n'est pas envisagée selon cette approche manichéenne : les fractures territoriales ne sont pas toujours vécues de façon négative. Ainsi se reflète l'ambiguïté de ces notions d'ouverture et de fermeture que B. Steck[51] exprime lorsqu'il évoque le caractère subjectif de l'enclavement. Un même espace peut être perçu différemment (donc simultanément ouvert et fermé) et ce peut être un jugement de valeur que de déprécier un territoire enclavé.

C. Mestre évoquait alors, à propos de l'A51[52], la réaction des habitants du Buech pour qui ne pas avoir l'autoroute, « *c'est garder une identité, et bâtir un développement économique et touristique autour de cette identité* ». Dans ce cas précis, l'absence d'infrastructure est vécue de façon positive et, paradoxalement, ce qui devrait être envisagé comme une simple continuité (dans le temps) se transforme en repli territorial souhaité, relativement aux territoires avoisinants récemment desservis par l'autoroute. C'est bien dans cette imbrication de territoires et de représentations que doit s'opérer la compréhension des mécanismes d'ouverture et de fermeture. Les mobilités et les espaces perçus qu'elles dessinent sont donc les premiers signaux des territorialités produites par les réseaux de transports rapides.

L'examen de ces signaux, dans leurs retranchements sociétaux a été particulièrement analysé par B. Steck qui, dans un article consacré à l'exclusion[53] (pendant social d'un enclavement « spatial » ?), livre une réflexion tout à fait intéressante sur ce qu'il nomme « *le niveau de désarticulation spatiale des territoires* ». Il s'agit de confronter l'intense et discontinue circulation des uns (aboutissant à un territoire éclaté) au processus de repli des autres (induit par des contraintes économiques et culturelles) et duquel résultent une mise en marge et une « *réduction de l'inscription spatiale* ».

[50] J.P. Orfeuil Jean-Pierre, *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2004, 180 p.
[51] J. Debrie et B. Steck, *L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest*, Espace géographique, 1-2001, p. 26-36
[52] à l'occasion d'un séminaire du Master transport, le 10 février 2005, Université de Savoie
[53] B. Steck, *L'exclusion ou le territoire du repli progressif*, L'Information Géographique, 1998, p. 66-71

> Du point de vue de l'ouverture

Des effets structurants aux mécanismes d'ouverture des territoires que pourrait engendrer une infrastructure, il ne semble n'y avoir qu'un pas… Et pourtant, bien que souvent assimilées dans les discours politiques, ces deux productions spatiales (si tant est qu'elles soient vérifiables) se doivent d'être distinguées parce que leur construction scientifique est différente et que leurs mécanismes le sont aussi. Cependant, avant de développer plus formellement ces notions d'ouverture et de fermeture, le passage d'une logique d'effets à une logique d'intégration induit quelques précisions sur les échelles spatiales et temporelles qui feront désormais référence.

En effet, dans la continuité des études menées sur les effets structurants, les travaux conduits au sein des observatoires autoroutiers consistent en l'application de la méthode « avant / après » décrite par F. Plassard et permettent d'imputer ou non à la mise en service de l'infrastructure les conclusions de ces recherches. Ce procédé sous-tend de fait l'observation d'espaces récemment desservis. Or, la démarche adoptée ici, beaucoup moins courante, vise plutôt à l'analyse « avec ou sans » qu'évoque ce même auteur, démarche reposant sur l'observation d'espaces non-irrigués par de grandes infrastructures de transport.

Toutefois l'application de cette méthode comparative n'a pas pour but de déceler ce qui est imputable à l'infrastructure et ce qui ne l'est pas (ce qui sous-entendrait que tous les autres facteurs du développement soient sensiblement comparables et conduiraient par là même à une impasse méthodologique). En revanche, elle sert de support à l'analyse des dynamiques territoriales de nos trois terrains d'étude, retenus principalement pour leurs configurations géographiques variées et pour la distance plus ou moins grande qui les sépare d'un réseau autoroutier ou ferroviaire à grande vitesse. Si cette approche n'est pas nouvelle, elle est toutefois fondamentale dans l'étude de l'ouverture ou de la fermeture des territoires, précisément parce que les réseaux de transports ne sont pas les uniques agents de ces mécanismes, et qu'elle permet ainsi une analyse multicritères de l'espace.

> Définitions et contextes

« *Là où s'arrête le goudron*… » ; cette citation de B. Steck au détour d'un exposé sur le rôle du tourisme dans le désenclavement du Mali[54], interroge fondamentalement sur la légitimité de mener de telles réflexions sur les espaces étudiés ici, et rappelle une définition courante de l'enclavement, celle d'un espace non desservi ou mal desservi par des voies de communication modernes.

Il est évident que cette notion ne recouvre ni la même dimension ni les mêmes enjeux humains dans le cas de l'Afrique et dans celui de la région Rhône-Alpes. Pour autant, il existe un réel intérêt à mener des recherches à ce sujet, sur des territoires qui nous sont proches, dès lors que l'on considère que l'ouverture et la fermeture des territoires ne dépendent pas uniquement d'une offre de transport performante.

[54] A l'occasion du colloque « transport et tourisme » organisée par les commissions de géographie des transports et de géographie du tourisme et des loisirs du 13 et 15 septembre 2006 à Chambéry

> « *Dans une acception large, l'enclavement d'un lieu est la conséquence de sa mauvaise accessibilité. Or il n'existe pas de norme permettant de différencier un espace enclavé d'un espace qui ne l'est pas.* »[55]

Cette définition met l'accent sur les quatre difficultés majeures inhérentes à cette notion :

- dépasser l'idée que l'enclavement d'un espace relève uniquement des voies de communications dont il dispose[56],

- intégrer son caractère relatif (à un lieu, à un groupe de personnes, à une période…),

- connaître ses limites méthodologiques dans la mesure et l'établissement de seuil ou de « degré d'ouverture »,

- considérer l'enclavement comme un objet de recherche en tant que tel, et non comme une composante de l'accessibilité[57] ou des dynamiques territoriales.

Avant de revenir plus en détail sur cette définition encore lacunaire, force est de constater que peu de travaux portent sur ces questions d'ouverture et fermeture. Comme il a été évoqué plus haut, les géographes des transports, à travers la recherche d'effets (structurants, d'entraînement ou territoriaux) font évidemment appel à ces notions, sans pour autant réellement participer à leur construction épistémologique. Ceux qui le font plus volontiers travaillent sur des espaces lointains, à une échelle nationale, sur les Etats enclavés d'Afrique notamment. Les historiens ou les juristes contribuent eux aussi à l'enrichissement de ces notions, à travers l'étude d'enclaves (territoire situé à l'intérieur d'un autre) se référant pour les premiers à l'intégration administrative et politique de ces espaces dans d'autres, pour les seconds aux droits de passage qu'elles nécessitent.

B. Steck, dans le cadre de son dossier d'HDR en 2000, comble ce « vide » scientifique : il pense l'ouverture comme un outil du développement pour les pays du Sud et synthétise ainsi la complexité de ces mécanismes mettant en relation les différentes composantes de l'enclavement (doc. n°4). Ainsi, fréquemment abordé dans les pays en développement, ce sujet est plus rarement appliqué, en France, à des espaces régionaux, essentiellement en raison d'une offre de transport globalement de bonne qualité. Ainsi comme le rappelle Maurice Wolkowitsch, « *les effets socio-économiques liés à la construction de nouvelles routes, difficiles à mesurer dans les pays suréquipés où le choix de localisation est multiple, sont sensibles dans les pays en voie de développement* ». Néanmoins, et ce sera ici le point central de cette recherche, la fermeture n'est pas exclusivement conditionnée par un contexte « physique » ou matériel. Elle relève également

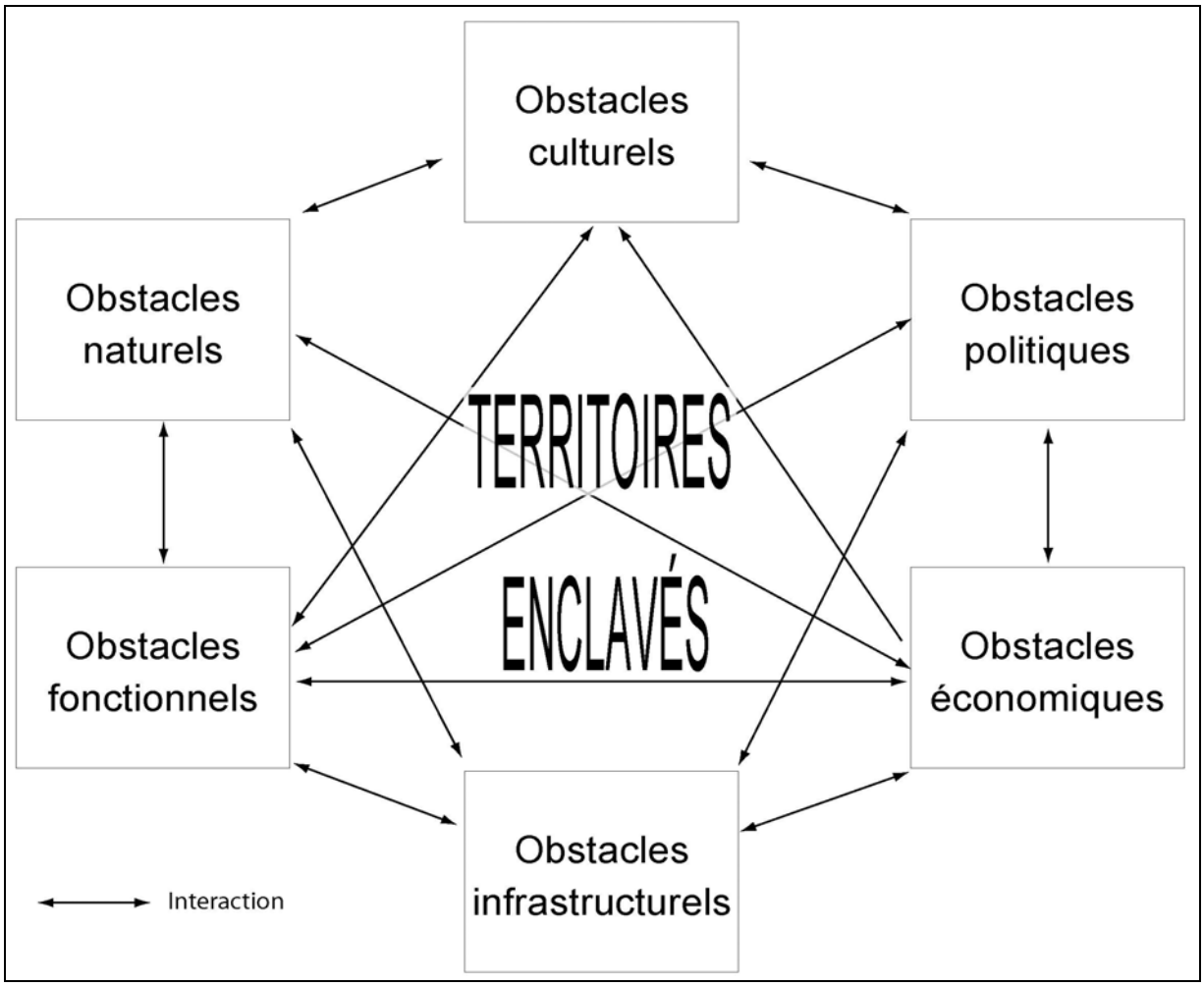
[55] J.J. Bavoux, F. Beaucire, L. Chapelon et P. Zembri, *Géographie des transports*, Armand Colin, Paris, 2005, 231 p.

[56] Si l'**enclavement** signifie un état (celui d'être isolé), le **désenclavement** suscite une action, celle de rompre l'isolement, de faire cesser « d'être enclavé ». La passivité du premier terme contraste donc avec le caractère intentionnel et volontariste du second. Transparaît alors à travers cette définition la connotation négative de l'enclavement, duquel il semble falloir absolument sortir. Le Petit Robert, comme beaucoup d'autres dictionnaires d'ailleurs, évoque comme seule issue l'amélioration des communications. C'est donc bien là l'idée première de ces deux notions : un espace est enclavé dès lors qu'il n'y a pas de voies de communications (pouvant revêtir différentes formes), et pour le désenclaver, il est nécessaire de le faire communiquer (de le relier et de le connecter) avec d'autres espaces.

[57] La notion d'**accessibilité**, fondamentale dans l'étude de l'ouverture des territoires, sera volontairement plus développée dans la partie suivante, consacré aux méthodes et outils d'analyse à mettre en place dans l'étude de ces mécanismes territoriaux.

de facteurs fonctionnels et perceptifs, propres à un groupe d'individus territorialisé, ainsi que de facteurs globaux, déterritorialisés.

Doc. n°4 : Six obstacles composants du système enclavement



Source : B. Steck, 2000

L'intérêt de travailler sur ces notions d'ouverture et de fermeture se trouve donc précisément dans le dépassement de l'approche telle qu'ont pu l'avoir bon nombre de géographes des transports, et pour laquelle B. Steck regrette « *cette acception partielle et réductrice […], celle d'un attribut des espaces peu accessibles, territoires fermés, mailles enserrés dans les fils des voies de communication qui ne les desservent pas ou mal* »[58]. L'auteur, reconnaissant évidemment les avancées permises par ces travaux à l'articulation entre le territoire et les réseaux, propose, dans la lignée de nombreux chercheurs ayant travaillé sur les espaces vécus et perçus, d'intégrer ces représentations dans l'analyse des processus de fermeture, s'appuyant « *davantage sur la psychologie de l'enclavement* ».

C'est d'ailleurs un des traits majeurs de la géographie humaine d'aujourd'hui, animée par l'interdisciplinarité et imprégnée de concepts issus de la philosophie, de la sociologie, de la psychologie, etc. Au-delà de l'espace euclidien, certains géographes s'intéressent à l'espace représenté, fruit de productions mentales. C'est tout particulièrement le cas de G. Di

[58] B. Steck, *Contribution à une géographie du développement*, HDR, 2000, Université du Havre, tome 1, 258 p.

Méo qui, dans un ouvrage entièrement consacré à ce renouveau conceptuel et aux différentes échelles auxquelles il s'applique – individus, groupe localisé et société – (*L'homme, la société, l'espace*, 1991) livre des clefs fondamentales pour l'étude des processus d'ouverture /fermeture, tant sur le concept de territoire que sur la géographie des représentations.

> En quoi le territoire a-t-il sa place dans les débats sur l'ouverture et la fermeture ?

G. Di Méo comme B. Debarbieux[59] décèlent, dans l'exploration des rapports que les sociétés nouent avec leur espace géographique, des idéologies territoriales, des représentations mentales (individuelles ou collectives) façonnant notre « être au monde » et relève quelques notions (frontière, contiguïté, continuité, maille, pôle, réseau) indissociables du lien socio-spatial « *en tant que structure ou schème organisationnel de nos rapports aux lieux, mais aussi de ciment social*. »[60]. Ce sont ces notions, fondatrices de la géographie, qui sont fréquemment reprises pour expliquer les logiques spatiales de la fermeture. B. Steck entend d'ailleurs bien considérer l'enclavement comme un processus territorial et c'est pour lui « *toute la territorialité des sociétés humaines qui doit être prise en compte par une réflexion sur l'enclavement* »[61].

Le territoire, construit « *dans une tension permanente entre ouverture et fermeture* »[62], détient ainsi les outils méthodologiques et théoriques nécessaires à cette recherche. Une rapide rétrospective épistémologique sur l'histoire et le contenu du concept permet d'asseoir cette réflexion dans un courant d'idées et de considérer le territoire comme un système d'observation de référence.

Le sens premier du territoire est politique. C'est le plus général et peut être aussi le plus répandu. Pour le Littré, il s'agit d'une « *étendue de terre qui dépend d'un empire, d'une province, d'une ville, d'une juridiction, etc.»*[63]. Ce premier sens puise sa légitimité dans son ancienneté ; issu du latin *territorium* signifiant « *un certain nombre de fiefs et de localités sur lesquelles s'étend l'autorité d'un pouvoir ecclésiastique, puis les terres sur lesquelles s'exercent les lois et les pouvoirs d'un Etat.* »[64] Cette dimension politique se retrouve également dans le dictionnaire critique de la géographie, qui propose une définition très politico-juridique : « *l'ensemble des lois et règlements s'appliquant aux habitants d'un territoire donné »*[65].

[59] B. Debarbieux, *Territoires de Haute Montagne : recherches sur le processus de territorialisation et d'appropriation sociale de l'espace de haute montagne dans les Alpes du nord*, thèse de doctorat, Grenoble, 1988, 495 p.
[60] G. Di Méo., *L'Homme, la Société, l'Espace*, Economica, Anthropos, Paris, 1991, 318 p.
[61] B. Steck, *Contribution à une géographie du développement*, HDR, 2000, Université du Havre, tome 1, 258 p.
[62] B. Steck, *ibid*
[63] Littré, 1998
[64] Y. Lacoste, *De la géopolitique aux paysages,* Dictionnaire de la géographie, Armand Colin, Paris, 2004, 413 p.
[65] R. Brunet, R. Ferras, H. Théry, *Les Mots de la Géographie. Dictionnaire critique,* cinquième édition, Reclus, La Documentation française, Paris, 2001, 518 p.

Le deuxième sens est biologique, et s'apparente à la « *zone qu'un animal se réserve et dont il interdit l'accès à ses congénères.* »[66] Les frontières ne sont donc plus administratives, politiques ou juridiques mais sensorielles (olfactives la plupart du temps). La zone que l'animal délimite permet de maintenir une distance critique nécessaire entre lui et ses voisins. « *Cette distance détermine l'espace des sujets et s'exprime chez les vertébrés sous deux formes principales : la hiérarchie et la territorialité.* »[67] Au même titre qu'une autorité politique s'exerce sur un espace spécifique, la territorialité présente l'avantage de permettre, à l'encontre de la hiérarchie, la domination de chaque sujet chez lui, sur son espace. La territorialité chez l'animal s'exprime donc par son rôle (la coopération entre individus pour la recherche de nourriture, l'utilisation d'abris, la reproduction, l'élevage et la protection des jeunes) et par sa pratique ; l'individu qui occupe et défend un territoire « *est familiarisé avec cet environnement dont il connaît tous les repères ; il en connaît mieux que les voisins toutes les possibilités et ressources* »[68].

La dimension d'appropriation, que l'on retrouve au sens biologique puis éthologique, est le troisième sens du territoire. C'est une acception récente mais néanmoins très usitée en géographie. Pour être considéré dans sa complexité, le territoire ne se suffit donc pas du seul paramètre politico-administratif. J. Levy et M. Lussault s'emparent de cette orientation conceptuelle : « *Le territoire serait un espace disposant, d'une manière ou d'une autre, d'un attribut de possession ou d'identification. Dans une variante récente, le territoire deviendrait la composante identitaire, voire idéelle, de n'importe quel espace* »[69] Mais si cette idée d'appropriation permet d'expliquer et de comprendre le territoire, elle ne couvre pas tous les champs de la territorialité.

Le territoire subjectif, né de l'appropriation, ne pourrait se passer du territoire objectif (matériel ou immatériel : éléments du paysage, réseaux, hiérarchie urbaine…), catalyseur de revendications territoriales. L'analyse en cinq sous-systèmes territoriaux proposée par R. Brunet[70] combine les « *cinq actes fondamentaux* », indispensables, selon leur auteur, à la définition du territoire. Le premier de ces actes serait l'habitation, manière particulière d'exploiter l'espace : c'est le lieu à partir duquel l'individu se construit, ce qui va permettre à chacun de partir à la rencontre du "monde" qui l'entoure, du "nous spatial" au sens de G. Di Méo[71]. Le deuxième acte, qui permet de disposer d'un espace, est l'appropriation. Il n'implique pas nécessairement la propriété mais plutôt l'attribution. Le troisième est l'exploitation : très lié à l'appropriation, il concerne les ressources du sol. Le quatrième concerne la communication et les échanges résultant de la spécialisation des lieux. Enfin, le cinquième correspond à la gestion, c'est-à-dire l'action qui coordonne toutes les autres et qui permet l'intégration des hommes et des fonctions. Le territoire ainsi défini par R. Brunet n'a de sens qu'à la condition de la réunion de ces cinq sous-systèmes.

---

[66] Dictionnaire *Le Robert*, 2004
[67] *Encyclopaedia Universalis*, 1995
[68] *Encyclopaedia Universalis*, 1995
[69] J. Levy et M. Lussault (sous la dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 2003, 1033 p.
[70] R. Brunet, *"Le déchiffrement du monde", Mondes nouveaux, Géographie Universelle*, tome 1, Livre premier, Hachette-Reclus, Paris, 1990, pages 9-271.
[71] G. Di Méo., *Géographie sociale et territoire*, Nathan Université, Fac géographie, Paris, 1998, 320 p.

G. Di Méo, par une approche plus sociale de la géographie, définit le territoire comme « *processus d'objectivation sociale de l'espace vécu, et résultant d'une triple opération de réification*[72]*, de structuration et de dénomination de l'espace par la société. Il traduit une reconnaissance collective de l'espace ; d'un espace modelé par la nature, par des impacts socio-économiques* »[73]. Dans cette perspective, l'espace vécu fonde la territorialité, c'est-à-dire « *l'ensemble de ce que vit l'individu au quotidien* »[74]. En outre, cette territorialité n'est intelligible que si l'on tient compte de l'histoire et de la mémoire collective dans laquelle elle s'est construite, « *des lieux où elle se déroule et des rythmes qu'elle implique* »[75].

> *Des réseaux pour unir et pour mettre à distance*

Evoquer la territorialité, ces *fourmillements du quotidien*, impose, à travers la question des limites qu'elle suscite, une réflexion sur les réseaux, autant pour la distance qu'ils permettent de parcourir que pour les structures géographiques produites par cette mise en relation (nœud, pôle, maille) que pour la création d' « *inégalités territoriales* »[76] fruits de discontinuités.

> *« Les hommes ont fait de ces discontinuités déterminées parfois par la nature, des zones d'échanges et de contacts, nous révélant la dialectique générale du discontinu spatial de l'ouverture et de la fermeture. Opposer les deux termes serait oublier qu'il faut pour séparer une union et pour unir une séparation. La proximité provoque les contrastes et exagère les différences autant qu'elle unit »*[77]*.*

Un espace fermé n'a donc de sens qu'au regard d'un espace simultanément ouvert avec lequel il est en relation. Ainsi la relativité de ces processus est fondamentale et rend indissociable, dans l'étude des territoires fermés, l'étude des territoires ouverts auxquels ils se réfèrent :

> *« L'enclavement peut être reçu comme élément d'un système auquel il participe, et qu'il contribue ainsi à fonder, comme le rappelle l'une des significations du terme enclave, précisément ce par quoi tient l'ensemble d'une construction, ce qui lie, ce qui relie, ce qui accroche, ce qui attache et par conséquent ce qui assure la solidité et l'achèvement. […] La question posée est celle de l'enclavement comme élément d'un système dont il contribue à assurer l'équilibre, comme instrument de compréhension des équilibres qui régissent les systèmes spatiaux. »*[78]*.*

[72] Réifier : *transformer en chose, chosifier* (définition du Petit Robert). Termes de rapprochant de réification : *matérialisation, objectivation, substantialisation* (Thésaurus Larousse)
[73] G. Di Méo, *L'Homme, la Société, l'Espace*, Economica, Anthropos, Paris, 1991, 318 p.
[74] P. Tizon, *Qu'est-ce que le territoire ?* in *Les territoires du quotidien*, sous la direction de G. Di Méo, L'Harmattan, 1996, p 17-34
[75] G. Di Méo*, Ibid*
[76] J.-M. Offner, dans J. Levy et J. Lussault (sous la dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographie à Cerisy*, Belin, collection Mappemonde, Paris, 2000, p 217-239
[77] J.-C. Gay, *Les discontinuités spatiales*, Economica, Paris, 1995, 112 p
[78] B. Steck, *Contribution à une géographie du développement*, HDR, 24 janvier 2000, Université du Havre

Le fonctionnement interne et la fonction qu'occupent ces espaces fermés dans un système régional illustre cette double signification de l'enclave. L'idée de discontinuité, malgré une contiguïté, est évidemment centrale dans la lecture des mécanismes d'enclavement comme dans l'analyse spatiale en général. Ces ruptures (spatiales et/ou temporelles) illustrent le caractère éminemment évolutif d'un espace. Outre les questions d'échelles, ces points mènent *de facto* à s'interroger sur les éléments déclencheurs de ces ruptures, et sur leurs conditions de réceptivités territoriales.

J. Levy[79], pour représenter la configuration des groupes sociaux à l'échelle mondiale établit un modèle théorique (doc. n°5) croisant « dotation » et « connexion » ; il souligne alors l'écart entre situation géographique et condition individuelle (ou sociétale), pouvant conduire à des situations paradoxales d'ouverture spatiale et de fermeture sociale. Les termes choisis par J. Lévy (enclavés, accrochés, retranchés et branchés) rappellent que les questions de dotation et de connexions représentent, au-delà d'une simple problématique de recherche, des enjeux forts de développement. La portée de ces mots, quelle que soit l'échelle ou quel que soit le lieu de l'observation, témoignent autant des inégalités en cours que de la volonté de dépasser ces inégalités.

Doc. n°5 : « Une sociologie de la mondialisation »

Population / Espace	Démunie	Dotée
Déconnecté	Enclavé	Retranché
Connecté	Accroché	Branché

Source : J. Levy, 2001

L'occasion est donc donnée à la lecture de ce tableau et à la suite de réflexions sur la discontinuité et la relativité spatiale, d'évoquer l'épineuse question de la concurrence territoriale, intégrée à un débat foisonnant sur le clivage espaces urbains/espaces ruraux car ce sont dans ces multitudes de combinaisons socio-spatiales que se situent les dynamiques de fermeture.

Le système urbain et le système rural, tous deux en synergie dans un système territorial englobant, évoluent spatialement en « vases communicants ». Sans pour autant prémunir les espaces urbains de toute fermeture (l'étude conduite par J. Varlet en 2004 sur Lyon et Grenoble démontre l'enclavement fonctionnel urbain subi par ces agglomérations), il apparaît que le rôle attribué aux espaces ruraux les conduit beaucoup plus facilement à l'idée de fermeture. On pourrait émettre l'hypothèse qu'un territoire serait fermé « de l'intérieur » et ouvert depuis l'extérieur, en raison de pratiques différenciées sur cet espace. Certaines communes de vallées alpines pourraient entrer dans ce schéma en raison des mobilités réduites des habitants (absence de transports en commun ou coût du réseau autoroutier trop important) alors que les vacanciers sont au contraire très satisfaits de la gare TGV les menant rapidement, et sans fatigue, de Paris à la montagne…Ces interactions entre systèmes territoriaux, porteuses de dynamiques spontanées sont aussi le fruit d'intentions politiques délibérées :

[79] J. Levy, *Société-Monde. Le tournant géographique*, in *Géographie et Société*, sous la direction de S. Laurin, J.L. Klein et C. Tardif, Presses de l'Université du Québec, 2001, p 15-41

« Par rapport au XIXè siècle, au cours duquel se développa une stratégie de couverture dense des voies de circulation à même de répondre à la plus grande variété géographique des demandes, la seconde moitié du XXè siècle est caractérisée, au contraire, par une sélection de plus en plus étroite d'itinéraires spécialisés. Cette évolution, d'une certaine généralisation à une stratégie de sélection, voire d'exclusion territoriale, est révélatrice du rôle du facteur géographique dans l'activité de transport ». [80]

De ces dynamiques, nées du couple intention/spontanéité, résultent des formes géographiques-types (maille, clôture, isolat, clef de voûte et inclusion[81]) et des notions-clefs inventoriées par le groupe de recherche RITMA[82] : *trames et cohérences spatiales, interdépendances des échelles d'organisations, connexions de voisinages et résiliaires, interrelations entre facteurs endogènes et exogènes de développement, recompositions territoriales et sociales, gouvernance.* Ces notions proches, voire caractéristiques, de l'enclavement élargissent notre champ conceptuel et favorisent une distinction selon les différents types de fermeture, travail déjà réalisé par B. Steck.

Ainsi, bien que construit dans des logiques socio-spatiales différentes, il peut être intéressant de croiser cette analyse à la notion de « marge », qui n'existe que dans un système territorial organisé autour de centre(s) et de périphérie(s). Le principal point de divergence pourrait se situer sur la nature même de l'espace : un centre peut être « fermé » mais ne sera jamais en marge à l'exception des centres de marge… Cependant, le regard de C. Rolland-May porté sur les franges territoriales, considérées par ce même auteur comme un espace en marge, semble tout à fait pertinent pour la lecture et l'élaboration d'une typologie permettant de comprendre les différents processus de fermeture des territoires. C. Rolland-May propose une analyse reposant sur trois fondements :

- le **fondement topologique** : limite entre deux systèmes territoriaux inégaux, interface plus ou moins perméable selon les lieux ou le type de flux,
- le **fondement organisationnel** : capacité de résistance, d'ajustement ou d'intégration dans une stratégie de recomposition territoriale par les acteurs locaux dont l'objectif est d'atteindre un niveau d'organisation supérieur,
- le **fondement énergétique** : aptitude à mobiliser une ressource endogène (hommes, économie, réseau informationnel) pour la concrétiser autour d'un projet de territoire respectant les dimensions du local, du global, du passé et du futur (les quatre dimensions territoriales stratégiques), définissant alors un espace autonome ou dépendant.

Nous reviendrons plus longuement sur le choix des critères nécessaires à la reconnaissance de ces fondements et des types de fermeture qu'ils déclenchent. Voici toutefois un tableau de synthèse (doc. n°6), association et croisement des notions et concepts étudiés jusqu'à présent et socle des réflexions à venir.

[80] J. Marcadon, E. Auphan, A. Barre et M. Chesnais, *Les transports*, Armand Colin, Paris, 1997, 215 p.
[81] Ces différentes formes sont développées par B. Steck dans son HDR en 2000
[82] RITMA (groupe de recherche), *Regards croisés sur les territoires de marge(s)*, Presses universitaires de Strasbourg, 2001, 239 p ;

Doc. n° 6: Fondements et types d'enclavement : un mariage conceptuel prometteur

Réalisation : L. Berne, EDYTEM, 2006, d'après B. Steck (2000) et C. Rolland-May (2001)

Ce tableau suscite deux appréciations sur les types et fondements de l'enclavement :

→ cette grille de lecture des « *franges territoriales* » suggérée par C. Rolland May est dans l'ensemble transposable à l'analyse des différents types d'enclavement identifiés par B. Steck et permet une structuration pertinente des critères entrant dans l'analyse des territoires ;

→ pour la maille, définie par B. Steck comme la forme la plus courante d'enclavement, la correspondance n'est pas aisée, essentiellement en raison de l'hétérogénéité de cette situation géographique, différente selon le lieu ou la période où l'on se place ; on ne peut parler d'une maille, mais de territoires au cœur d'une maille, sauf si bien sûr, la maille s'avère être un territoire à part entière…

Finalement, ce croisement valide l'intérêt d'une telle démarche s'appuyant sur ces trois fondements et par là même conduit à compléter les caractéristiques spatiales de la maille (voir chapitre 7).

>> - <<

Ce cheminement à travers la pensée géographique accorde aux questions d'ouverture et de fermeture des territoires une situation de carrefour dans la géographie humaine contemporaine. Fonctionnements territoriaux et notions convergeant aisément, faisant appel à des courants d'idées et à des méthodologies variées, vers la question des interactions entre transports rapides et territoires.

La spécificité des processus observés dépend avant tout des territoires dans lesquels ils s'opèrent. Les parties et chapitres suivants permettent donc de sortir des généralités avec lesquelles l'ouverture et la fermeture ont été abordées jusqu'à présent, en interrogeant d'une part la spécificité des territoires de montagne et d'autre part le contexte régional dans lequel s'inscrivent le Bugey, les Bauges et la Maurienne.

1-2 LA MONTAGNE : OBJET ET CONTEXTE GEOGRAPHIQUE PRIVILEGIE POUR L'OBSERVATION DE L'OUVERTURE ET DE LA FERMETURE DES TERRITOIRES

« *A quoi bon soulever des montagnes quand il est si simple de passer par-dessus ?* »[83] Cette citation, non géographique et volontairement provocatrice au regard des questions qui se posent aujourd'hui au Bugey, au massif des Bauges et à la vallée de la Maurienne, interpelle les deux points fondamentaux qui occupent la partie à venir ; le premier concerne la difficulté devant laquelle se trouvent les géographes lorsqu'il s'agit de définir la montagne et finalement l'aisance avec laquelle ils en font un objet scientifique à part entière. Le second, plus imagé, évoque le thème du franchissement, abordé ici non pas sous l'angle des territoires reliés mais bien des territoires traversés.

Un des moyens d'identifier la spécificité des territoires de montagne dans une réflexion sur les dynamiques de fermeture ou d'ouverture, serait avant tout de s'interroger sur une méthodologie particulière à mettre en place. Ainsi, pourrait-on conduire cette recherche de façon identique en plaine ou en montagne (deux espaces traditionnellement différenciés, l'un servant d'étalon à l'autre) ? Malgré quelques obstacles physiques (durée du temps de parcours pour se rendre sur le terrain, fraîcheur des nuits sous la tente, situation de frontière pénalisant pour l'obtention de données adjacentes), la réponse pourrait être « oui ».

Evidemment, l'observation de cette spécificité ne doit pas se réduire aux moyens à mettre en œuvre pour déceler cette dernière, et si l'étude des territoires de montagne telle qu'elle est envisagée ici se passe de particularités méthodologiques, tout laisse à penser que l'entrée par les réseaux d'infrastructures de transports rapides (ceux qui précisément permettent d'accéder aux terrains d'étude) offrira une approche particulière de ces espaces et qu'à l'inverse, ces territoires de montagne caractérisent de façon plus évidente des éléments de dynamiques et de recompositions territoriales.

Ainsi, un premier temps est consacré à la définition de la montagne et à son existence en tant qu'objet de recherche. C'est ici l'occasion de signaler que les trois terrains étudiés dans le cadre de cette thèse ne sont évidemment pas équivalents face à la montagne. En revanche, ils portent en eux cette appartenance montagnarde et sont tous concernés, à leur mesure, par les différents points développés dans cette partie, y compris par la problématique du franchissement, qui, bien que concernant plus spécialement la Maurienne, affecte les Bauges et le Bugey.

Le deuxième temps interroge la vocation de ces espaces et contribue à les redéfinir, à travers notamment la dichotomie urbanité/ruralité, intimement liée à la problématique des déplacements, et qui confère aux espaces montagnards des usages particuliers à l'origine de bouleversements territoriaux profonds.

Enfin, le troisième temps permet d'aborder la question de la traversée, thème récurrent dans la littérature et inévitable dans l'ouverture ou la fermeture des territoires.

[83] Boris Vian

1-2-1 La montagne, objet géographique

« *Des pentes hardies, des pics, des torrents et des éboulis descendus des hauts sommets neigeux : cette image familière réunit des éléments du paysage montagnard. La moisson, la vendange dans la plaine, et là-haut la forêt, puis le troupeau, puis le désert glacé : ces traits se superposent aux précédents ; ils indiquent le parti que l'homme a tiré de la montagne, et soulignent de quelle manière elle limite ses efforts*. »[84] Ainsi J. Blache définit-il la montagne en 1933. Un bref détour par un dictionnaire des noms communs offre une définition tout aussi approximative (« *élévation naturelle du sol caractérisée par une forte dénivellation entre les sommets et le fond des vallées* »[85]), laissant présager des difficultés rencontrées par les scientifiques à s'accorder autour d'une définition géographique commune[86].

Fort de ces discordances (la montagne des uns n'étant pas la montagne des autres), chacun y reconnaît cependant un objet géographique à part entière, B. Debarbieux l'évoquant même comme « *une figure tutélaire du discours géographique* »[87]. Empreinte de sacralisation puis de déterminisme, la montagne en géographie connaît un renouveau épistémologique au début des années 1900 à travers de nombreux travaux de géographie régionale, où éléments physiques et anthropiques se conjuguent dans un système mis au regard d'espaces qui lui sont contigus. La montagne s'intègre ainsi dans les problématiques actuelles et, loin d'être considérée comme un simple support, ce « *référent spatial commode* » que critique B. Debarbieux (2001), la montagne, se place à la croisée de l'analyse spatiale et des représentations.

Il est nécessaire de s'interroger sur la spécificité des espaces montagnards. Porteuse d'imaginaire, d'exploits, de valeurs, de consensus, la montagne telle que nous l'envisageons est à la fois situation géographique, contexte socio-économique et vecteur de nouvelles territorialités. Dans le cadre d'une recherche sur les mécanismes d'ouverture et de fermeture des territoires, le regard particulier posé sur cet objet tient, il est aisé d'en convenir, de la multiplicité des obstacles naturels (doc. n°5) fréquemment considérés comme la principale raison de l'enclavement. C'est bien ce « *milieu contraint et fragile* »[88], hérité des conceptions naturalistes, que les géographes placent au cœur des questionnements sur la spécificité montagnarde.

Au-delà de « *cette évidence physique difficilement contestable* »[89], cette spécificité repose d'une part sur l'agencement particulier, sur ces espaces, d'éléments qui ne leur sont pas intrinsèques (économie, histoire, flux…), et d'autre part sur la mise en œuvre de

[84] J. Blache, *L'homme et la montagne*, Gallimard, Paris, 1933, 190 p.
[85] *Le Petit Larousse*, 2001
[86] La question de la délimitation, du bornage, de cet objet « montagne » s'est évidemment posée. Il ne semble cependant pas pertinent d'ouvrir ici ce débat. En revanche, nous évoquons plus loin les limites du caractère physique de cette définition, qui pourrait être revu à l'aide d'éléments socio-spatiaux. Pour l'heure, nous retiendrons, parce que c'est celui communément admis en aménagement du territoire, le décret de juin 1961, définissant les communes de montagne comme « toute commune ayant plus de 80% de son territoire à une altitude supérieure à 600 m, ou une dénivellation entre le point le plus bas et le point le plus haut de 400 m au minimum. », auquel la loi montagne de 1985 a amené quelques précisions : « *une commune de montagne connaît une limitation des possibilités d'utilisation de la terre en fonction des conditions climatiques* ».
[87] Y. Veyret (coordinatrice), *Les montagnes, discours et enjeux géographiques*, SEDES, Liège, 2001, 140 p.
[88] I. Sacareau, *La montagne, une approche géographique*, Belin, Paris, 2003, 287 p.
[89] I. Sacareau, *Ibid*

politiques (maintien de l'agriculture, défense de la biodiversité, gestion des risques, développement touristique, etc.) illustrant les enjeux de ces territoires au regard d'autres types d'espaces et confortant les particularismes dont pourraient se targuer les sociétés montagnardes dans le but de conserver leurs identités (rappelons ici une partie de la définition du territoire proposée par G. Di Méo : « *appropriation délibérée de l'espace géographique. Cette appropriation est le fait de groupes sociaux localisés qui se donnent une représentation particulière d'eux-mêmes, de leur histoire, de leur singularité, de leur identité* »[90]).

De grandes problématiques ressortent de ces croisements thématiques ; il convient d'en rappeler succinctement la substance avant de se pencher sur la question plus particulière des interactions entre territoire de montagne et système de transports rapides.

Si l'on revient sur l'œuvre de J. Blache, dont la première partie est entièrement consacrée aux Alpes[91], il y est principalement question de paysages, de procédés agricoles, de migrations (permanentes ou temporaires), d'étagement de la végétation, d'économie montagnarde et de modes de vie. Dans cette logique, P. Vidal de la Blache comme R. Blanchard, participant à l'époque à une « *géographie des régions naturelles* », tentent de mettre en relation le caractère montagnard d'un environnement naturel et l'identification d'une région géographique (B. Debarbieux, 2001). Bien que cette approche laisse rapidement apparaître des limites conceptuelles (la région étant avant tout l'expression d'une cohésion économique et sociale, n'interdisant donc nullement le chevauchement d'entités naturelles différentes), la géographie des territoires de montagne est amorcée, relayée par des questionnements sur les échelles, les temporalités, les fonctionnalités et les représentations de ces espaces. L'idée d'ouverture trouve volontiers place dans cette mosaïque de thématiques par laquelle la montagne peut être questionnée. A travers le concept de territoire, rappelons le probable caractère intégrateur de l'ouverture.

Ainsi, le chapitre conclusif de J. Blache illustre fort bien l'appréciation paradoxale de l'ouverture des territoires de montagne par les réseaux (bien que ce texte date d'ailleurs de 1933, il reste d'actualité) :

> *« Le développement des voies de communications modernes porte partout à la vie de montagne un coup très rude ; il donne un moindre prix à ces échanges dont la proximité faisait toute l'activité ; il contribue à ruiner l'archaïsme montagnard, et l'exotisme local ; à niveler les genres de vie si variés des hautes vallées. […] Diverses ressources, traditionnelles ou nouvelles : l'exploitation forestière ; le fond permanent de l'activité pastorale ; la houille blanche ; le tourisme et l'alpinisme, font figure de compensations assez médiocres au total, à toutes les formes d'activités originales et variées dont les hautes terres se dépouillent peu à peu [en raison de nouvelles voies de communications]. Et la colonisation, le progrès économique hésitent à les aborder. Après*

[90] G. Di Méo (sous la dir.), *Géographie sociale : quelle géographie sociale ?*, Bulletin de l'Association des Géographes Français, 2004-2, p 194-255

[91] B. Debarbieux évoque à ce sujet la figure « prototypale » des Alpes (helvétiques) dans toutes les recherches sur la montagne, cette chaîne ayant « *valeur de modèle d'interprétation et d'étalon pour évaluer le caractère montagnard des autres chaînes*. » dans B. Debarbieux, *La montagne : un objet géographique ?*, p. 11-34, dans Y. Veyret (coordinatrice), *Les montagnes, discours et enjeux géographiques*, SEDES, Liège, 2001, 140 p

avoir joué un rôle capital aux origines du peuplement, il semble que les montagnes voient les hommes se détourner d'elles ».

Ce différentiel entre agents externes et fonctionnement interne ne fait que souligner les fragmentations spatiales inhérentes à un territoire et impose de penser la montagne habitée dans un système territorial plus vaste que le massif ou la vallée *stricto sensu*. Cette réalité mène à un questionnement sur le couple urbanité/ruralité.

1-2-2 La montagne entre ville et campagne : fonctionnements et représentations croisées

Interpellé par le premier constat (manifeste dans les propos de J. Blache) d'un espace montagnard perturbé par des éléments externes (propre à tout système ouvert), un second constat prend corps à travers les zonages définis par l'INSEE dans sa carte des territoires vécus[92] (doc. n°7), où les zones de montagnes[93] sont partagées entre des espaces sous influence urbaine et des espaces sous influence rurale, mais où la quasi-totalité des espaces ruraux sont situés en zone de montagne (doc. n° 8). Force est de constater donc les multiples visages de la montagne, révélateurs des différents usages de cet espace productif (pastoralisme, industrie, loisirs etc.), en interactions avec un avant-pays et des espaces de plaine plus éloignés.

Doc. n°7 : Typologie du zonage fonctionnel de l'espace selon l'INSEE

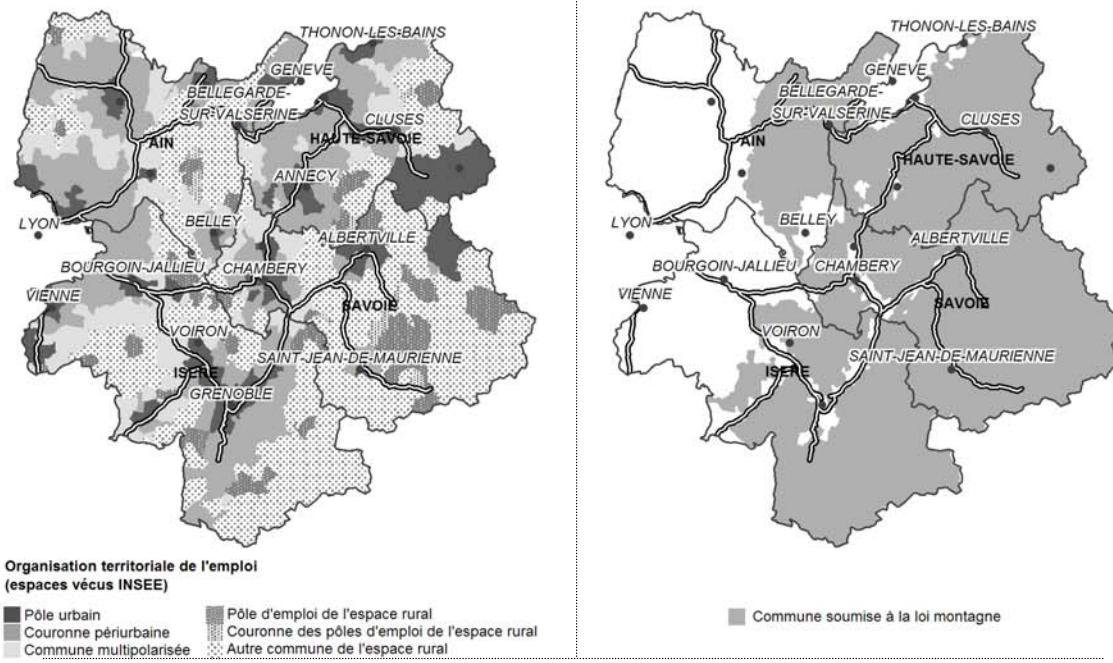
Espaces urbains	Espaces ruraux
Pôles urbains : unités urbaines* (*UU - agglomération) comptant 5 000 emplois ou plus	Pôles d'emploi de l'espace rural : communes (ou UU) n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine comptant 1 500 emplois ou plus.
Couronne périurbaine : communes (ou UU) dont 40 % ou plus des actifs résidents travaillent hors de la commune (ou de l'unité urbaine) mais dans l'aire urbaine.	Couronne des pôles d'emploi de l'espace rural : communes (ou UU) n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine dont 40% ou plus des actifs résidents travaillent hors de la commune (ou de l'unité urbaine) mais dans l'aire d'emploi de l'espace rural.
Communes multipolarisées : communes (ou UU) dont 40% ou plus des actifs résidents travaillent dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles	Autres communes de l'espace à dominante rurale : communes (ou UU) n'appartenant ni à l'espace à dominante urbaine, ni à une aire d'emploi de l'espace rural.

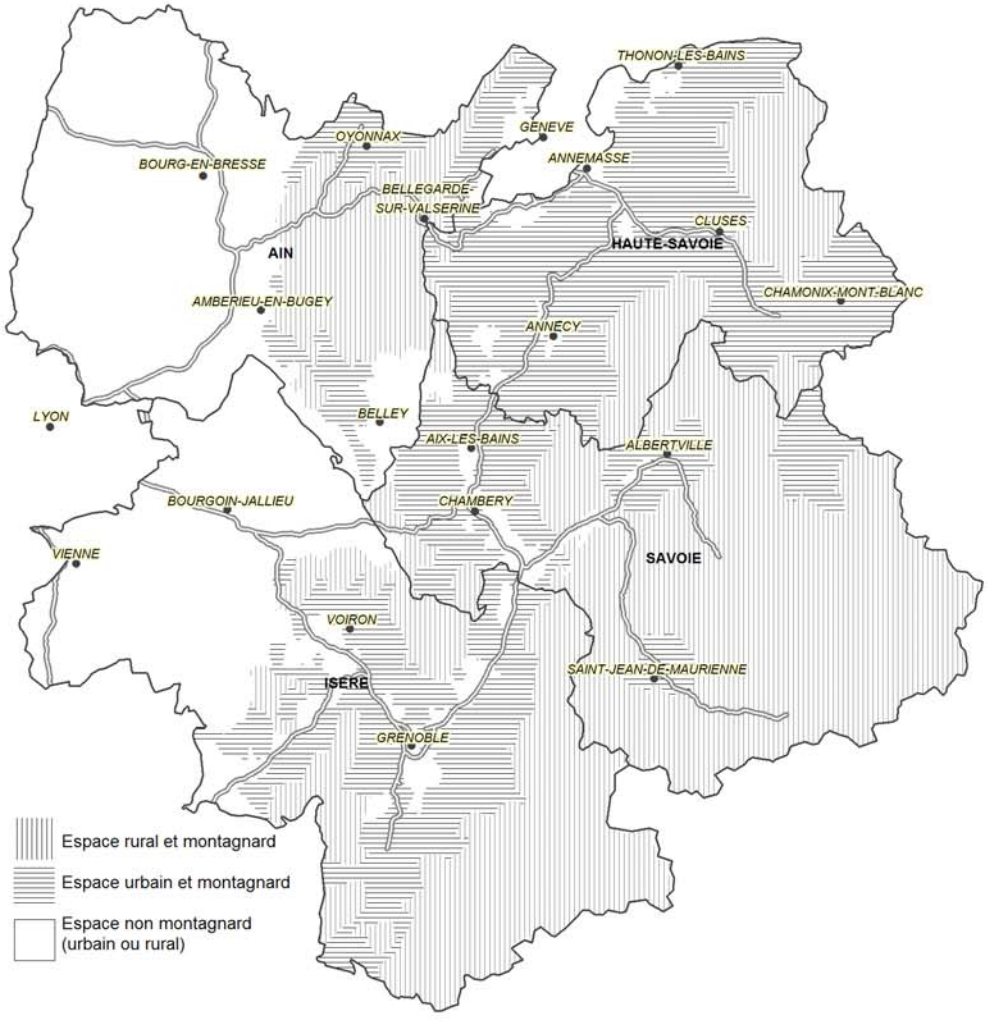
Source : INSEE

[92] www.insee.fr

[93] La liste de ces communes est disponible sur le site de l'Association Nationale des Elus de la Montagne : www.anem.fr.
Ces deux sources d'information (zonage INSEE et loi montagne), aux périmètres parfois discutables, d'une part font référence dans un grand nombre d'études et d'autre part correspondent –dans le cadre de la loi montagne- à des territoires d'actions spécifiques.

Doc. n°8 : Approche technocratique des régions de montagne et de la ruralité

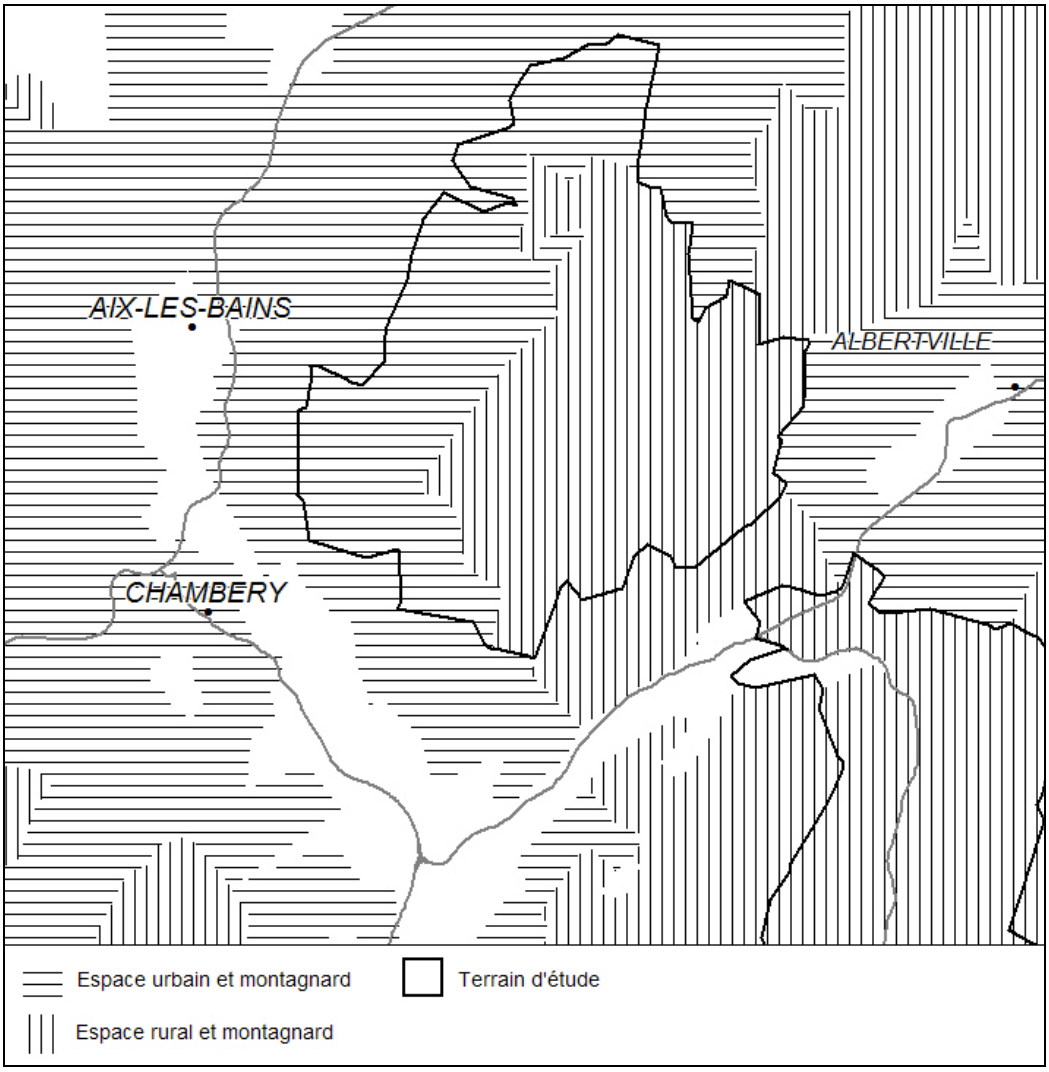




Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008, d'après INSEE, RGP 1999 et communes loi montagne de 1985

En s'en tenant à la lecture de la loi montagne et à la nomenclature INSEE, il ressort que plus de la moitié (56%) des communes de montagne des départements de l'Ain, de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie appartiennent à des espaces urbains. De la même façon, 50% des espaces urbains de ces quatre départements se trouvent en zone de montagne. Si ces chiffres peuvent paraître surprenant, il s'avère, en observant plus en détail la cartographie de chacun de ces éléments, que la cohérence fait défaut, et que seule une analyse qualitative peut parer aux limites du statistique et du systématique. Ainsi le doc. n°9 illustre-t-il certaines défaillances d'une approche technocratique et souligne-t-il la nécessité de tenir compte des représentations et de l'image des territoires.

Doc. n°9 : Le « V Chambérien », un espace montagnard ?



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008, d'après INSEE, RGP 1999 et communes loi montagne de 1985

En effet, certaines communes « *plutôt* » rurales de l'Avant Pays savoyard (à l'ouest de Chambéry et d'Aix-les-Bains) sont ici comprises dans un zonage de l'espace urbain. A l'inverse, un certain nombre de communes du « V Chambérien » ne sont pas classées en zone de montagne bien que cernées par de hauts sommets... C'est donc moins sur les critères utilisés pour réaliser ces zonages que sur la lecture qui en est faite que porte le questionnement. Ainsi, ne doit-on pas retenir, dans le cadre précis de cette recherche, ce qui

relève du sentiment d'appartenance à l'un ou l'autre de ces types d'espaces ? Cette approche appelle une redéfinition de la montagne qui n'appartiendrait donc plus à une batterie de critères mais à la subjectivité de chacun. La relativité inhérente à ce type d'approche permet donc d'envisager des espaces à la fois urbains, ruraux, montagnards ou non, selon l'expérience sensible de chacun.

> Espaces ruraux et société urbaine

Un atelier de démocratie participative[94], organisé par la région Rhône-Alpes au printemps 2006 dont le thème était « *le rôle et l'avenir des espaces ruraux dans les sociétés européennes* » a permis de mettre en lumière les représentations d'un panel de citoyens rhône-alpins sur les espaces ruraux (donc en partie montagnards) de la région.

Deux grands principes, à la fois moteurs et freins, ont très rapidement émergé de cet atelier citoyen : d'une part le caractère relatif de la ruralité, considérée essentiellement au regard de l'urbain et par des urbains (puisque ce panel est représentatif des habitants de la région…) et d'autre part le caractère nostalgique de cette même ruralité : décrire les espaces ruraux d'aujourd'hui c'est avant tout décrire ce qu'ils ne sont plus.

L'instauration de cette démarche et la très forte implication qu'elle a suscitée parmi les « panélistes », compte tenu du thème choisi, interroge fondamentalement, à travers le partage des décisions concernant ces espaces ruraux, l'existence même de cette division fonctionnelle de l'espace.

Par ailleurs, le caractère a-territorial des débats menés dans le cadre de ces ateliers (la question du lien social a très souvent monopolisé les échanges) souligne, au-delà de la construction de discours politiques en mal d'emprise spatiale, la nécessité de penser l'aménagement non plus à travers cette dichotomie rural/urbain (dépassée depuis les années 1980 par de profondes mutations socio-spatiales -concentration des activités et mobilités croissantes notamment- à l'origine de cette hétérogénéité territoriale[95]), mais bien dans l'idée de systèmes territoriaux cohérents et multi-fonctionnels (comprenant des espaces urbains et ruraux). Entre constats et recommandations, l'avis ci-dessous témoigne de cette difficulté à dépasser certaines représentations dont on connaît les limites :

> *« Malgré certaines divergences, une vision globale et partagée a émergé de nos débats : il est nécessaire de renforcer l'identité et d'atténuer la dépendance des espaces ruraux pour transformer ces « espaces sous influence » en « espace à part entière ». Cependant, le lien entre les espaces ruraux et les espaces urbains s'inscrit de façon continue, en toile de fond.*
>
> *Les espaces ruraux sont apparus comme des espaces porteurs de valeurs positives qui suscitent en tous une « envie de campagne ». Mais nous avons aussi remarqué leur diversité ainsi que leur attractivité qui engendre des risques de mise en*

[94] Atelier citoyen (auquel nous avons pris part) organisé par la région Rhône-Alpes et animé par *Economie et humanisme*, durant trois week-end des mois de mai et juin 2006. L'avis citoyen, fruit de ces journées de travail, a été débattu en mars 2007 avec d'autres citoyens européens ayant procédé à une démarche similaire, et a abouti à un avis européen.

[95] Y. Jean, *Analyse comparative des deux modèles explicatifs des évolutions des espaces ruraux français*, Annales de Géographie, Armand Colin, n°598, 1997, p. 631-646

danger de leurs ressources (étalement urbain, pollution, dégradation des paysages, etc.), et de perte d'autonomie ou de ségrégation sociale.

Face à ce constat, nous avons souhaité proposer des actions volontaristes : mieux établir la complémentarité entre espaces ruraux et espaces urbains, maîtriser le foncier, diminuer les pollutions, maintien des services et du cadre de vie, etc. Au-delà de ces actions, nous voyons bien la nécessité d'un changement de système de valeurs pour envisager un autre avenir pour les espaces ruraux.

Il s'agit d'abord de requalifier le statut des villes. Les villes doivent réfléchir et agir sur leur propre environnement afin d'être plus attractives.

Il s'agit aussi de promouvoir des valeurs qui caractérisent la richesse des espaces ruraux de demain : qualité, identité, diversification (mixité), innovation (expérimentation), partage et participation.

Ces notions induisent a priori *un investissement citoyen de la part de tous, une responsabilité et des devoirs accrus. »*

1er atelier citoyen Rhône-Alpes, Avis du panel de citoyens sur « le rôle et l'avenir des espaces ruraux dans les sociétés européennes », août 2006

> Urbanité et montagne

La dichotomie urbain-rural ne doit en rien se substituer au couple plaine-montagne, mais l'importance que l'on pourrait accorder aux discours sur les espaces ruraux dans une réflexion sur la montagne tient du fait que la quasi-totalité des communes rurales sont également des communes de montagne, et que l'image de cette dernière lui prête souvent un visage, si ce n'est rural, tout du moins agricole ou naturel. Pourtant, nous l'avons vu plus haut, plus de la moitié des communes de montagne sont classifiées comme étant des communes urbaines.

En parallèle, l'absence de références à la montagne dans les échanges du panel de citoyens (à l'exception de quelques sujets touchant aux sports d'hiver, PNR ou paysages) relève aussi de ce constat et confirme que des dotations fonctionnelles peuvent être distinctes d'un milieu physique spécifique *a priori* contraignant ou fragile.

Finalement, au-delà du type de territoire, délimité dans le cas des zonages INSEE par l'appréciation statistique de profils migratoires (domicile-travail), c'est sur la représentation qui en est donnée qu'il convient d'insister, aussi bien pour définir la montagne que pour analyser les territorialités de ses habitants. Ainsi en témoigne l'enquête du CREDOC sur les conditions de vie et les aspirations des Français (2001) illustrant l'ambivalence du rural et de l'urbain, partagés entre modes de vie et représentations territoriales ; sur les 2 000 personnes interrogées, 40% disent habiter un espace rural alors que 25% de l'échantillon y résident effectivement[96]. Cette enquête met de la sorte en évidence l'attractivité, résidentielle et affective, exercée par les espaces ruraux.

La catégorie la plus encline à l'expression de cette attractivité est celle des périurbains, qui, pour 85% d'entre eux, considèrent vivre à la campagne. Les chercheurs du CREDOC mentionnent d'ailleurs les particularités de cette population qui, à bien des égards, se

[96] R. Bigot et G. Hatchuel, *L'enquête du Crédoc sur les français et l'espace rural* - Synthèse, dans P. Perrier-Cornet, *Repenser les campagnes*, L'aube, DATAR, Paris, 2002, 279 p.

rapprochent plus des ruraux que des urbains (types d'habitat, équipement du logement, sociabilité, perception du cadre de vie), à l'exception des navettes domicile/travail tournées préférentiellement vers un pôle urbain. Le visage de la ruralité se transforme sous l'effet d'une fréquentation plus massive par les urbains, porteurs de nouvelles façons de vivre et d'habiter le rural, et à travers la généralisation de la voiture individuelle structurant d'autant plus les espaces périurbains et ruraux. Un ouvrage commun INSEE/INRA[97] convie trois points centraux de ces nouvelles organisations territoriales :

- comprendre jusqu'où ce desserrement de l'habitat peut aller, et quelles formes il est susceptible de revêtir lorsque la distance au pôle d'emploi et centre de services supérieurs devient grande ;

- les mouvements de population vers le rural sont-ils porteurs d'emplois ?

- villes et campagnes convergent-elles vers un même mode de vie ?

Posées aux territoires de montagne, ces interrogations prennent d'autant plus de sens que les distances-temps augmentent au fur et à mesure de l'irrégularité du relief. Pour autant, est-il permis de considérer ces mécanismes pareillement dans les espaces ruraux de montagne (majoritaires dans cette recherche) et dans les espaces ruraux de plaine ? Quelle place les réseaux autoroutiers et ferroviaires occupent-ils dans cette nouvelle géographie ?

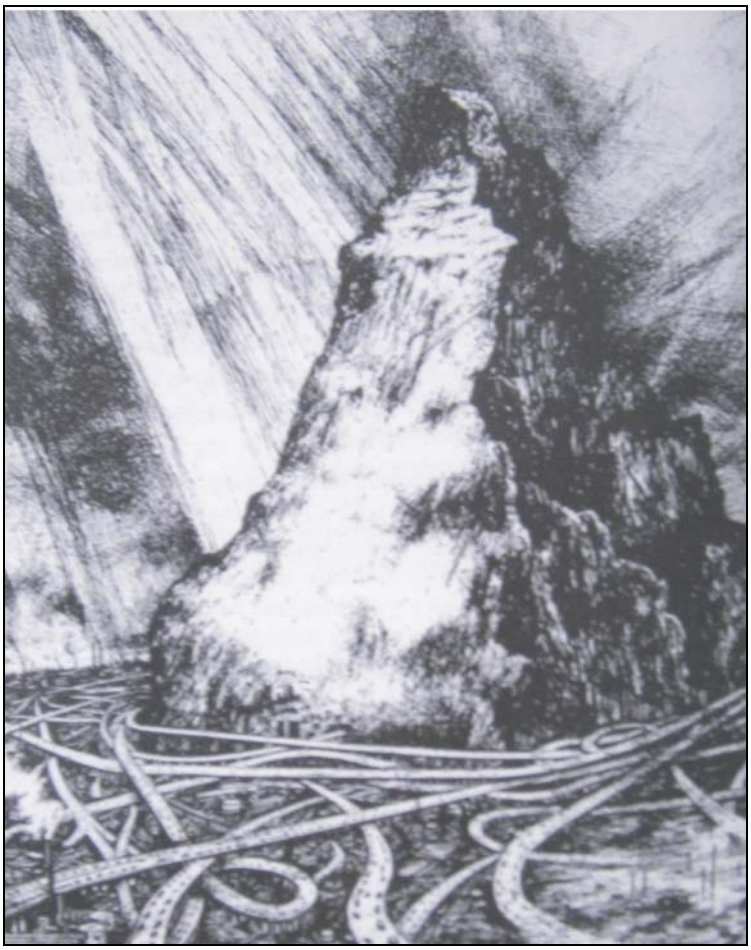
Les parties à venir seront l'occasion d'entrevoir le rôle de la montagne dans certaines de ces dynamiques territoriales.

1-2-3 Enjamber des territoires pour traverser les montagnes : un compromis nécessaire ?

Si la montagne se trouve être, dans cette recherche, un lieu privilégié pour l'observation des mécanismes d'ouverture/fermeture, elle a surtout suscité, depuis des décennies, de nombreux débats quant au fait de la traverser. Les recherches menées sur le franchissement de ces espaces sont centrales au regard des enjeux ici évoqués, d'autant plus qu'elles portent fréquemment, en raison de « l'alpinocentrisme »[98] de rigueur, sur une partie des terrains d'études. Cette problématique, qui se pose surtout aux massifs et vallées alpines, a souvent considéré la montagne comme un obstacle aux grands flux de transit qui la parcourent. Le dessin ci-dessous (doc. n°10) laisse présager, en guise d'introduction, de la multiplicité des enjeux et des représentations relatifs à ces traversées.

[97] *Les campagnes et leurs villes*, collection Contours et caractères, INSEE, INRA, Paris, 20 p, 1998
[98] I. Sacareau, 2003

Doc. n°10 : Le Cervin cerné par le « progrès »



Source : Martial Leiter, dans B. Debarbieux, 2003

Aujourd'hui, les controverses propres au territoire conduisent à interroger les traversées, non plus seulement pour les flux qu'elles produisent mais bien pour leurs effets sur les espaces franchis. S'il existe de nombreuses autres régions de passage, la question est d'autant plus épineuse en montagne que la concentration des flux est grande, en lien avec des contraintes géographiques (limitant les points de passage – cols et tunnels – donc les couloirs permettant d'y accéder) et fonctionnelles (par exemple report sur le tunnel du Fréjus du trafic du Mont-Blanc lors de l'incendie de ce dernier) dans des territoires à forte valeur environnementale.

A l'occasion de la rencontre des ministres des transports de l'arc alpin, le ministre français D. Perben, avance l'idée d'une « *bourse de transit* »[99] (système permettant aux poids lourds de réserver des droits de passage, droits d'autant plus chers que le trafic serait dense, et inversement) signifiant un compromis de taille : la nécessité du transport routier de marchandises (à défaut d'une liaison ferroviaire dédiée reliant Lyon à Turin), l'hyper-concentration des flux et la pollution qui l'accompagne. Les dispositions des territoires traversés (et néanmoins desservis) ainsi que la multifonctionnalité des axes de transports sera, dans ce contexte, l'angle d'approche choisi pour les deux sous-parties qui suivent.

[99] Le Progrès, 20 octobre 2006

> Traverser les montagnes : une approche paradigmatique

Quelles que soient les époques, l'intérêt de ces traversées alpines est grand et quasi-immuable. Il s'agit en effet d'échanger des marchandises, de communiquer, de conquérir ou de se divertir. Inscrits dans un jeu d'échelles spatio-temporelles complexe mais irréductible, cette multiplicité d'enjeux invite à une lecture transversale des traversées alpines : « *interpénétration des économies nationales et régionales ; idéologie du bien-fondé de la libre circulation des hommes et des marchandises ; écologie pour les milieux traversés ; considération pour les hommes et les femmes qui vivent de ce trafic et pour ceux qui vivent à ses abords ; sécurité enfin depuis que les tunnels routiers ont fait la preuve de leur dangerosité* »[100].

Les universitaires qui se sont penchés sur la question de ces traversées ont procédé, avant d'entrevoir ces thématiques dans leur ensemble et dans leurs interrelations, à l'analyse géo-historique des principaux axes et points de passage, faisant ainsi écho à plusieurs siècles d'aménagements de percées et de voies. La première de ces voies fut la jetée du pont du Diable, entre les cantons du Tessin et d'Uri en 1237, prémisse d'une voie centrale dans les Alpes[101]. En 1880, le tunnel du Saint-Gothard est inauguré et devient la plus grande infrastructure transalpine. Aujourd'hui, on ne compte pas moins de 16 tunnels sur l'ensemble de l'arc alpin.

Etant donné l'antériorité de ces problématiques, c'est donc dans la peinture et dans la littérature qu'historiens et géographes sont allés chercher des témoignages de présence, prédominance ou désuétude de ces traversées[102]. Il s'agit essentiellement de décrire à la fois les principaux itinéraires et « infrastructures » du passage (voie romaine, poste frontière, hospice, relais, puis percées ferroviaire et autoroutière), les échanges qu'ils ont permis, l'imaginaire gravitant autour de ces traversées ou encore les types de personnes à qui elles ont été, en des temps variés, destinées (marchands, militaires, touristes).

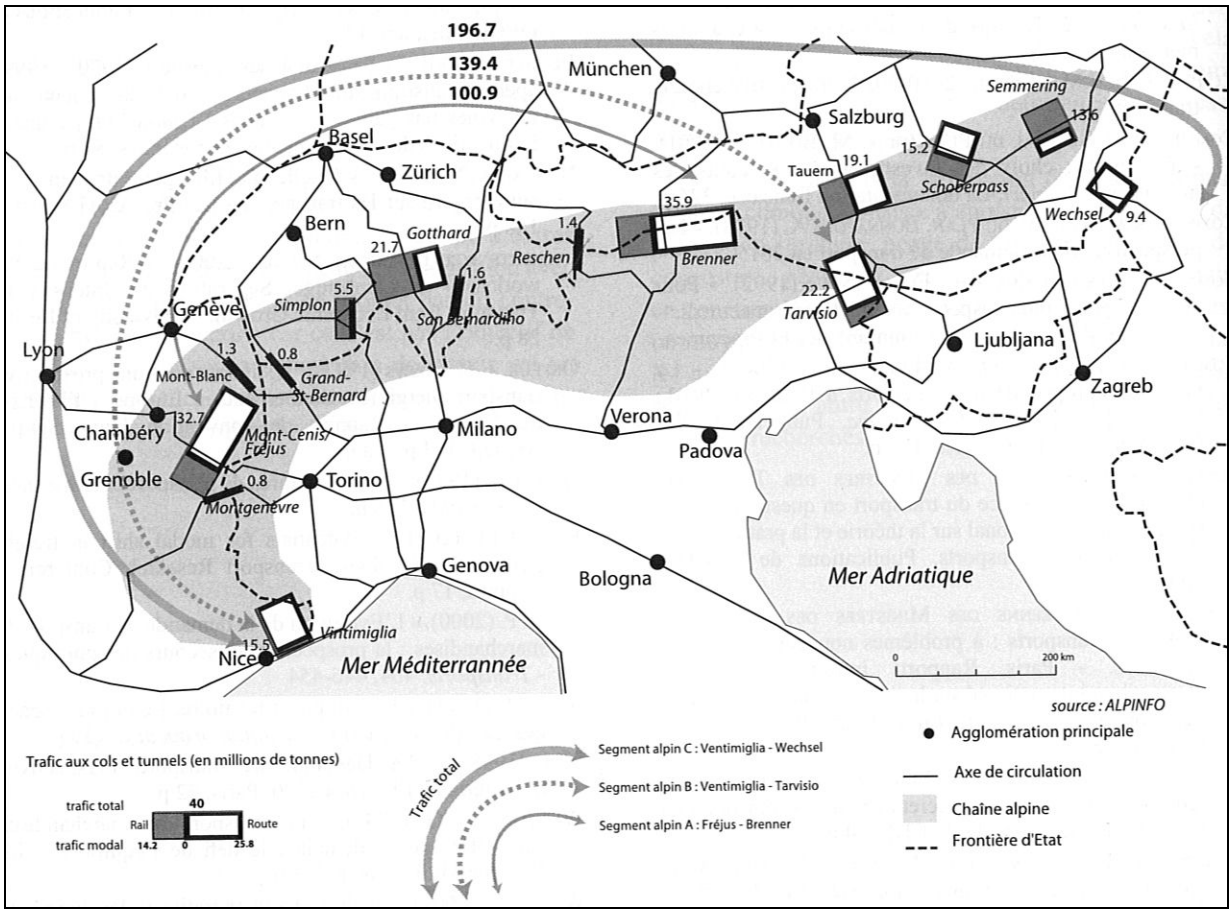
La deuxième approche consacrée depuis quelques années aux traversées se situe à la rencontre de principes économiques, incontournables du point de vue explicatif comme prospectif, et de préoccupations environnementales légitimes et à intégrer au système productif. Ces études sont le plus souvent le fruit d'économistes des transports, tels Y. Crozet ou K. Colletis-Wahl, ainsi que de géographes des transports, parmi lesquels J. Varlet qui s'est particulièrement penché sur l'analyse des grands flux de circulation. L'augmentation presque constante depuis vingt ans du trafic de fret dans l'arc alpin (et plus particulièrement dans les Alpes françaises par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus) confirment donc les enjeux de sécurité, de fluidité et d'environnement qui ont insufflé bon nombre de recherches. Une étude menée en 2004 dans le cadre de la Conférence des Alpes Franco-italiennes[103] met ainsi en lumière l'importance de ces trafics de fret dans l'arc alpin (près de 200 millions de tonnes en 2002, dont la moitié de transit) ainsi qu'entre la France et l'Italie (doc. n°11).

---

[100] B. Debarbieux, *Traverser les Alpes - 2000 ans d'histoire*, catalogue de l'exposition, Chamonix-Mont-Blanc, 2003, 79 p.
[101] R. Knafou, *Les Alpes, une montagne au coeur de l'Europe*, La documentation française, 2003, 63 p.
[102] De nombreux ouvrages ou articles abordent ces questions historiques, notamment L. et G. Aliprandi (2003), P. Guichonnet (2003), J.-J. Rey-Bellet (2004), J.D. Candaux(2004), L. Freschi (2004), J. Varlet (2004)
[103] J. Varlet et L. Berne, *Les trafics transalpins aux principaux cols et tunnels*, Observatoire des transports franco-italiens, Conférence des Alpes Franco-Italiennes, 2004

Y. Crozet[104] propose quant à lui, par un examen comparatif route/fer du transport de marchandises, d'une part de combiner différents modes de transports (selon le modèle suisse), d'autre part de ne plus exclusivement raisonner en terme de nouvelles infrastructures mais bien d'adaptabilité pour plus de fluidité des infrastructures existantes.

Doc. n°11 : Trafics routiers et ferroviaires de marchandises aux principaux cols et tunnels de l'arc alpin



*Sources : Alpinfo (*http://www.are.admin.ch/are/fr/verkehr/alpinfo*)*

Réalisation : L. Berne et J. Varlet, EDYTEM, 2003

Inscrit dans un courant de géographie actuelle fortement marquée par le territoire, une troisième approche se profile, abordant les traversées selon le prisme de l'appropriation symbolique et des pratiques socio-spatiales. C'est particulièrement le fait de B. Debarbieux[105], rejoint par X. Bernier[106], C. Gauchon[107] et G.-P. Torricelli[108] qui interpellent tour à

[104] Y. Crozet, *Traversées alpines - comment conjuguer fluidité et respect de l'environnement ?* , in Traverser les montagnes, Collection EDYTEM, n°2, 2002, Chambéry, p. 67 - 78

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

[106] X. Bernier, *Les cols routiers dans la traversée des montagnes françaises. Contribution à une définition plurivalente et dynamique*, in Traverser les montagnes, octobre 2002 - Chambéry, p. 91 - 102

[107] C. Gauchon, *Les monuments du passage*, Traverser les montagnes, Cahier de Géographie numéro 2, octobre 2002, Chambéry, p. 53-64

[108] G.Paolo Torricelli, *Traversées alpines, villes et territoire : le paradoxe de la vitesse*, Revue de Géographie Alpine, octobre 2002 - Tome 90 n°3, p. 25-36

tour les territoires traversés et les marqueurs territoriaux du passage. Cette approche, et particulièrement celle proposée par G.-P. Torricelli croisant système de transport et urbanisation dans les Alpes, est un tremplin permettant de dépasser l'idée de traversée *stricto sensu*, concernant un seul type d'usage (le transit), pour s'attacher aux multiples dynamiques territoriales qu'ont pu impulser les transports en montagne.

> La montagne, révélatrice de vitesses différenciées

De la montagne-obstacle, où la pénibilité des déplacements tient également lieu de marqueur de plaisir (ainsi le relate, en 1724, Monsieur de Vaugondy à qui « *cette horrible traversée… émeut l'âme par un spectacle si nouveau, si inattendu, que l'on y oublie la fatigue ; et les horreurs que l'on a sous les yeux à chaque pas s'y transforment en beautés qui remplissent l'âme d'un charme secret.* »[109]), à la montagne-interface[110], support de mobilités et de pratiques hétérogènes, la vitesse constitue le fil conducteur, témoin et acteur du progrès technique, leitmotiv de nos sociétés contemporaines et occidentales.

Bien plus que de traverser un espace, c'est donc le temps que l'on franchit. Là se dessinent de profonds bouleversements touchant directement les territoires. C'est dans l'association de ces deux réalités (espace et temps) que G.-P. Torricelli décline systèmes de transport et types d'organisations territoriales associés (doc. n°12 ainsi que sa réinterprétation graphique que nous proposons : doc. n°13). Si ce modèle ne fait état que des territoires traversés (à l'image des nombreux travaux sur les infrastructures de transports rapides), les systèmes de production, principes de localisation et fonctions urbaines qui y sont décrites sont logiquement transposables à des situations géographiques différentes de celles énoncées en première ligne.

Appliquées à ces espaces montagnards, les questions d'ouverture et de fermeture prennent une consistance plus particulière encore tant la pression subie et suscitée par les infrastructures de transports y est forte et polémique ; les problèmes environnementaux sont souvent mis en avant pour révéler ces préoccupations. L'offre de transport devient également un argument de vente, d'autant plus important que ces espaces sont marqués par la saisonnalité. Etait audible il y a quelques mois une publicité pour des vacances d'hiver au « Club Med » : « *En choisissant le transport Club Med, vous arrivez détendu : pas de voyage fatiguant en voiture, pas d'embouteillage dans la Maurienne ou la Tarentaise, pas de chaînes à mettre, pas de parking à payer, pas de navettes à trouver* ».

[109] Cité dans J.D. Candaux, *Voyages et représentation. La littérature de voyage, les cols par plaisir*, in Traverser les montagnes, Collection EDYTEM, n°2, octobre 2002, Chambéry, p. 27 - 31

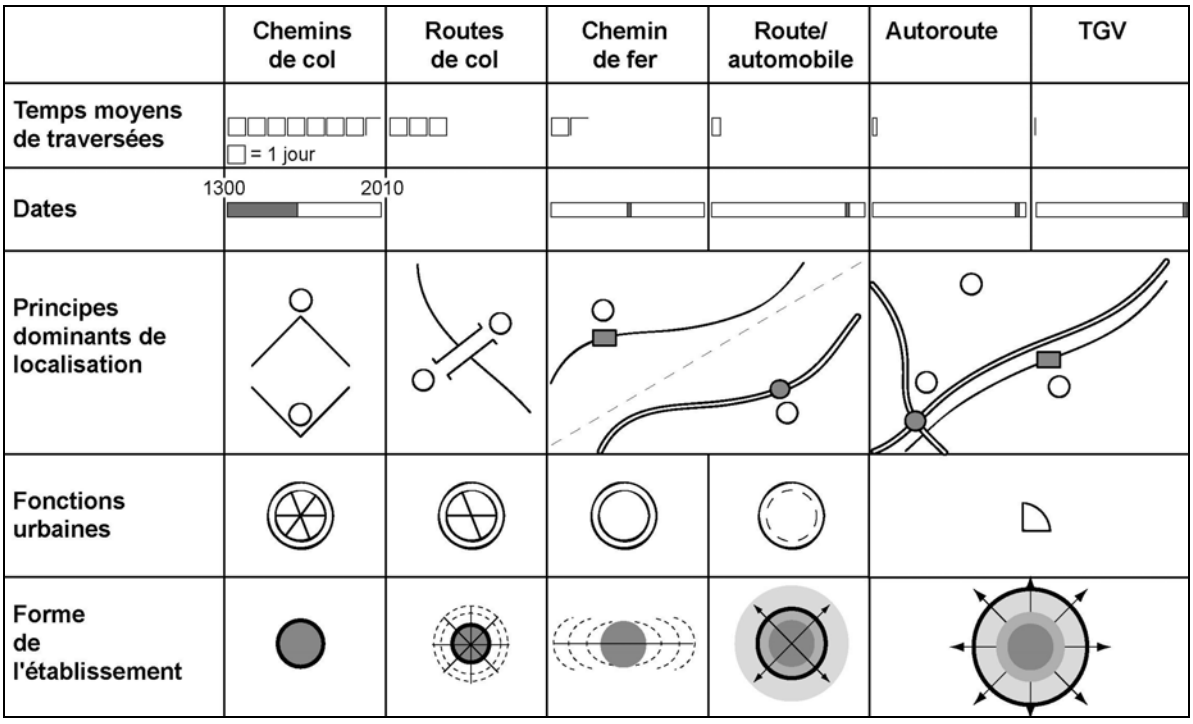
[110] Expressions employées par A.L. Amilhat-Szary à propos des Andes (2004), qui, d'un point de vue théorique, semble convenir à nos propos.

Doc. n°12 : Relations entre systèmes de transport et urbanisation dans les Alpes

	Chemins de col	Routes de col	Chemin de fer	Route/ automobile	Autoroute	TGV
Temps moyens de traversées	plus d'une semaine	2-3 jours	10h	5h	1-2h	moins de 30'
Dates	*1300 - 1790*		*1850*	*1950*	*1980*	*201*
Systèmes de production	"genres de vie" locaux	Mercantiliste	Industriel "classique"	"Fordiste" production de masse	Systèmes de production "flexibles"	
Principes dominants de localisation	Religieuse, commerciale, militaire, (lieux stratégiques)	Militaire, politique : contrôle des frontières et des flux	Industrielle (économies d'échelle en fonction de la proximité) "économie d'agglomération"		"économie de réseau" (localisation "flexible" en fonction des connexions)	
Fonctions urbaines	Ville multi-fonctionnelle (militaire, religieuse, marché, siège du pouvoir local)	Ville mono-fonctionnelle (pied de col, étape, garnison...)	Ville spécialisée : "industrielle", "logistique", "touristique" etc.	ville "de banlieue", ville de loisir	(quartier résidentiel?)	
Forme de l'établissement	Concentrée, taille modeste	Développement "radial-concentrlque"	Développement linéaire, conurbation industrielle	Péri-urbanisation	Déconcentration, urbanisation diffuse	

Source : Gian Paolo Torricelli, 2002

Doc. n°13 : Réinterprétation graphique du modèle de Gian-Paolo Torricelli



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008, d'après Gian-Paolo Torricelli, 2002

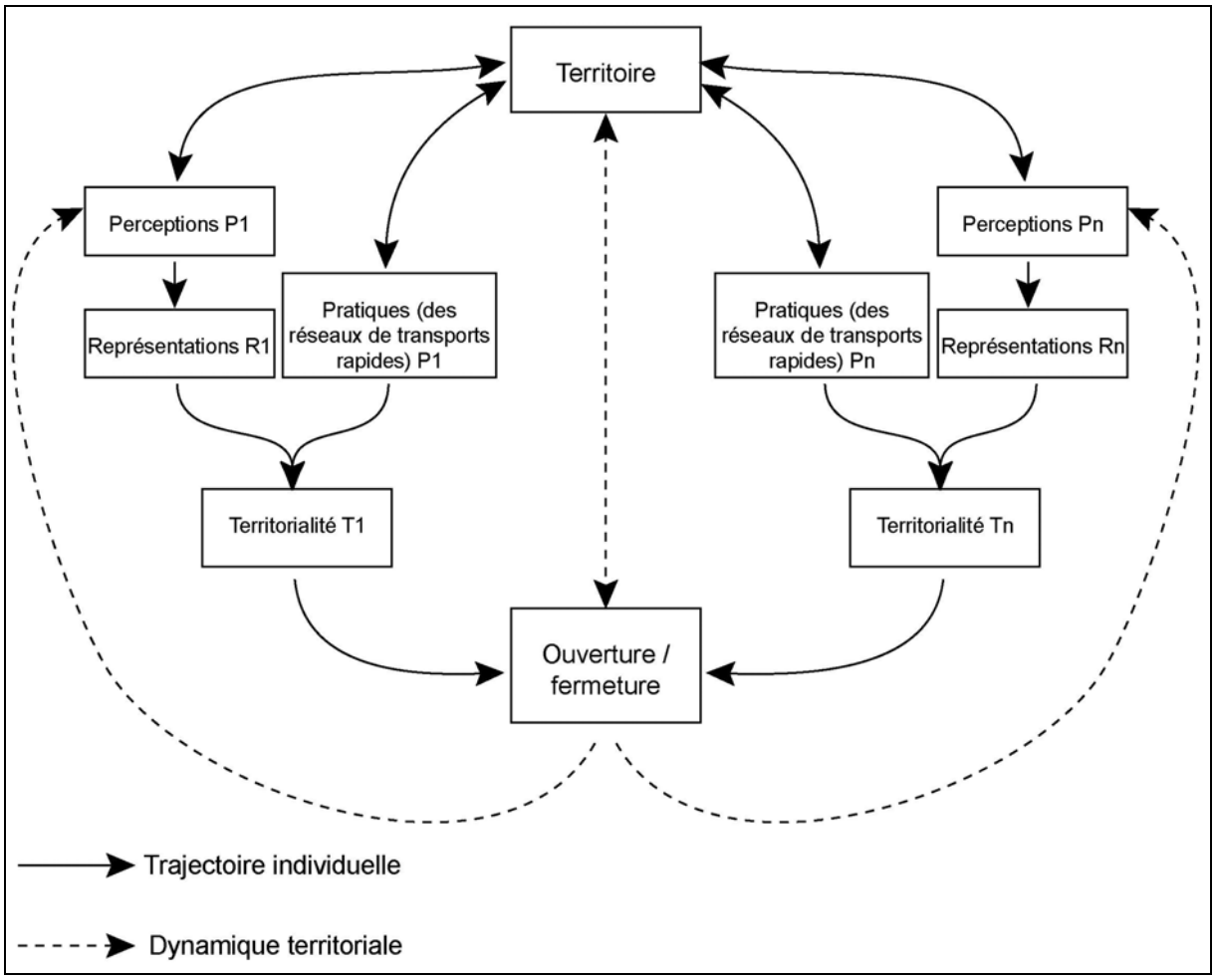
Cette saisonnalité rappelle du reste un dualisme essentiel, déjà soulevé par B. Steck lorsqu'il parle de l'enclave comme d'un lien. La pratique massive de ces territoires par des personnes qui ne les habitent pas et qui en font des espaces à vocation récréative, conduit à un positionnement relatif dans le système territorial classique organisé dans le croisement des espaces urbains et des espaces ruraux.

Dans ce prolongement, les géographes s'accordent à nuancer l'identité montagnarde telle qu'elle était décrite dans les travaux universitaires du XIX^{è} et début du XX^{è} siècle. En revanche, nul ne remet en question la multiplicité des usages de ces territoires, bien plus qu'en d'autres lieux. S'ajoutent ainsi aux espaces vécus des habitants des fonctions de transit et, selon les saisons, de tourisme (sorte de « transit ludique »). La spécificité des territoires de montagne relève donc de cette surimposition fonctionnelle impactant fortement les mécanismes de fermeture et d'ouverture dans ces espaces. L'intérêt de questionner la montagne par ses réseaux est avéré et encourage, au-delà d'une simple appréciation des flux, une lecture des pratiques et représentations de ceux qui l'habitent.

>> - <<

L'accroissement continu du réseau autoroutier depuis les années 1970, le développement de la grande vitesse ferroviaire et le miracle économique auquel ont bien souvent fait croire ces deux modes de transports ont conduit les scientifiques à s'interroger sur les effets d'abord économiques, puis spatiaux et territoriaux de telles infrastructures. Le désenclavement des territoires est la conséquence escomptée par les élus justifiant la création d'une infrastructure. Cela étant, au fil de recherches et de méthodologies renouvelées, il apparaît que ce désenclavement ne saurait avoir lieu sans dynamique locale (il n'est donc pas automatique) et qu'il se manifeste sous bien d'autres aspects que celui de l'ouverture d'un tronçon autoroutier. Au terme de ce premier chapitre, s'il ne fallait donc retenir qu'un message sur ce positionnement théorique et conceptuel, ce serait celui du caractère subjectif et relatif de la fermeture (et de l'ouverture). Il est cependant indéniable que les réseaux de transports rapides interagissent avec leurs espaces supports, par l'intermédiaire des pratiques individuelles et des territorialités qui les accompagnent.

Doc. n°14 : les « rapports d'appropriations *»[111] pour comprendre l'ouverture et la fermeture*



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008, d'après B. Debarbieux, 1988

Le schéma ci-dessus (doc. n°14), en rappelant les modalités d'élaboration des « *rapports d'appropriation* », contribue à faire entrer cette approche dans la lecture de la subjectivité de l'enclavement. Alors, les interactions entre territoire et territorialité apparaissent plus nettement, tout comme le lien entre ces territorialités (plutôt abordées à l'échelle de l'individu) et l'ouverture ou la fermeture de ce territoire. Ce schéma permet également de comprendre que, bien plus qu'un état, ouverture et fermeture sont le fruit de processus, régentés certes par le territoire et ses spécificités, mais aussi par des pratiques et des représentations évolutives (dans le temps et dans l'espace) selon des facteurs structurels et conjoncturels.

L'assise théorique de ce premier chapitre ne serait trouver grand intérêt sans sa déclinaison méthodologique (chapitre 2), permettant la mise en place d'un système d'observation et d'analyse et son application sur les trois tests de cette recherche.

[111] B. Debarbieux, *Territoires de Haute Montagne : recherches sur le processus de territorialisation et d'appropriation sociale de l'espace de haute montagne dans les Alpes du nord*, thèse de doctorat, Grenoble, 1988, 495 p.

Chapitre 2

La méthodologie générale de la recherche

Comment atteindre les objectifs fixés pour tenter de résoudre la problématique ? Quelle démarche générale entreprendre ? Comment articuler concept et cas pratique ? Ce deuxième chapitre consacré dans un premier temps aux terrains d'étude et dans un second temps à la méthode mise en place pour ce travail, est l'occasion d'apporter les réponses à ces questions. Qu'ils soient d'étude (Py dans les Pyrénées-Orientales, le Valromey), d'école (Boulc dans le Diois et Naussac en Lozère) ou professionnels (les territoires traversés par l'A89, la métropole lyonnaise), les « terrains » que nous avons rencontrés et parcourus durant ces dix dernières années ont participé à la formulation de quelques constats, livrés pêle-mêle, à l'origine de cette recherche : individualité des lieux, intérêt à travailler avec les habitants, tant leurs représentations sont essentielles dans la lecture des territoires, enjeux de la mobilité, conception *a minima* de l'aménagement… Cet apprentissage, aussi varié fut-il, a très largement contribué à la mise en place d'une démarche de recherche à la croisée d'un parcours personnel et d'un contexte scientifique.

Ce travail s'appuie sur un raisonnement inductif, dont l'objectif est de « *rattacher certains phénomènes visibles à des processus non perceptibles qui les rendent compréhensibles*. »[112] Mais cette recherche s'est également structurée dans la déduction, dont le point de départ est la formulation de quelques grandes hypothèses préexistantes (sur le plan scientifique) à notre problématique. Dès lors, nous avions le choix entre deux méthodes d'analyse, adaptations de celles présentées dans le cadre d'une approche « *sémiologique* » par A. Bonnafous et F. Plassard en 1974 (doc. n°2) : soit étudier l'évolution des pratiques, discours, images, territorialités de quelques habitants et acteurs sur une période déterminée, dans un espace donné ; soit étudier les pratiques, discours, images, territorialités de quelques habitants et acteurs sur plusieurs types d'espace, à un instant « t ». C'est cette seconde méthode que nous avons retenue, avant tout parce qu'elle permet d'appréhender des logiques individuelles, locales et globales (ou régionales), changement d'échelle absolument essentiel à la compréhension de l'ouverture et de la fermeture des territoires ainsi qu'à la mise en évidence d'un espace de transit à plusieurs vitesses (dans lequel s'inscrivent les trois terrains d'étude). De même, seule cette approche permet de comparer et de relativiser les espaces entre eux, et ainsi de caractériser la situation de la maille qui fait l'objet d'une attention plus particulière.

De façon à répondre aux principales interrogations soulevées dans le premier chapitre, et dans le respect de la démarche présentée ci-dessus, la trame générale de la méthodologie peut être décomposée en deux grandes étapes :

- la recherche et l'élaboration d'une méthode permettant la mise en évidence des mécanismes d'ouverture et de fermeture selon une approche intégrative visant à spécifier ces processus territoriaux ;

[112] C.Mouchot, in B. Debarbieux, 1988

- l'étude de leurs effets concernant plus particulièrement, à travers un objectif d'opérationnalité, les acteurs de l'aménagement du territoire.

Au préalable, une présentation du cadre général de cette étude est proposée, portant plus particulièrement sur la justification du choix des terrains d'étude.

2-1 BUGEY, BAUGES ET MAURIENNE, TROIS TERRAINS D'ETUDE AU CŒUR D'UNE « *REGION DE CIRCULATION*[113] »

Comme il en a été question dès la conception de cette recherche, le projet s'intéresse particulièrement aux espaces montagnards, plus ou moins desservis par des infrastructures de transports rapides, pourtant placés au cœur d'un espace de transit et dont une des formes privilégiées est le centre de maille autoroutière et/ou ferroviaire. Au regard de la méthode d'analyse retenue, quelques grands indicateurs sont rapidement apparus incontournables dans le choix de terrains-test : deux indicateurs de structures (montagne et réseaux de transports) et deux indicateurs de dynamique (évolution démographique et mobilité). La représentation cartographique de chacun d'entre eux en a facilité le croisement et l'expression synthétique nécessaire au choix final, opéré de façon à étudier des particularités (notamment dans la structure) mais aussi des similitudes.

Si des points communs réunissent les trois terrains d'études, une variété d'évolution et de situation était souhaitée, couvrant peut-être d'autres réalités présentes dans la région. En revanche, les conclusions émises sur ces espaces ne prétendent nullement s'appliquer à des territoires similaires (si tant est que deux territoires puissent l'être…).

Les quatre départements de l'Ain, de l'Isère, de la Savoie et de la Haute Savoie ont servi de référentiel spatial pour la cartographie des indicateurs. De fait, un certain nombre de données (notamment démographiques) seront par la suite cartographiées et analysées sur ce périmètre. Pour faciliter la compréhension du propos, les terrains d'étude sont d'ores et déjà mentionnés sur les cartes.

2-1-1 Sélection des terrains d'étude

Afin de procéder au choix des espaces à questionner, nous avons réalisé, à l'aide de deux grandes familles d'indicateurs, cinq « cartes maîtresses » permettant la mise en évidence de phénomènes remarquables.

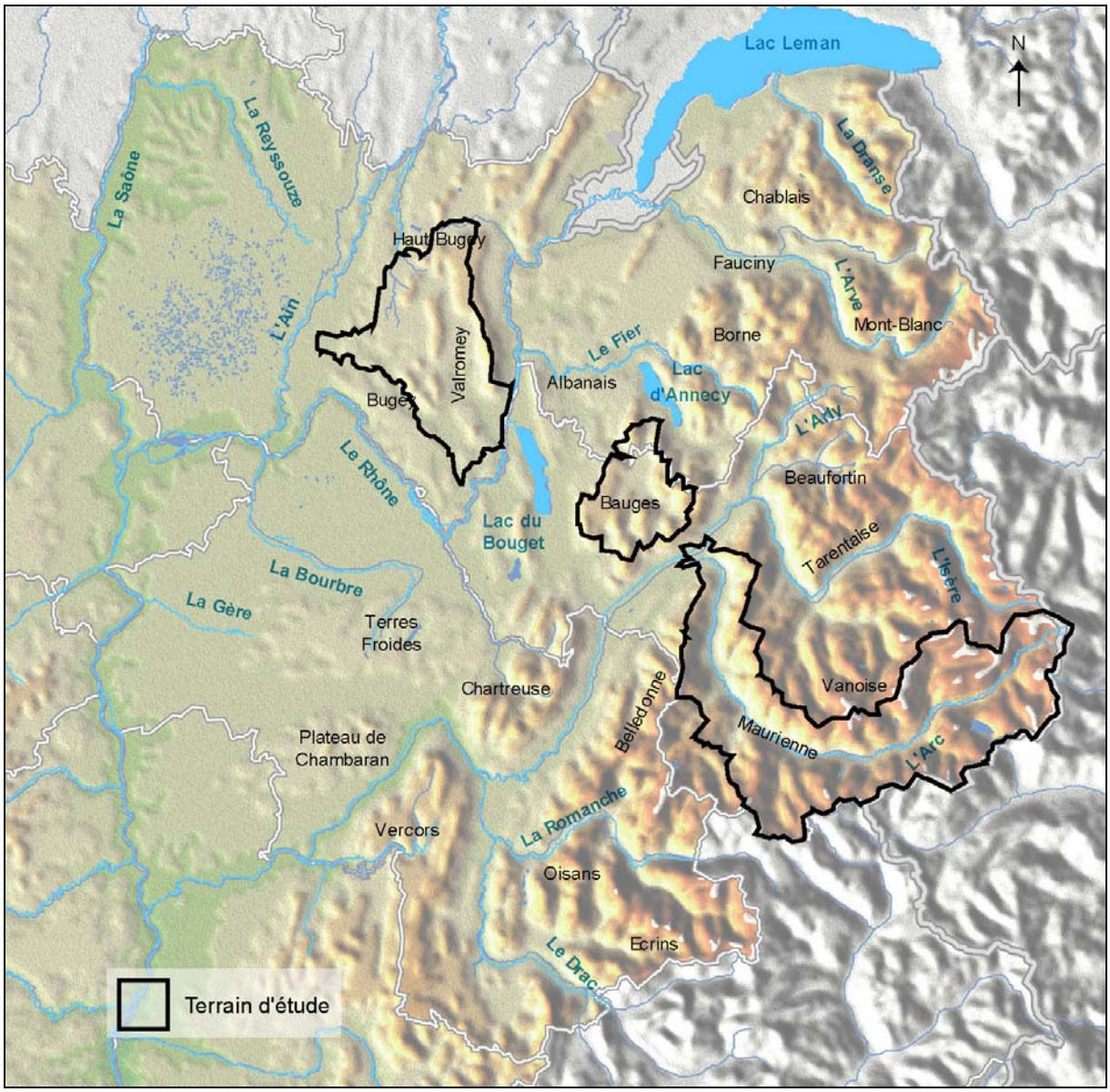
> Les indicateurs de structure

La montagne est le premier de ces indicateurs. On a déjà souligné la difficulté de définir les territoires de montagne et la nécessité de tenir compte des perceptions et des représentations de ces espaces dans leur définition (chapitre 1). Aussi prenons-nous le parti

[113] Expression empruntée à J.J. Bavoux dans *Le "Carrefour" bourguignon, analyse d'un espace de circulation*, Mémoires et documents de Géographie, CNRS Editions, 1994, 179 p.

de ne pas raisonner ici en terme de pente ou d'altitude, mais plutôt d'unités géo-historiques. C'est donc par la dénomination de ces ensembles que la montagne est ici présentée.

Doc. n°15 : Les terrains d'étude



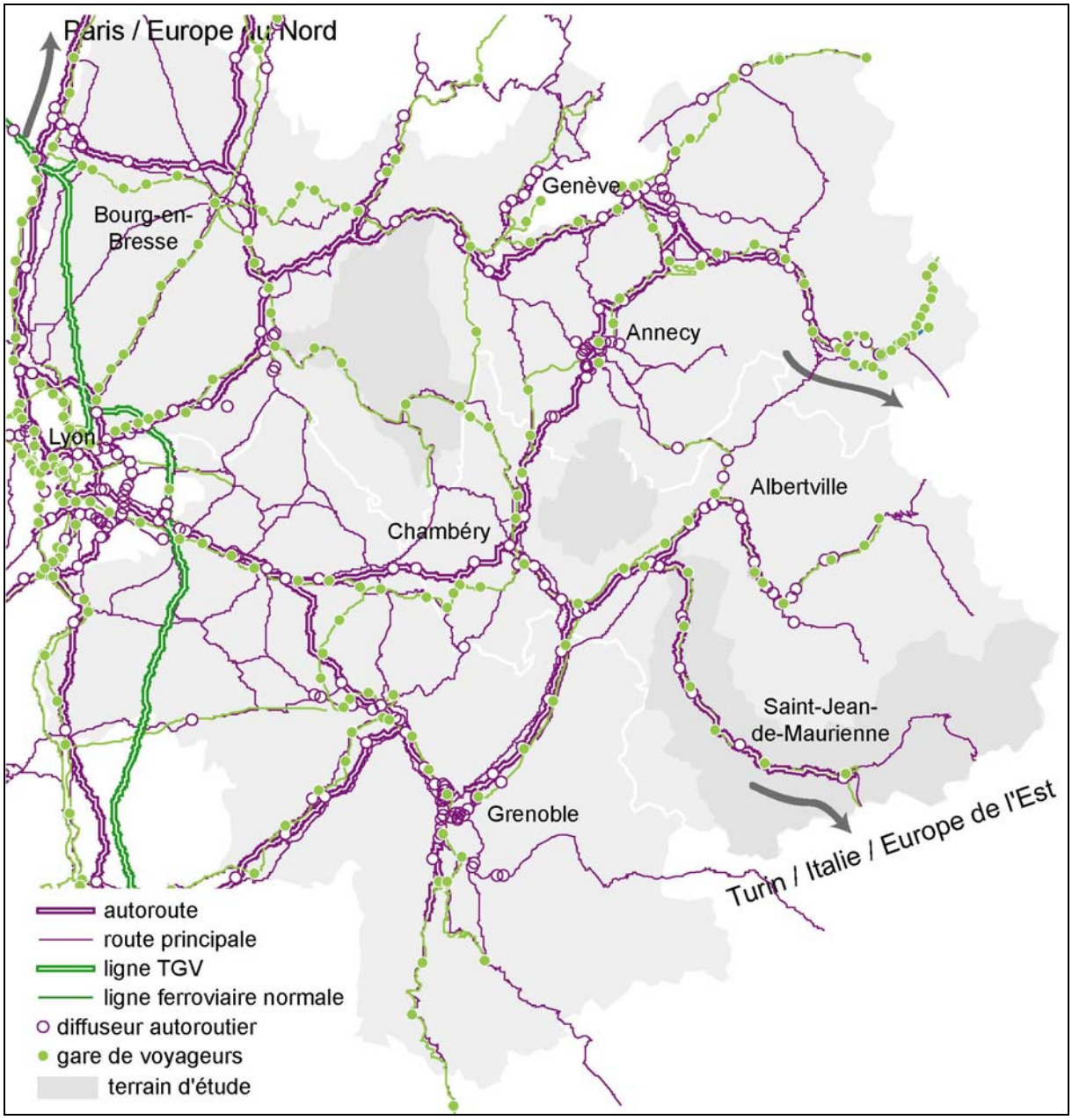
Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

A ces sous-ensembles structuraux (doc. n°15), appropriés par des groupes spatialisés, il est fréquent d'associer les bassins de vie dans lesquels ils s'inscrivent ; l'approche n'exclue donc pas de considérer les avants-pays. Par ailleurs, ce contexte régional offre une grande diversité d'espaces montagnards, diversité que cette recherche désire exploiter. Ainsi, si de nombreuses études géographiques réalisées dans le secteur s'intéressent au Sillon Alpin, (d'orientation nord-sud entre Préalpes et Alpes), nous avons fait le choix d'une coupe transversale. Le Bugey appartient ainsi au Jura méridional. C'est un espace de moyenne montagne auquel nous avons choisi d'associer la plaine de Belley et la vallée de l'Albarine, « portes du Bugey » indissociables historiquement, culturellement et économiquement. Le massif des Bauges, moyenne montagne préalpine, revêt un caractère plus circonscrit que le

Bugey. Cette situation limite le choix des communes étudiées, bien qu'il eût été possible de considérer également le nœud chambérien ainsi que la dorsale Annecy/Aix-les-Bains, auxquels le massif est fortement lié, ce que nous ne ferons cependant pas. Enfin, le troisième terrain retenu est la Maurienne, une des principales vallées des Alpes du Nord. Cet ensemble est lui aussi facilement identifiable et permet d'aborder des questions concernant, entre autres, la haute montagne et le franchissement des Alpes.

Le second indicateur concerne l'organisation des réseaux de transports rapides et des principaux axes de circulation et d'échanges (doc. n°16).

Doc. n°16 : Treillages autoroutier et ferroviaire



Réalisation : L.Berne EDYTEM, 2006

Cette approche par les réseaux renforce l'attention portée aux mailles, aux nœuds et à la distance aux diffuseurs autoroutiers ou gares TGV. Il est également pertinent de prendre en compte, à plus petite échelle, le fonctionnement de cet espace de transit (défini en introduction) que constitue une grande partie des territoires rhônalpins. Notamment, il paraissait intéressant de considérer la continuité de ces espaces, notamment par l'axe historique reliant la France à l'Italie, via la cluse des Hôpitaux, Belley, Chambéry, Modane… Par ailleurs, quelques grands projets, dont le Lyon-Turin ferroviaire, interfèrent évidemment avec l'organisation de ces réseaux. Un des points de la problématique portant sur les liens entre structuration des réseaux et dynamiques d'ouverture/fermeture des territoires, il semble judicieux d'observer à la fois des espaces pourvus de diffuseurs autoroutiers et de gares TGV (voire d'aéroport, dont l'usage est cependant réservé à une petite partie de la population) et les espaces dépourvus de ce type d'infrastructures, facteur de mise à distance, en rapport aussi avec certaines difficultés liées au relief. L'observation de mailles autoroutières et/ou ferroviaires aurait pu se traduire, en plus du Bugey et des Bauges, par l'étude du massif de la Chartreuse. Nous n'avons cependant pas fait ce choix, ce massif étant résolument plus tourné vers Grenoble.

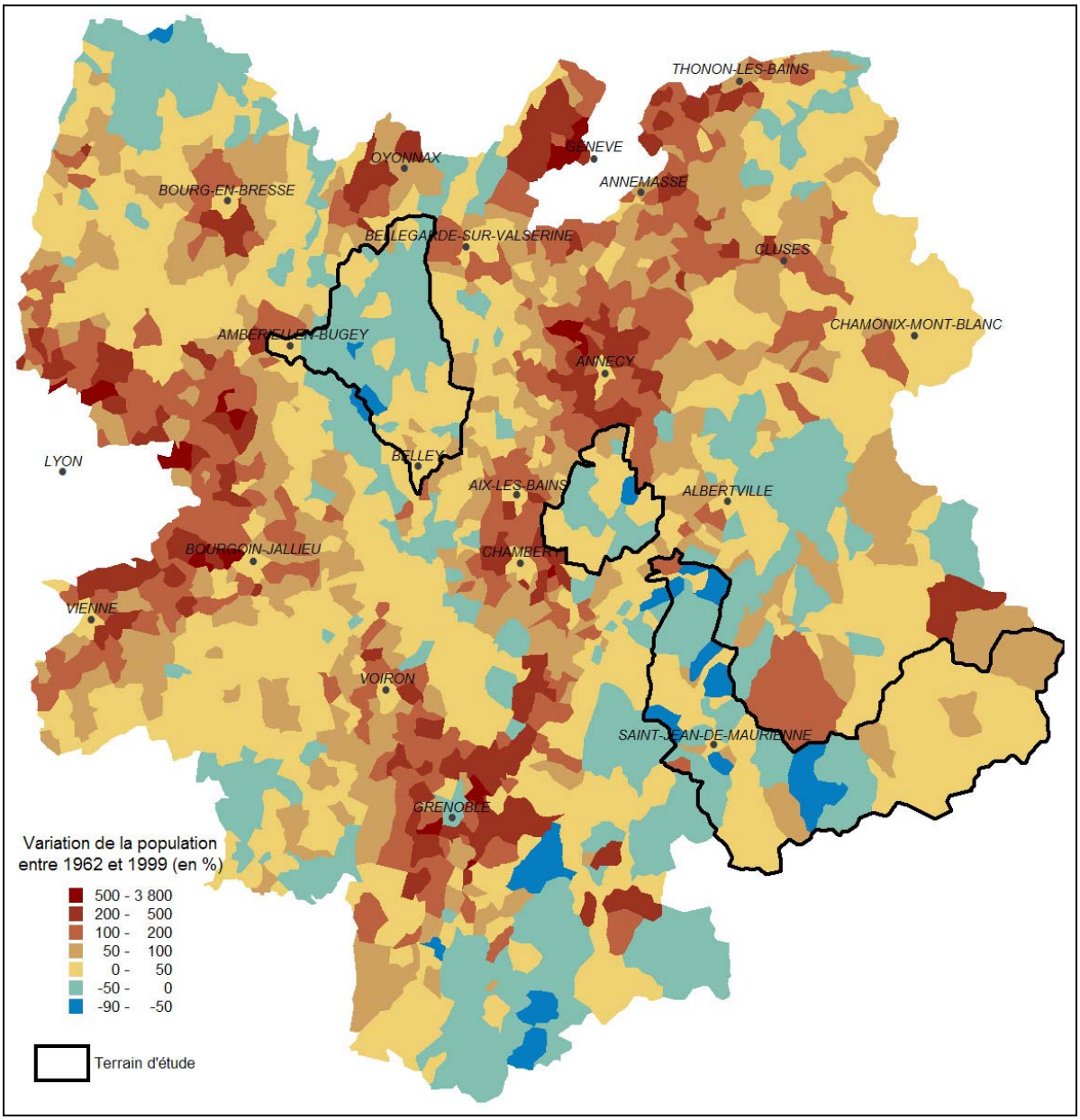
> Les indicateurs de dynamique

Le troisième indicateur est relatif au peuplement (doc. n°17). Dans une région à dynamique démographique positive (hausse de la population, de l'immigration, des jeunes, etc.) constituée par un réseau de villes de niveau métropolitain, la carte suivante permet d'identifier les espaces aux dynamiques quelques peu différentes et qui, en cela, peuvent illustrer des processus de mise en retrait voire d'isolement. L'étude de la structure de la population, sur laquelle nous reviendrons plus loin permet en sus de rapprocher des phénomènes nationaux (déprise agricole, déclin industriel, périurbanisation, influences transfrontalières) aux territoires étudiés.

Ces dynamiques démographiques semblent souligner parfois des formes du relief : les 26% de communes dont la population a doublé entre 1962 et 1999 se situent presque toutes dans des zones de plaine ou de vallée. A l'inverse, les communes pour lesquelles le nombre d'habitants a baissé de 50% se trouvent en montagne, la moitié d'entre elles étant en Maurienne ou dans le Bugey.

Si cette carte témoigne de l'étalement urbain de Lyon, de Genève, de Chambéry, Grenoble ou d'Annecy, elle illustre également le repli de certaines zones les plus à l'écart de ces agglomérations. Cependant, en comparant l'évolution sur la période 1962-1999 à une période plus courte (1962-1982), on constate que la perte de population de certaines communes est en diminution. On peut donc s'interroger sur les conséquences territoriales de ces dynamiques si la tendance de ces quinze dernières années se prolonge. Par ailleurs, si le déclin démographique (solde naturel négatif ou solde migratoire négatif) contribue à caractériser la fermeture, par une certaine forme de dévitalisation, Bugey, Bauges et Maurienne ont aussi été choisis pour cela.

Doc. n°17 : Les contrastes de dynamiques démographiques



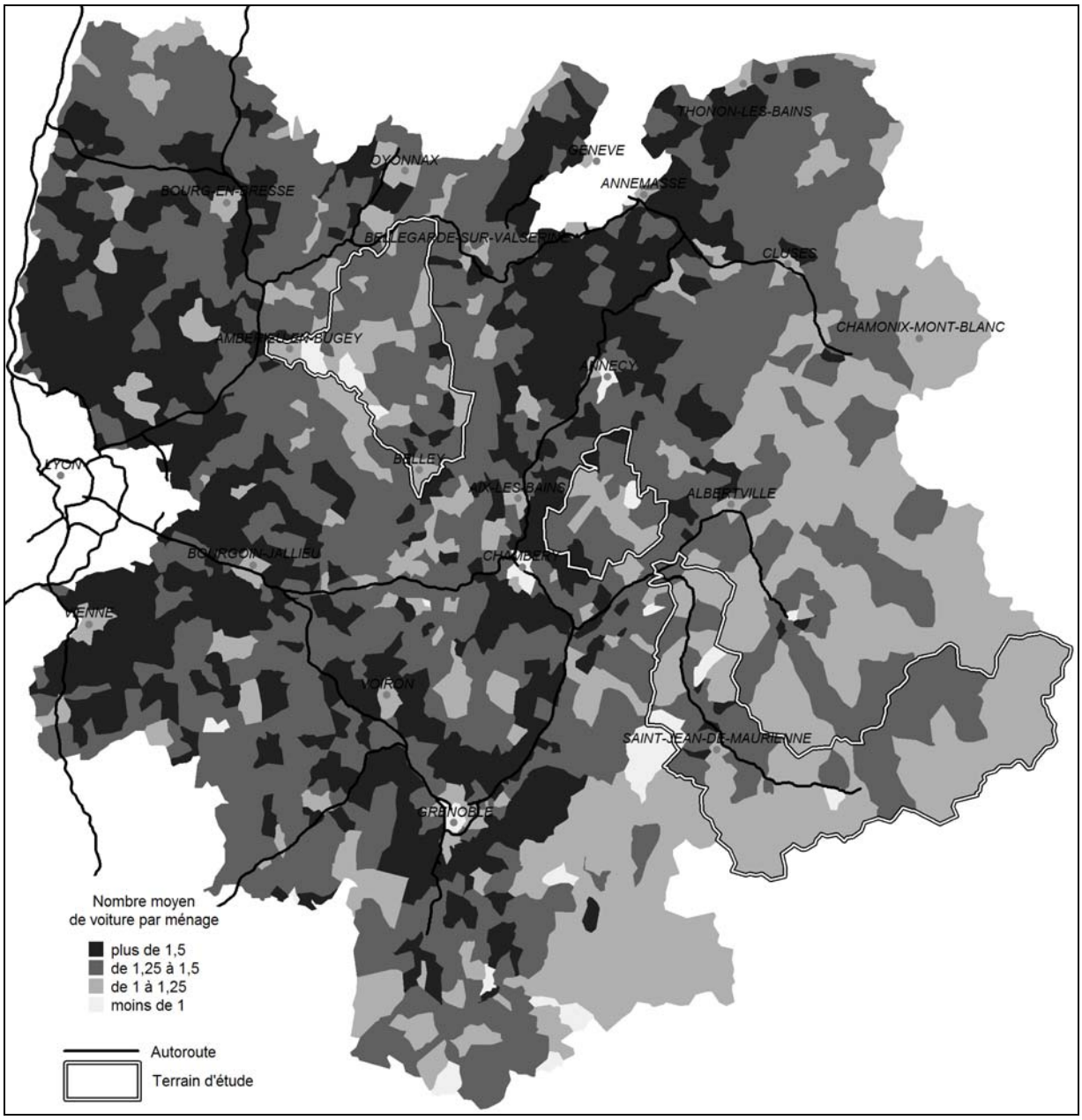
Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008, d'après INSEE, RGP 1962 et 1999

Un quatrième indicateur réunit les migrations résidentielles et de travail, et permet de désigner rapidement des sous-ensembles de plus ou moins grande mobilité, selon chacun des deux critères (*taux de motorisation* et *personnes travaillant dans leur commune de résidence*). Au regard de la problématique, ces données représentent évidemment un grand intérêt, l'étude des mobilités étant un des points centraux de cette recherche. A propos du nombre moyen de voitures par ménage (doc. n°18), il stigmatise la périurbanisation et les profonds dysfonctionnements en matière de transports en commun autour des principales agglomérations.

Les zones rurales sont paradoxalement moins motorisées (alors qu'on pourrait croire que l'éloignement aux centres d'emploi et aux services « supérieurs » appelle une plus grande mobilité) ce qui relève entre autres d'une structure de population sans doute plus âgée, moins active et donc moins mobile, mais aussi de modes de vie foncièrement

différents, avec notamment beaucoup plus de personnes travaillant dans leurs commune de résidence.

Doc. n°18 : La voiture, un indicateur de mobilité et de dynamique territoriale



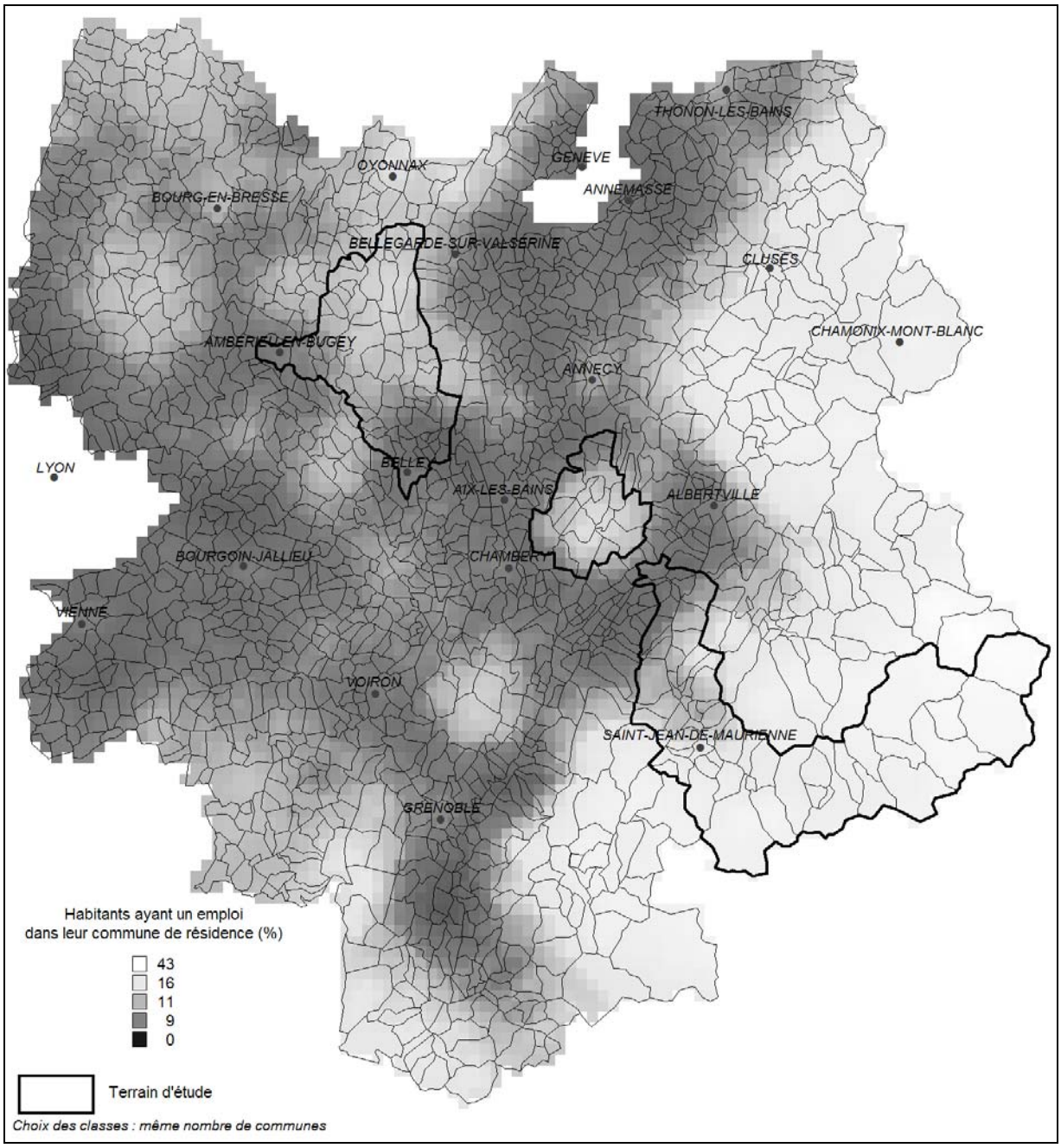
Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008, d'après INSEE, RGP 1999

La haute montagne, et plus généralement les vallées alpines sont particulièrement concernées par des taux de motorisation assez faibles. De la même façon, ce sont des secteurs où la population travaille en plus grand nombre dans sa commune de résidence (doc. n°19).

Une des difficultés de cet exercice aurait pu être la désignation de seuils au-delà ou en deçà desquels un espace serait validé ou non pour être inclus dans la présente recherche. C'est donc le caractère remarquable (et forcément un peu subjectif ou arbitraire) de certains secteurs par rapport à l'espace régional qui a été retenu. Si l'on considère l'axe Val de Saône/Italie comme cadre géographique et contextuel de ce travail, le Bugey, les Bauges et

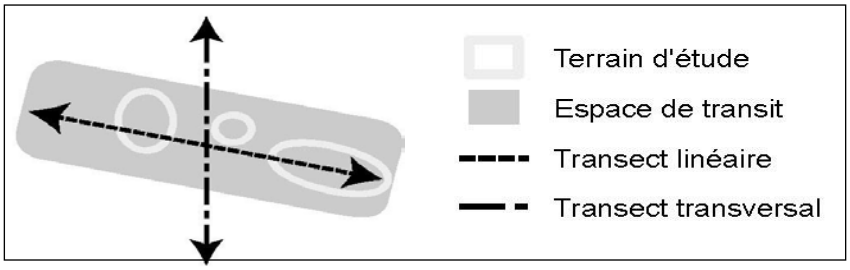
la Maurienne donnent lieu à deux transects successifs (linéaire et transversal) sur cet espace de transit (doc. n°20).

Doc. n°19 : Travailler dans sa commune de résidence

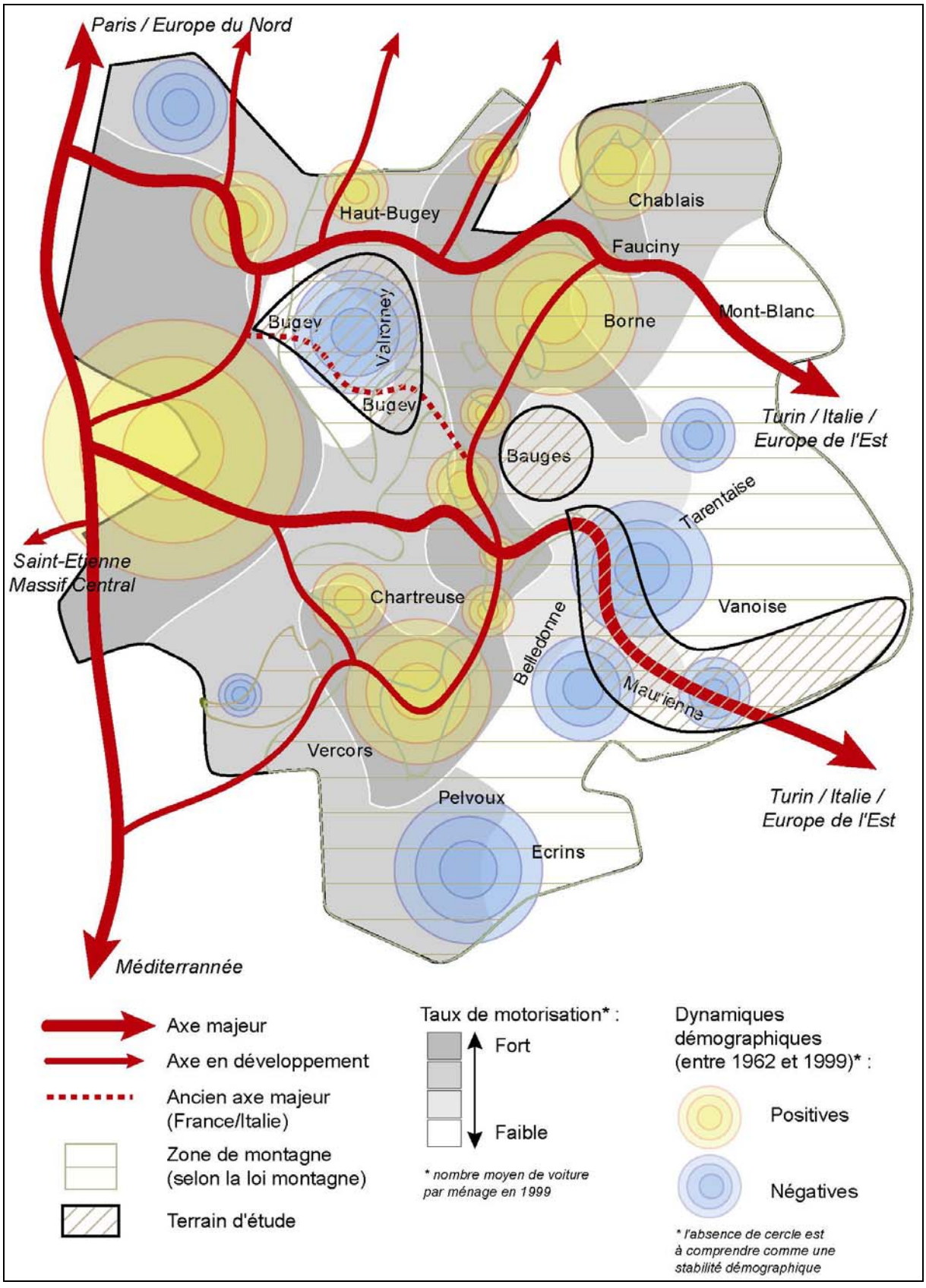


Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008, d'après INSEE, RGP 1999

Doc. n°20 : Espace de transit



Doc. n°21 : Croisements et synthèse des indicateurs de structure et de dynamiques



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

2-1-2 Les trois terrains retenus

Le croisement des deux indicateurs de structure et des trois indicateurs de dynamiques (doc. n°21) permet de mettre en évidence l'intérêt de trois terrains d'étude qui, par souci de lisibilité, ont été évoqués tout au long de la présentation. Ces trois terrains d'étude sont aussi bien des supports de questionnement (leur caractéristiques intrinsèques en témoignent) que des objets de vérification et de validation des différentes questions de la problématique ; en voici une description succincte.

> Le BUGEY, cœur de maille autoroutière et ferroviaire, espace de marge en bordure d'un ancien axe majeur

Le Bugey (doc. n°22) appartient au massif calcaire du Jura méridional. Dans les limites retenues pour cette recherche, il s'étend de Lalleyriat / le Poisat au nord à Ambérieu-en-Bugey à l'ouest et jusqu'à Belley au sud-est. Nous sommes ici en présence d'ensembles historiques et topographiques variés : le Valromey à l'est, le plateau d'Hauteville plus à l'ouest, la vallée de l'Albarine au sud-ouest et la plaine de Belley au sud-est. Les communes des deux premiers sous-ensembles sont bordées au nord par l'A40 Lyon/Genève. La vallée de l'Albarine est, quant à elle, traversée par l'ancien axe majeur aujourd'hui en reconversion : le ligne de chemin de fer international et la route internationale (RN504) Paris-Italie (entre Ambérieu-en-Bugey et Chambéry). Le bassin de Belley a, pour sa part, une configuration toute particulière : sous-préfecture du département de l'Ain, la ville n'est actuellement desservie par aucune infrastructure ferroviaire ou autoroutière.

Doc. n°22 : Le Bugey (vue oblique de photos aériennes drapées sur un modèle numérique de terrain)

Source : Google Earth

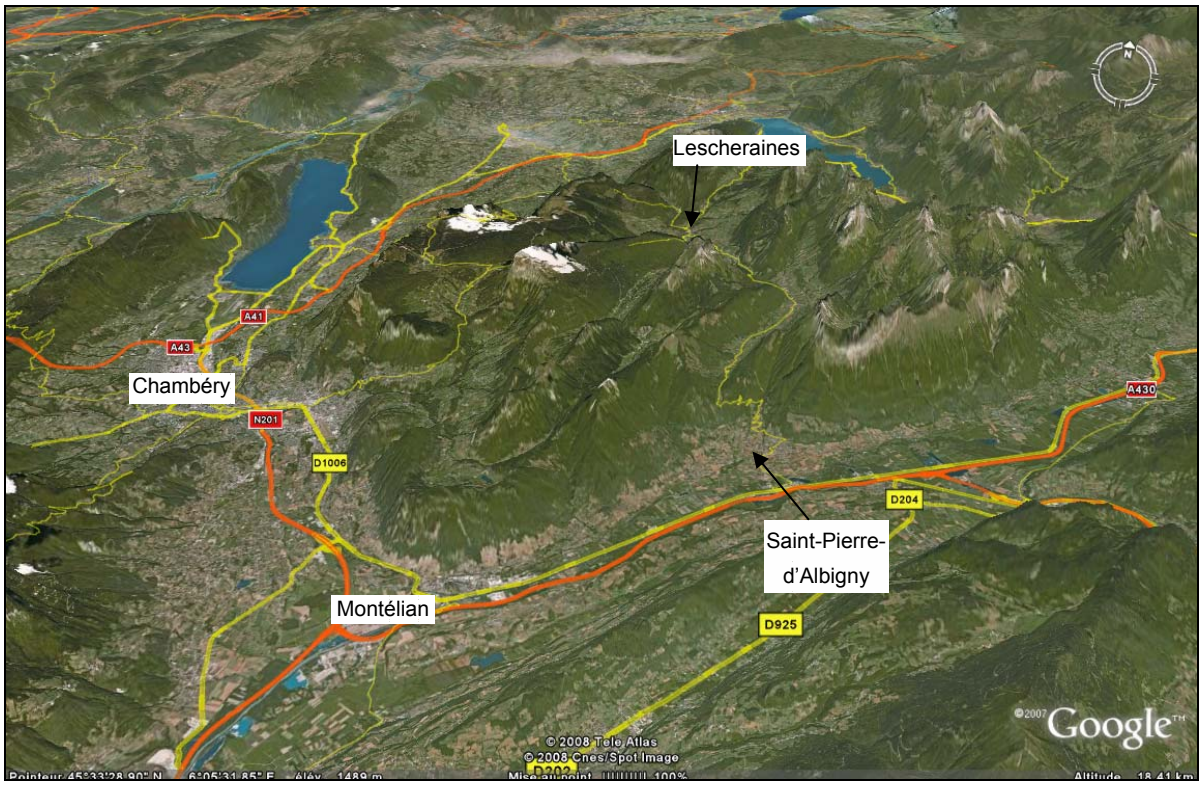
L'intérêt porté à ce premier terrain d'étude repose sur une situation supposée de marge, par tradition d'une part, et en l'absence de réseaux et de métropole à proximité immédiate d'autre part. L'exemple nous semble ici donné d'un espace assez autonome, *a priori* peu dynamique mais pourtant pérenne…

> Le massif des BAUGES, noyau montagnard dans une nébuleuse urbaine

Le deuxième terrain retenu est le massif des Bauges (doc. n°23). X. Bernier en rappelle la délimitation fluctuante au fil des siècles et des axes de transport qui l'ont traversé[114] ; le massif des Bauges est resté intimement lié aux agglomérations de Chambéry, d'Aix-les-Bains, d'Annecy et d'Albertville qui lui sont contiguës. Bordé par un ruban urbain pratiquement continu (et en constant développement) entre Chambéry et Aix-les-Bains ainsi qu'entre Annecy et Albertville, ce massif présente un encerclement quasi-complet (et assez resserré) par une infrastructure autoroutière et une imbrication d'espaces ruraux et périurbains.

Parallèlement au massif des Bauges, le nœud chambérien a également retenu notre attention (sans pour autant faire l'objet d'études aussi fines) principalement pour parer aux effets de conurbation avec les Bauges.

Doc. n°23 : Le massif des Bauges (vue oblique de photos aériennes drapées sur un modèle numérique de terrain)



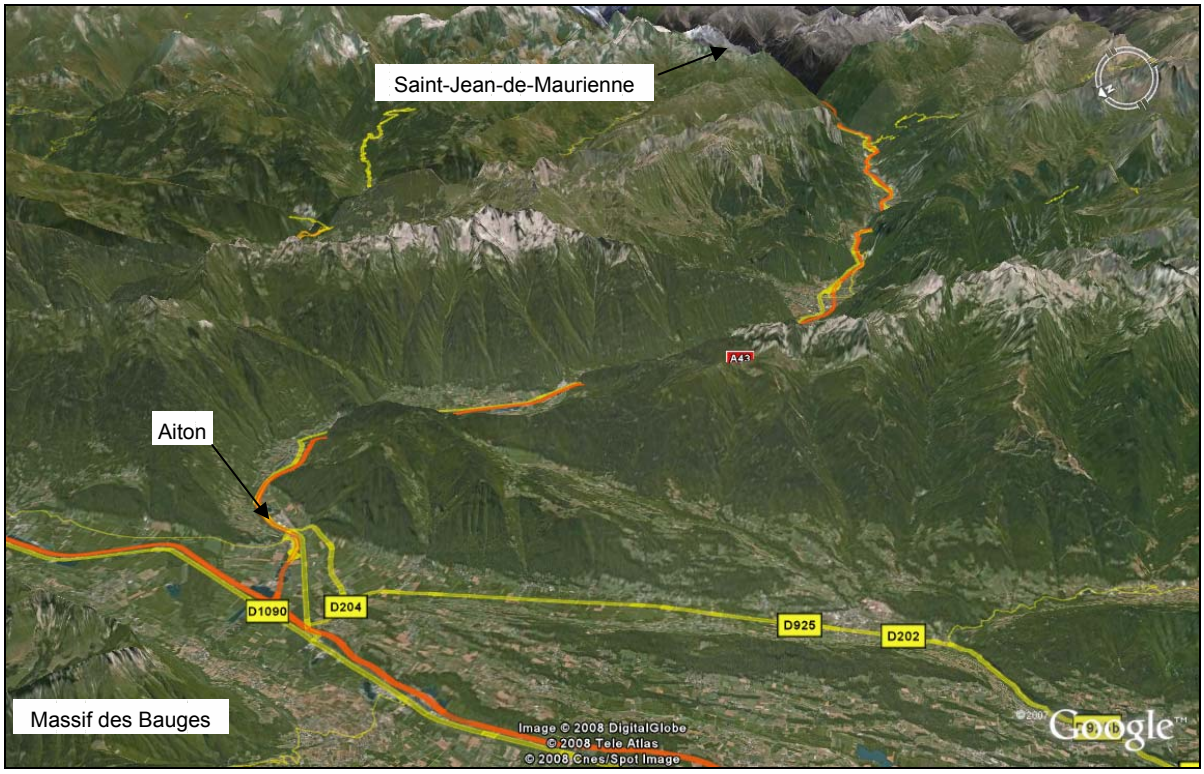
Source : Google Earth

[114] X. Bernier, *Dynamiques des réseaux de transports et recompositions régionales en zones de montagne : éléments de réflexion à travers l'exemple des pays de Savoie*, CNFG, journées de la Commission de géographe des transports, Le Havre, 5-6 septembre 2001, pp. 40-50

> La vallée de la MAURIENNE, lieu de passage et espace transfrontalier

Ce troisième et dernier terrain (doc. n°24) s'étend d'Aiton à Bonneval-sur-Arc. Ouverture d'une plateforme multi-modale, transit fret très important, flux massifs de personnes liés aux sports d'hiver, présence d'un tunnel autoroutier majeur (le Fréjus) : les éléments liés aux transports sont très présents dans cette vallée, et leur intérêt, au regard de notre problématique, se manifeste dans leur surimposition à un territoire vécu et perçu par ses habitants. Ce terrain est partagé entre un espace desservi par l'autoroute et le TGV (jusqu'à Modane) et un espace qui en est exclu (la Haute-Maurienne). La fluctuation de ces dessertes au fil du temps fera d'ailleurs l'objet d'une attention particulière. La saisonnalité à laquelle est soumis cet espace (en lien avec les activités de sport d'hiver notamment) permet par ailleurs une approche temporelle de la problématique d'ouverture et de fermeture des territoires.

Doc. n°24 : L'entrée de la vallée de la Maurienne (vue oblique de photos aériennes drapées sur un modèle numérique de terrain)



Source : Google Earth

2-1-3 Trois terrains d'études ancrés au cœur d'un espace de transit historique

Un des leitmotivs de la région Rhône-Alpes depuis de nombreuses années est de vouloir procéder au désenclavement des zones de montagne, comme le mentionnent nombre de rapports et discours officiels. Pourtant, aux échelles régionale et internationale, des milliers de véhicules et de wagons en direction et en provenance de toute l'Europe transitent quotidiennement dans ces espaces montagnards. Cette fonction de transit n'est pas nouvelle, et les territoires en question se sont construits au gré de ces traversées. Afin d'introduire cette logique d'espace à plusieurs vitesses, objet, entre autre, de la troisième partie de la thèse, une présentation des terrains d'étude à travers la fluctuation des réseaux et des polarités de l'époque gallo-romaine à nos jours, illustre les interactions entre transport et territoire décrites précédemment. Force est d'ailleurs de constater que si ces fonctions de transit ne dépendent pas directement des territoires traversés mais bien de pôles économiques plus éloignés (de piémont ou de plaine), nombreux sont les bourgs qui ont su tirer profit de leur situation ou en ont au contraire souffert.

La fluctuation des voies de communications est à rapprocher de l'évolution des aires d'influence de certaines communes ainsi que de leurs fonctions administratives et économiques. Loin d'adopter une posture mécaniste, l'approche proposée reste très classique en raison des sources à disposition. Elle est néanmoins accompagnée de notions plus récentes, faisant état de situations géographiques conceptualisées (la maille, le réseau, le nœud, la marge) qui permettent de prendre du recul et de relativiser le contexte actuel.

C'est donc à travers l'histoire qu'est présentée l'évolution des réseaux et des lieux de vie dans le Bugey, les Bauges et la Maurienne, ces trois « pays » restant fortement empreints, si ce n'est d'une peuplade ou d'une famille en particulier, d'un même contexte historique.

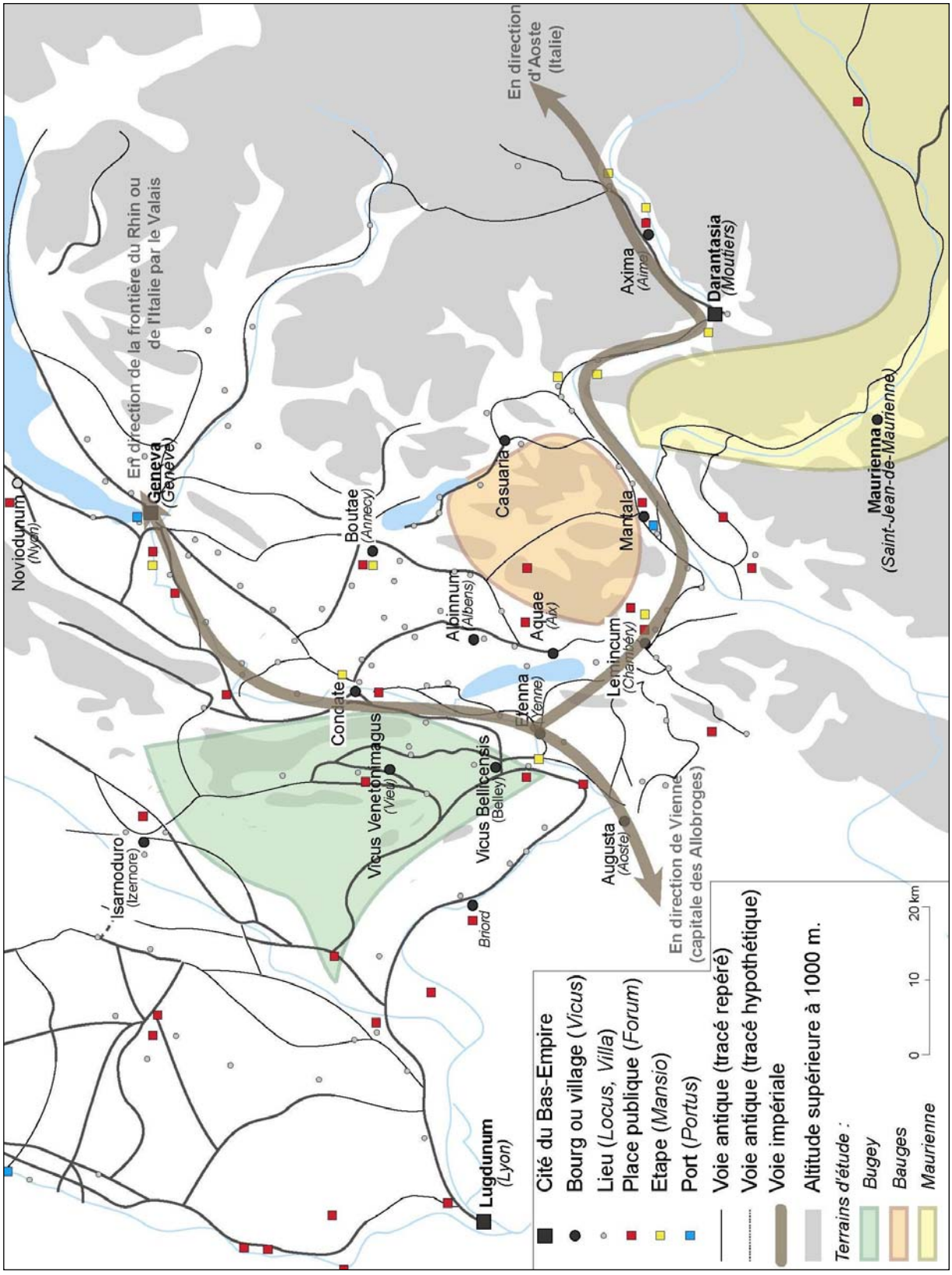
> *Structuration des réseaux à l'époque romaine*

Le passage des Alpes par Hannibal en 218 avant notre ère, pendant la deuxième guerre punique, marque le début de l'Histoire en Savoie (ou *Sabaudia*), Polybe et Tite-Live étant les premiers à mentionner, à travers le récit du voyage d'Hannibal (probablement par la Maurienne d'ailleurs), les peuplades celtes venues se sédentariser dans les Alpes du nord[115]. A cette époque, plusieurs tribus se partagent l'espace allant de la Saône aux vallées alpines :

- les Allobroges, qui occupent un vaste territoire correspondant aux actuels départements de l'Isère, de la Haute-Savoie, à une partie du canton de Genève et des départements de l'Ain, de la Savoie, du Rhône de la Loire, de l'Ardèche et de la Drôme. Vienne est capitale de l'Allobrogie ;

[115] J.-J. Vernier., *Département de la Savoie, étude historique et géographique*, Res Universis, Paris, 1993, 184 p. et P. Guichonnet, *Nouvelle histoire de la Savoie*, Editions Privat, Toulouse, 1996, 366 p.

Doc. n°25 : Archéologie gallo-romaine



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008, d'après R-H Bautier, 1979

- les Séquanes qui disposent entre autres du Bugey dont les principaux centres religieux et commerciaux sont alors Aoste puis Belley [116];

- les Centrons, qui contrôlent la Tarentaise, le Beaufortain, la vallée de l'Arly, la chaîne des Aravis et la haute vallée de l'Arve. Aime, en Tarentaise, est la capitale des Centrons ;

- les Cottiens et les Médulles qui s'établissent en Maurienne et sur le Mont-Cenis ; Suse (aujourd'hui en Italie) est leur capitale.

Ces différents peuples occupent les secteurs les plus favorables à leur implantation : les cluses, les premières pentes des vallées, les abords des lacs... Ils aménagent des places fortes (ou *oppida*) où se réfugier en cas de danger et de petits centres se constituent (doc. n°25) : Axima (Aime), Condate (Seyssel), Augusta (Aoste)[117].

L'occupation romaine permet l'aménagement d'un réseau de routes stratégiques, desservant des étapes commerciales, des marchés, des postes militaires et contribuant plus globalement à l'organisation de la civilisation romaine. Au Bas Empire (III^{è} siècle ap. J.-C.), on peut ainsi identifier un réseau de voies impériales (doc. n°25), destinées au transport des courriers et des troupes. Une première voie impériale relie Vienne à Genève en passant par Yenne (*Etenna*) et Seyssel (*Condate*) avant de rejoindre la frontière du Rhin ou l'Italie par le Valais, le Grand-Saint-B. et le Val d'Aoste. Une seconde voie impériale, médiane, relie Aoste en Savoie (*Augusta*), les Echelles, la Cluse de Chambéry, la Combe de Savoie, Moutiers (*Darantasia*), Aime (*Axima*) et le Petit-Saint-B..

La vallée de la Maurienne et le val de Suse (formant à elles deux la province des Alpes Cottiennes[118]) ne sont donc traversées que par des voies secondaires, permettant néanmoins de nombreux échanges commerciaux entre les bourgs de la vallée (riches en artisans drapiers, cordonniers, potiers…) et avec les provinces avoisinantes.

Les Bauges sont aussi traversées par une voie secondaire partant de Saint-Pierre-d'Albigny, passant le col du Frêne, coupant le massif d'est en ouest et se raccordant vers Gruffy à la voie reliant Aix-les-Bains à Annecy[119]. D'autres voies se greffent vraisemblablement à cet axe et permettent ainsi l'accès aux vallées internes du massif. L'occupation du centre du massif reste cependant diffuse et somme toute assez modeste.

Le Bugey est lui aussi évité par les grands axes mais reste très correctement irrigué du point de vue du réseau secondaire, comme en témoignent les nombreux vestiges de routes retrouvés dans le secteur[120]. L'empreinte romaine est d'ailleurs assez forte dans la région, en raison semble-t-il de l'attirance des Romains pour ce « *bassin moins boisé que les plis voisins et du climat permettant à la fois la culture du blé et de la vigne. Le peuplement fut d'ailleurs considérable : la densité des stations égalait presque celle d'aujourd'hui et la majorité des lieux actuellement habités en Valromey et Bas-Bugey l'étaient déjà à l'époque gallo-romaine.* »[121] De plus, si le Bugey n'est pas traversé par une voie impériale, il est

[116] L. Trenard et R. Chevalier, *Histoire des communes de l'Ain*, Le Bugey, Editions Horvath, 1984, 503 p
[117] T. et J.P. Leguay, *Histoire de la Savoie*, Editions Ouest-France, 2000, 63 p.
[118] A. Marnezy, *Maurienne, terre humaine*, L'histoire en Savoie, n°74, 1984, 136 p.
[119] Société savoisienne d'histoire et d'archéologie, *Les Bauges entre Lacs et Isère*, PNR du Massif des Bauges, 2004, 350 p.
[120] A. Buisson, P. Cuvet, A. Julliard, A. Poinsot et R. Vilain, *Belley et le Bugey antique*, Editions A. Bonavitacola, 2004, 311 p.
[121] G. et L. Trenard, *Le Bas-Bugey. La terre et les hommes*, le Livre d'histoire, Paris, 2005, 418 p

relativement bien connecté à ce réseau principal et aux bourgs de *Condate, Augusta* ou *Etenna.*

> *Les comtes de Savoie, « portiers des Alpes »*

Au V^{è} siècle, les Germains et les Huns menacent l'Empire romain. Les gouverneurs cherchent des alliés et installent les Burgondes, venus de Norvège, en *Sabaudia* afin de veiller sur l'actuel canton de Genève, la vallée de l'Ain et le Chablais. Ce peuple s'étendra peu à peu jusqu'à occuper un vaste territoire allant de Langres (actuelle Haute-Marne) à Marseille. Puis les Francs de Clovis s'imposent aux Burgondes. La Savoie devient la « gardienne des cols » (on retrouve de très nombreuses expressions sur cette vocation), à une époque où les Francs combattent les Alamans, les Ostrogoths et les Lombards (VI^{è} s.). Après la domination des Carolingiens (VIII^{è} et IX^{è} s.), la Savoie devient possession de Rodolfe, « *élu des populations qui habitent entre le Jura et les Alpes* »[122] et, avec lui, entre dans le royaume de Bourgogne.

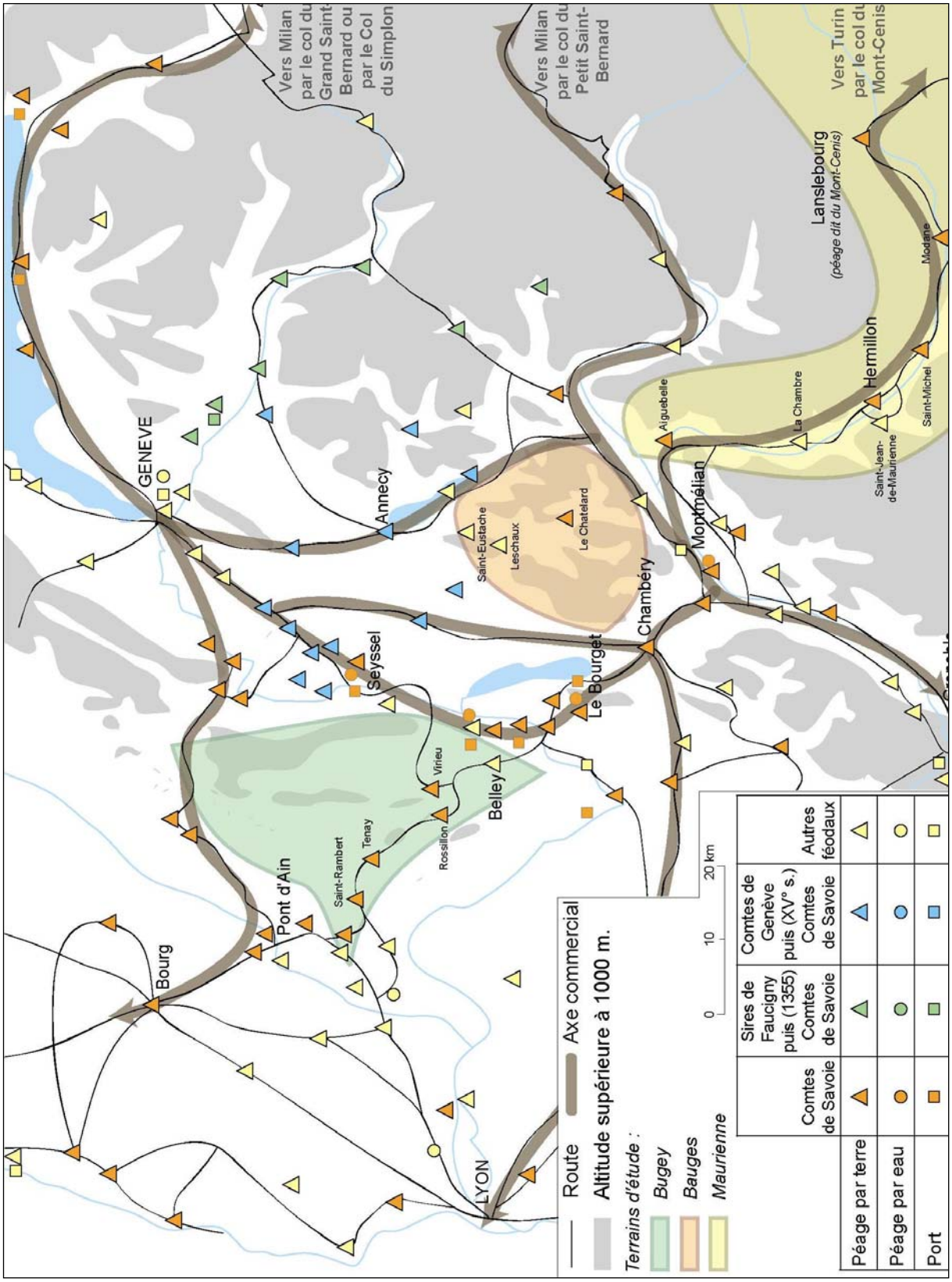
Au XI^{è} siècle, toujours sous royauté burgonde, la féodalité s'organise et s'affirme, notamment le domaine d'Humbert aux Blanches Mains qui fonde la dynastie des comtes de Savoie. Au gré des mariages et des conquêtes, le comté de Savoie, au XIII^{è} siècle, s'étend de la vallée du Rhône à la Tarentaise et la Maurienne, avec de solides implantations en Lyonnais, Bugey, Chablais-Faucigny, dans le val d'Aoste, et en Piémont. Ce puzzle territorial, difficile à préserver de la menace des Dauphinois ou des comtes du Genevois, a néanmoins le mérite de rejoindre les grands cols et d'exploiter des postes de péages productifs (doc. n°26 - Montmélian, la Cluse de Chambéry…). Le « *chemin de la Maurienne* », par Lanslebourg et le Mont-Cenis, est inséparable de la puissance de ces nouveaux « portiers des Alpes » qui contrôlent également pendant plus d'un siècle le pays de Vaud et du Valais.[123]

Les XIII^{è}, XIV^{è} et XV^{è} siècles aboutissent à la constitution d'un véritable Etat transalpin (qui périclitera dans la seconde moitié du XVI^{è} siècle) et par là même à l'organisation d'un réseau viaire au service d'une politique internationale. Chambéry et Annecy sont alors les villes les plus importantes de l'époque (respectivement 5 000 et 1 500 habitants au XIII^{è} siècle[124]).

Cette expansion territoriale semble aller de paire avec une amélioration de la vie quotidienne ; la population est croissante jusqu'à la fin du XIV^{è} siècle. Mais la peste arrive en 1348, se maintenant en l'état endémique, venant tous les dix ans environ, décimer les populations (un tiers de la population baujue périra[125]). Malgré ce fléau, les défrichements se poursuivent, permettant la conquête et l'exploitation des massifs.

[122] C. Dufayard, *Petite Histoire de la Savoie*, Princi Negue, Orthez, 2003, 272 p.
[123] T. et J.P. Leguay, *Histoire de la Savoie*, Editions Ouest-France, 2000, 63 p
[124] T. et J.P. Leguay, Histoire de la Savoie, Editions Jean-Paul Gisserot, 2005, 128 p.
[125] Société savoisienne d'histoire et d'archéologie, *Les Bauges entre Lacs et Isère*, PNR du Massif des Bauges, 2004, 350 p.

Doc. n°26 : Ports, routes et péages du XIII^{è} au XV^{è} siècle



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

d'après R-H Bautier, Atlas historique français, CNRS, Paris, 1979

Le Moyen Age s'avère être, en Savoie, une période dynamique, tant sur le plan économique, politique que culturel (art gothique). La Maurienne profite pleinement de cette réorganisation territoriale et devient la principale voie pour les échanges franco-italiens. Les Bauges et le Bugey demeurent pour leur part relativement repliés sur eux-mêmes et évités par les principales voies de communication.

D'une façon générale, le système routier est loin d'être parfait et demeure fortement contraint par le relief. Même dans le Pays de Gex, plus ouvert que d'autres secteurs et proche d'une grande ville, les voies de communications sont, selon les témoins « *de larges sentiers praticables seulement pour les piétons et les animaux de bât* »[126]. Les routes seront donc élargies. La conjoncture économique modifie les grands flux commerciaux : déclin des foires de Champagne, développement économique de l'Allemagne du sud, essor des foires de Genève et de son hinterland haut-savoyard, liaisons plus régulières entre Lyon et Turin, entre la Savoie, la vallée du Rhône et Avignon. Ces changements ne semblent guère favoriser la route du Mont-Cenis, concurrencée par d'autres cols alpins (le Simplon, le Saint-Gothard et le Grand Saint-B.) et dont le trafic baisse si on se fie aux revenus de péage de Montmélian). Les obstacles naturels se doublent d'une insécurité chronique, « *des menaces permanentes de brigands, de mercenaires démobilisés et de gredins de tout poil* »[127].

> *Bugey, Bauges et Maurienne au cœur du système routier stratégique du XIXè siècle*

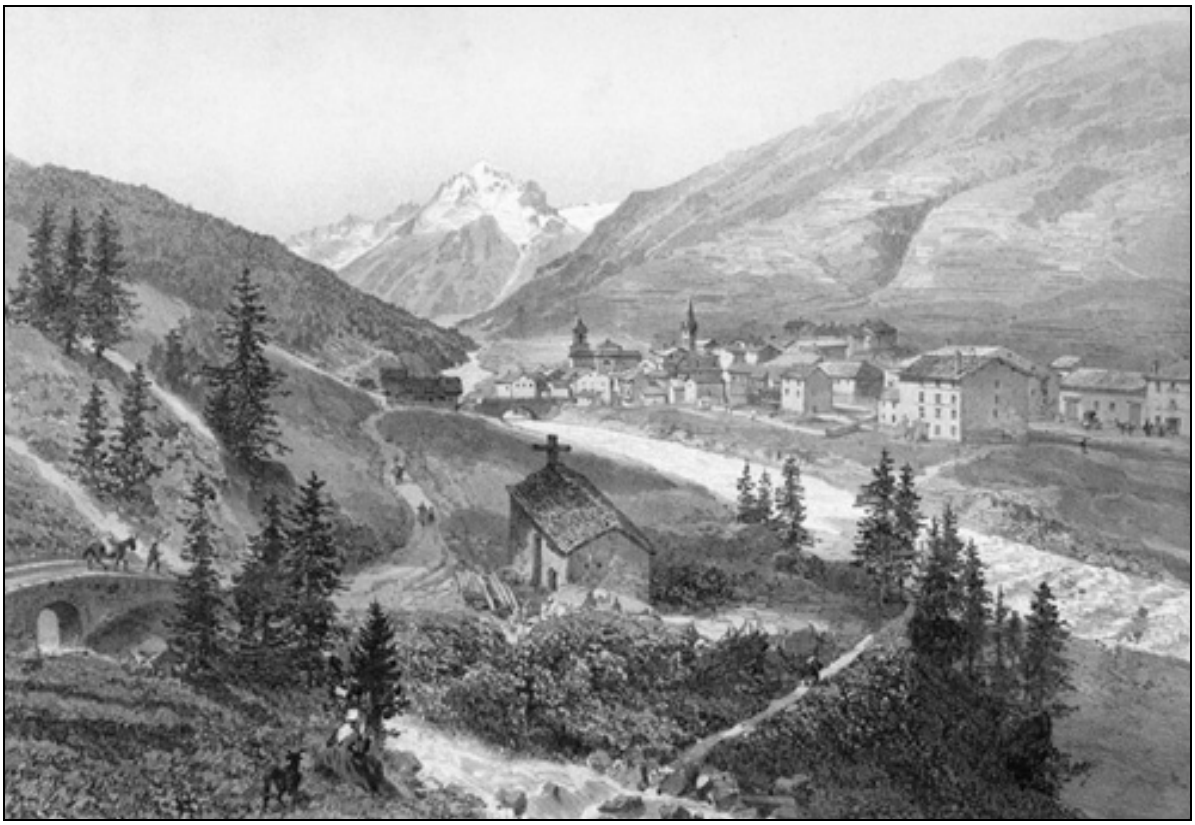
Les XVIè et XVIIè siècles marqueront la fin de l'hégémonie savoyarde, frappée à plusieurs reprises par des guerres, la peste et la famine. A l'issue de la campagne d'Italie de Bonaparte, Charles Emmanuel IV accepte au traité de Paris la cession de la Savoie, de Nice et du Piémont à la France. La population, majoritairement rurale, a du mal à accepter cette nouvelle république centralisatrice et organise une contre-révolution, qui s'atténue pendant le Consulat et l'Empire.

La région bénéficie alors d'initiatives impériales ayant comme objectif de favoriser les échanges entre la France et l'Italie : Napoléon entreprend donc le percement des grandes routes transalpines dont la pièce maîtresse est celle du Mont-Cenis. Dès 1806, passent 1 200 voitures de voyageurs et 3 500 de roulage, chiffres portés à 3 000 et 14 000 en 1810. C'est un atout important pour l'industrie, s'ajoutant à l'annexion de Genève et à la nécessité de produire à l'intérieur de l'Empire, imposée par le blocus continental[128]. L'achèvement en 1813 du Tunnel des Echelles sur la route de Lyon à Chambéry concourt à faciliter la traversée des Alpes une grande partie de l'année.

En 1838, une ligne à rails de bois relie Chambéry au lac du Bourget et l'on entreprend la liaison par chemin de fer entre Turin, Lyon, Genève. En 1856, la voie Aix-les-Bains – Saint-Jean-de-Maurienne est ouverte, et en 1857 est commencé le percement du tunnel du Fréjus. Cependant, il faudra attendre la fin du XIXè siècle pour voir se développer l'industrie sous l'impulsion, en Maurienne notamment, de l'hydro-électricité.

[126] *T. et J.P. Leguay, Histoire de la Savoie, Editions Jean-Paul Gisserot, 2005, 128 p.*
[127] T. et J.P. Leguay, *ibid*
[128] *Savoie, poésie des lacs et de la montagne*, Encyclopédies Bonneton, Editions Bonneton, Condé-sur-Noireau, 1997, 319 p.

Doc. n°27 : Lanslebourg, le long de la route du Mont-Cenis



Sources : H. Charpentier, Nice et Savoie, Imp. et Ed. Paris, 1864 – www.sabaudia.org

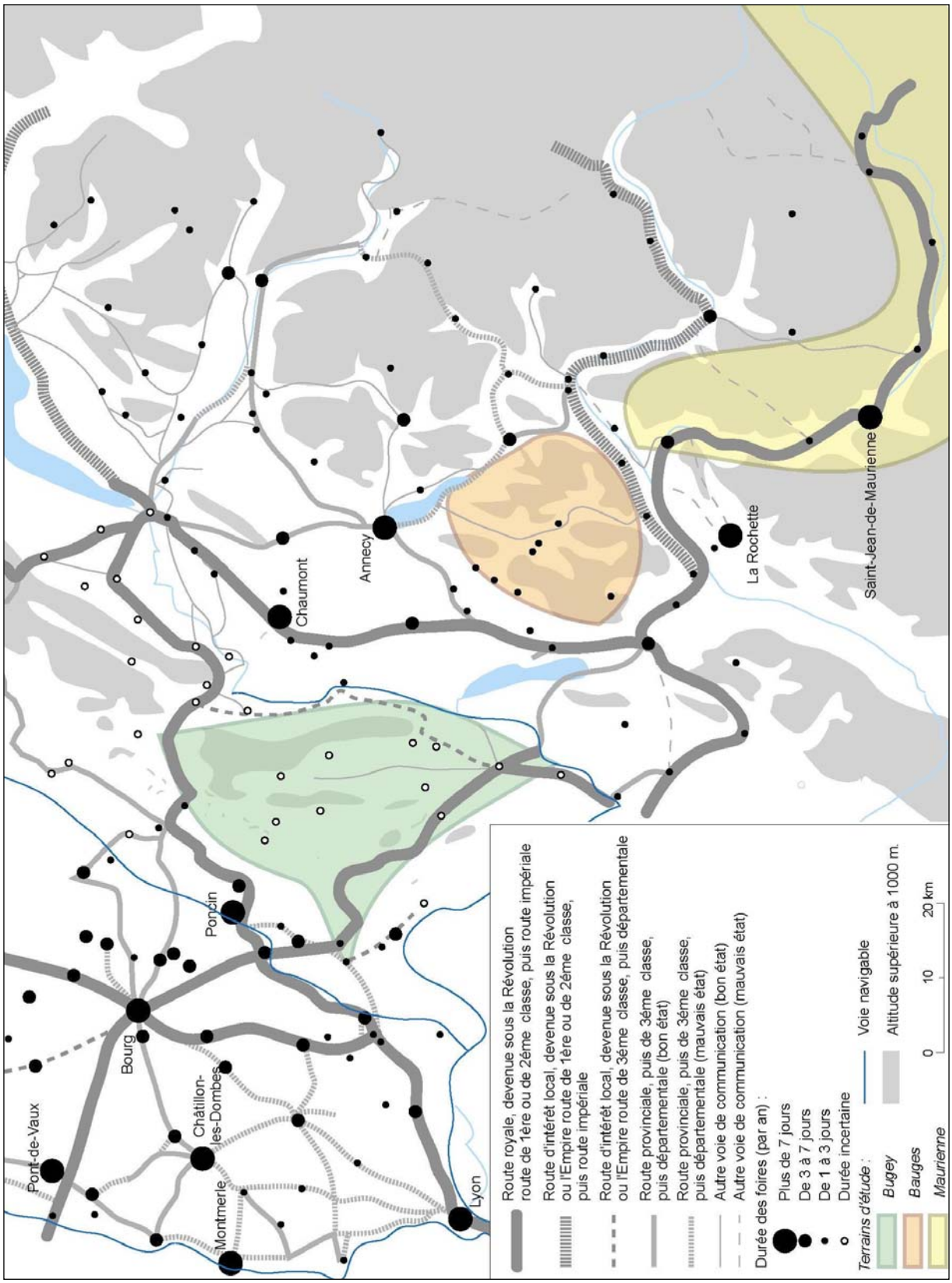
Si la Dombes et la Bresse semblent tenir un rôle particulièrement important au niveau commercial, les régions de montagne sont inégalement pourvues, en terme aussi bien de desserte que de lieux de foire.

La Maurienne, après l'ouverture de la route du Mont-Cenis, bénéficie d'une situation privilégiée, les hommes et marchandises de passage générant incontestablement à l'époque, un certain nombre de services (hôtellerie et restauration notamment) incompressibles au vu des temps de parcours.

Le Bugey, bien que relativement isolé dans ses parties les plus élevées (val d'Hauteville et Valromey), est traversé au sud par une voie impériale sinuant dans la vallée de l'Albarine. En revanche, aucun bourg majeur ne se détache de cette petite région, qui devra attendre le développement des manufactures de Tenay et Saint-Rambert au début du XX^{è} siècle pour s'affirmer sur le plan industriel.

Enfin, le massif des Bauges, bordé à l'ouest et au sud par des voies de première importance, ne semble pas bénéficier, en raison d'un relief très escarpé, de retombées liées à la proximité de ces routes.

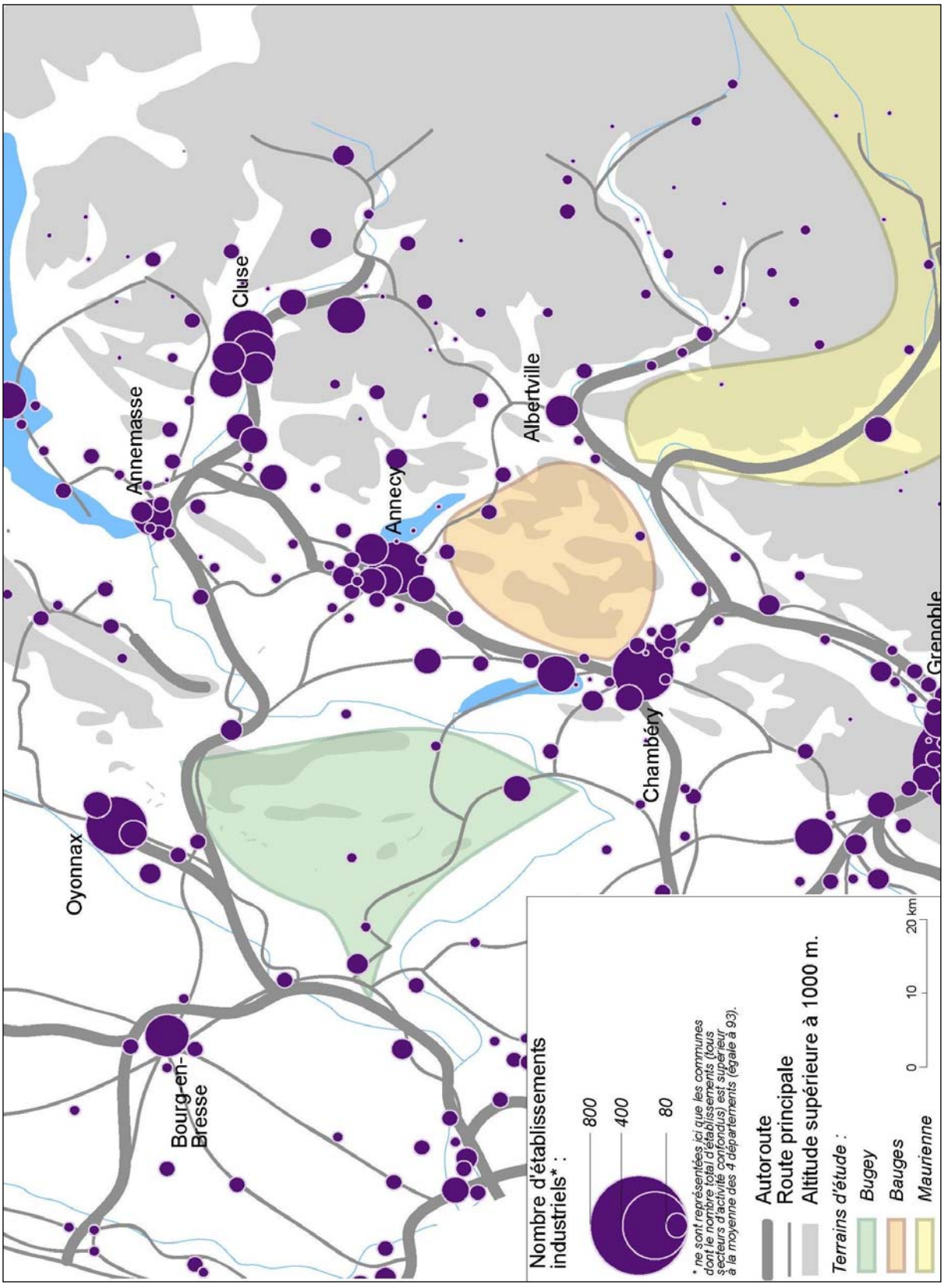
Doc. n°28 : Routes et foires de la fin du XVIII^{è} au début du XIX^{è} siècle



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008, d'après R-H Bautier, 1979

> 2000 ans de permanence ?

Doc. n°29 : Système autoroutier et industriel en 2006

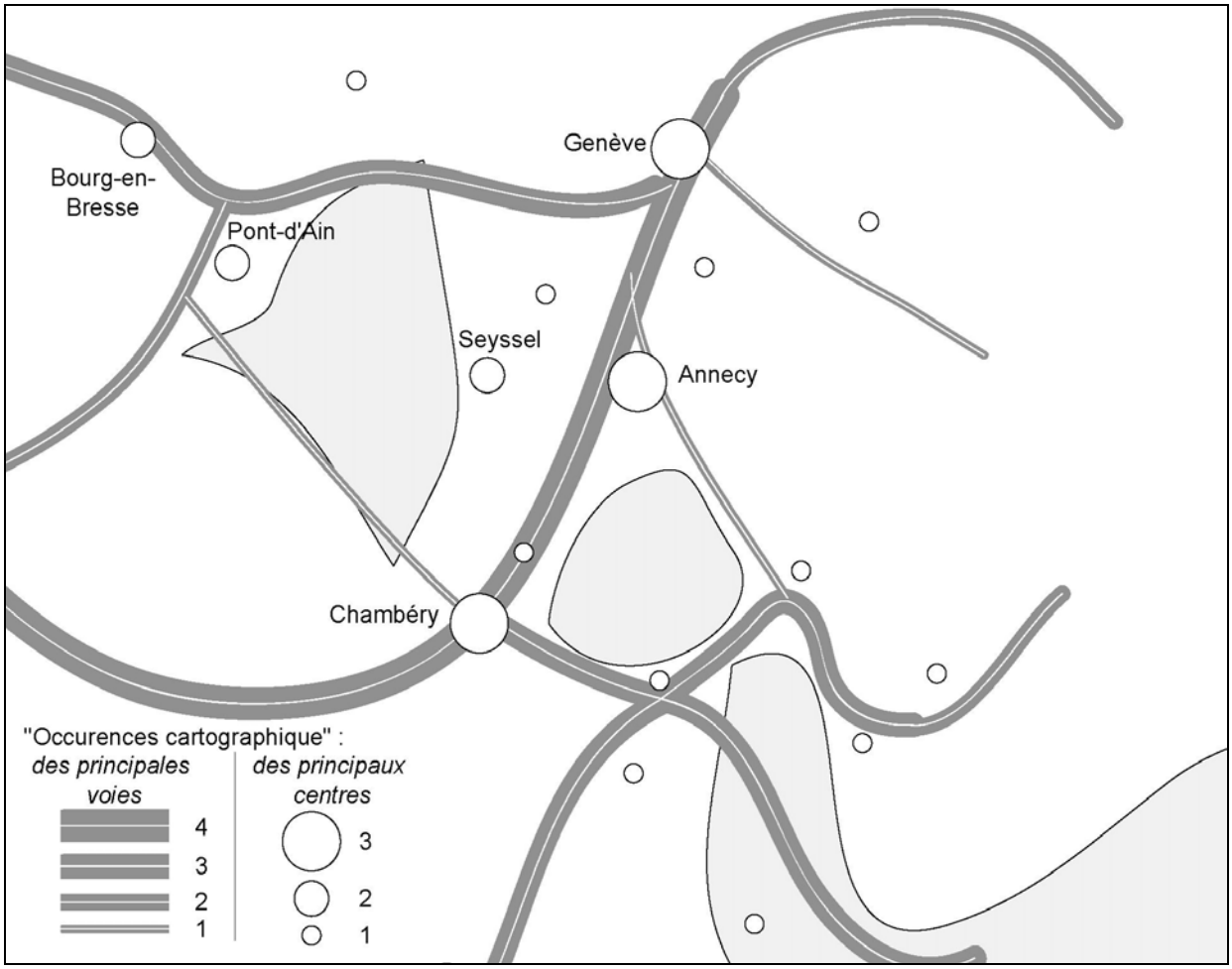


Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008, source : INSEE

Ce rapide historique des nœuds et des liens, de l'époque gallo-romaine à nos jours, permet de conclure à une relative constance aussi bien de la hiérarchie des routes que du positionnement des trois terrains d'études dans l'espace régional, nonobstant de petites fluctuations en Bugey et Maurienne. Bien sûr, ces quatre cartes (doc. n° 25, 26, 28 et 29) ne sont certainement pas exhaustives et ne sauraient en cela remplacer une recherche historique beaucoup plus approfondie sur les réseaux. Cela étant, elles donnent à voir deux points essentiels :

- une éventuelle relation entre la présence d'une route importante et le statut (ou la fonction) d'un bourg qu'elle dessert. Il est donc possible d'évoquer deux cas. Le premier est celui de bourgs liés de façon intrinsèque aux grands axes routiers qui les ont desservis en tous temps: Lyon, Genève, Chambéry, Grenoble, Bourg-en-Bresse. Le deuxième celui de lieux ayant exercé de façon momentanée, une certaine attractivité, comme Aime, Seyssel, Pont-d'Ain, Yenne, la Dombes, situation confortée par un réseau de voies de première importance, « déclassé » par la suite.

Doc. n°30: Synthèse des occurrences cartographiques de l'époque romaine à nos jours



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

- la fermeture ou l'ouverture au cours de l'histoire. Il s'avère que le Bugey et le massif des Bauges connaissent de façon quasi-continue dans le temps, un certain isolement, se manifestant cependant différemment : le Bugey est certes un lieu de passage, parsemé de quelques bourgs d'envergure moyenne, mais son éloignement des principaux centres

économiques et politiques le maintient globalement dans une situation de fermeture ; le massif des Bauges est pour sa part relativement proche de Chambéry, d'Annecy ou d'Aix-les-Bains. Les dynamiques socio-spatiales de la Maurienne sont, quant à elles, beaucoup plus fluctuantes : de moindre portée à l'époque romaine, la vallée occupe un rôle particulier dès le Moyen Age, tant sur le plan des échanges transalpins que, un peu plus tard, sur celui de l'industrie. En revanche, on peut se demander si ce statut, aujourd'hui conforté par des activités touristiques, pourra perdurer dans la refonte globale du système de transport annoncée par l'ouverture de la ligne ferroviaire Lyon-Turin.

L'intérêt de considérer simultanément ces trois terrains d'étude, entre eux et au regard de l'espace régional, repose d'une part sur leur proximité géographique les exposant à des facteurs historiques et culturels proches, d'autre part sur un certain nombre de points communs – recherchés (distance à une infrastructure de transports rapides, cœur de maille, dynamiques démographiques atypiques au regard du contexte régional, etc.) leur conférant un statut particulier, plus propice *a priori* à l'observation de l'ouverture et de la fermeture. Différences et ressemblances sont autant de marqueurs de l'analyse territoriale, servant moins une démarche comparative (très difficile a mettre en place) que l'intelligence globale d'un système transport/territoire.

2-2 METHODE POUR LA MISE EN EVIDENCE DES MECANISMES D'OUVERTURE ET DE FERMETURE SELON UNE APPROCHE INTEGRATIVE

Une fois les terrains d'étude choisis et afin d'atteindre les objectifs fixés, la démarche générale a nécessité tout d'abord de s'interroger sur deux grandes notions : l'accessibilité et les représentations territoriales (définition, apports méthodologiques) puis de créer une boite à outils adaptée à la problématique et facilitant l'analyse des articulations entre l'espace, les réseaux de transports rapides, les pratiques et les représentations.

2-2-1 Du dispositif méthodologique au modèle géographique

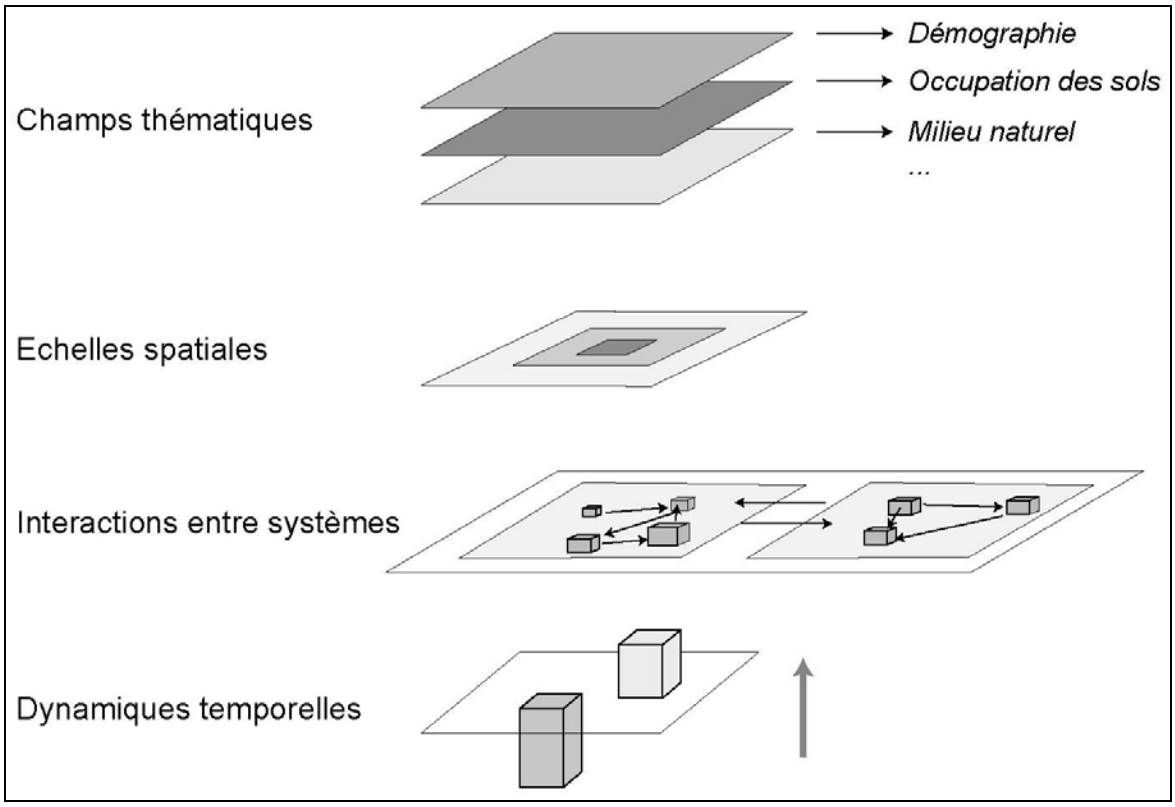
L'appareil théorique développé au début de cette première partie insiste sur la nécessité de penser l'ouverture des territoires non pas exclusivement en terme d'offre de transports, mais également en des termes plus subjectifs, tels que les projections spatiales (physiques ou idéelles) permises par les réseaux et l'image que donnent alors à voir les habitants et les territoires. Cette problématique interroge autant les habitants des espaces étudiés que les individus « extérieurs » ou de passage.

Fort de ce constat de multifonctionnalité des territoires et des réseaux de transports rapides, un dispositif méthodologique a été élaboré pour appréhender la composition et les dynamiques de ces mécanismes dont l'aboutissement en est la formalisation d'un modèle géographique de l'ouverture et de la fermeture. Un modèle est, selon la définition d'Hervé Gumuchian et Claude Marois, « *la représentation figurée d'une réalité. Cela peut aller d'une*

simple figure à la formalisation mathématique »[129]. Nous ne retiendrons évidemment pas ici l'option mathématique. En revanche, une représentation graphique de ces processus, croisant géographie des individus, géographie des terrains d'étude (ou des territoires) et géographie de l'espace régional, validerait l'utilité d'un tel modèle et permettrait ensuite de l'envisager sous une forme plus opératoire.

La construction de ce modèle, plaçant le raisonnement spatial au cœur de la démarche, s'appuie autant sur des fondements théoriques que sur un dispositif méthodologique adapté. Ce dispositif intègre les « *quatre registres de l'analyse* » décrits par S. Lardon et V. Piveteau[130] (doc. n°31) et s'organise en trois temps : connaître les pratiques et usages des autoroutes et TGV et évaluer l'accessibilité en chacun des terrains d'étude (étape 1), apprécier les représentations territoriales (étape 2) pour conclure, dans une analyse multifacteurs, aux éléments inhérents à l'ouverture et à la fermeture des territoires (étape 3).

Doc. n°31 : Les quatre registres de l'analyse spatiale



Source : S. Lardon et V. Piveteau, 2005

[129] H. Gumuchian et C. Marois*, Initiation à la recherche en géographie. Aménagement, développement territorial, environnement*, Anthropos, Lassay-les-Châteaux, 2000, 425 p.
[130] S. Lardon et V. Piveteau, *Méthodologie de diagnostic pour le projet de territoire : une approche par les modèles spatiaux*, Géocarrefour vol 80 2/2005, p. 75-90

> Etape 1 : des pratiques pour redessiner des territoires : mesurer l'accessibilité

B. Steck écrit que « *pour mieux comprendre les finalités du désenclavement comme acte politique, il faut rechercher ce qui le légitime dans les discours et les pratiques. Le détour par l'accessibilité devient alors inévitable.* »[131] Cette notion d'accessibilité, volontairement peu développée jusqu'ici, occupe donc une place centrale dans ce dispositif méthodologique, permettant ce premier pas vers une approche idéelle de l'ouverture. Les différentes acceptions du terme, comparées par J. Levy[132], en rappellent les principes fondateurs :

- l'offre de mobilité (système de déplacement utilisé par chacun, incluant le réseau support mais aussi le réseau fonctionnel ; l'accessibilité peut en effet être restreinte par une voirie encombrée, des trains peu fréquents, des transports trop coûteux) ;

- les capacités à répondre à l'offre de mobilité (disponibilités en temps, connaissance de déplacements, aptitude à tirer avantage du déplacement) ;

- les processus de décision et d'arbitrage (seuil de déclenchement rendant facile l'accès d'un lieu à un autre), à savoir les critères communs mais propres à une société donnée (impensable de faire deux heures de marche à pied en Europe pour aller travailler, plausible en Inde), et/ou à un type d'acteur ;

- facteurs idéels : les frontières qui rendent impraticable le lien entre deux lieux pour un acteur peuvent être tout autant physiques (absence de voirie) que mentales (le point visé est perçu comme hors du champ des possibles).

Si ces quatre points ne constituent pas en eux-mêmes la première étape du dispositif méthodologique, ils ont en revanche été très présents lors de son élaboration (à l'exception des facteurs idéels, réservés à l'étape 2). Au vu des données disponibles, deux grandes orientations ont été retenues pour cette approche.

→ La première consiste en la caractérisation des itinéraires, internes, externes et de transit. Outre l'identification des principaux axes et nœuds, l'intérêt se porte sur l'offre de mobilité. A la manière de J.-J. Bavoux[133] et de J. Varlet[134], les réseaux-supports sont ainsi mesurés selon deux critères principaux : distance à l'infrastructure et qualité de la desserte (en terme de fréquence et de destination). Le réseau fonctionnel, tout aussi essentiel, est pour sa part apprécié à travers les propos des habitants.

→ La seconde orientation s'intéresse aux polarités et aux flux qu'elles produisent. Les mobilités et les pratiques des territoires sont donc étudiées, avant tout grâce aux navettes domicile-travail, expression de pratiques quotidiennes.

[131] B. Steck, *Contribution à une géographie du développement*, HDR, 24 janvier 2000, Université du Havre
[132] J Levy et M. Lussault, (sous la dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 2003, 1033 p.
[133] J.J. Bavoux, *La route et les régions : une France inégale*, Espace géographique, Tome XXII, n°3, 1993, pages 243-250
[134] J. Varlet, *Géographie des relations ferroviaires en France*, thèse de doctorat de troisième cycle, Université de Clermont II, 1987, 219 p.

La synthèse de ces deux orientations permet une première analyse de l'accessibilité et par là même l'interprétation qualitative et spatiale de nouvelles territorialités.

> Etape 2 : Représentations territoriales : le caractère subjectif de l'ouverture et de la fermeture

Le second volet de ce dispositif méthodologique s'applique à caractériser ce qui, du point de vue de l'idéel, préfigure l'ouverture ou la fermeture des territoires. La géographie des représentations, animée depuis près de vingt ans par les travaux, entre autre, de G. Di Méo, en constitue le socle théorique. A la manière de B. Poche, sociologue, qui se propose d'aborder les coopérations interrégionales non plus en terme de divisions fonctionnelles, mais par la définition de « *pôles régionaux de sens* »[135], l'idée avancée ici est celle de la réalisation d'une « carte des cœurs », autrement dit de la mise en lumière des composants subjectifs de l'ouverture et de la fermeture.

Les deux principes conceptuels qui guident cette approche en sont aussi des vecteurs méthodologiques, et font référence aux **représentations** et aux **recompositions territoriales** :

> → Les représentations, ascendantes (celles des habitants) et descendantes (celles des acteurs de l'aménagement du territoire), sont étudiées au moyen d'une part des propos des habitants (travail sur la mise à distance des territoires entre eux et sur les repères socio-spatiaux), d'autre part de l'image que donnent à voir les territoires. Il s'agit donc ici de déterminer ce que C. Rolland-May nomme le fondement énergétique, que nous renommerons volontiers le fondement identitaire, à savoir la propension à se représenter de façon particulière ou non, de se rattacher ou non à un territoire contigu ou englobant, et répondant de fait à des logiques autonomes ou au contraire dépendantes.
>
> → Quant aux recompositions territoriales, elles sont analysées sous l'angle de la capacité de résistance ou d'intégration des territoires à certains projets relevant d'un niveau d'organisation supérieur (fondement organisationnel de C. Rolland-May). Quelques grandes questions liées aux transports et se posant aux espaces étudiés (liaison franco-italienne via la vallée Maurienne notamment) sont donc envisagées selon ce prisme (un des obstacles culturels de B. Steck).

Représentations et recompositions territoriales sont donc mises en mouvement dans le but de définir les mécanismes idéels de la fermeture et de l'ouverture, et s'unissent en deux types distincts : « identité d'ouverture » et « identité de fermeture ». Mener à bien cette démarche nécessite cependant de surmonter une des difficultés rencontrées lors de son élaboration : l'articulation entre plusieurs niveaux d'analyse spatiale. Trois échelles emboîtées (l'individu, le groupe social localisé ou bassin de vie et les territoires de projet,

[135] B. Poche, *De la transversalité à la verticalité*, Espace et Société, n°70-71, 3-4/1992, p. 203-211

l'espace régional[136]) permettent de pallier momentanément cette difficulté, momentanément seulement car la finalité de l'analyse, objet de la troisième étape, se trouve, entre autres, dans la réunion et le dépassement de ces multiples territoires.

Appropriations réelles, prétendues ou désirées, économiques, idéologiques ou politiques[137], représentations et recompositions témoignent des territorialités qui se dessinent en chacun, habitants, groupes sociaux localisés et gestionnaires. Comment pour autant en rendre compte de façon synthétique ? Une des solutions aurait été de traiter la question des représentations à l'échelle des individus, et celle des recompositions territoriales à l'échelle des communautés (habitants d'entités reconnues dans l'étape 1) et des territoires de projet. Il a cependant été choisi, dans un premier temps, de décloisonner ces différentes échelles afin d'observer des effets eux-mêmes générateurs de dynamiques nouvelles, et, nous en faisons l'hypothèse, de réactions convergentes d'une échelle à une autre.

> Etape 3 : confrontation des mobilités et des représentations : vers la construction du modèle

La dernière étape du dispositif méthodologique consiste en un croisement graphique des résultats des deux premières étapes afin de consigner un certain nombre d'éléments constitutifs de l'ouverture et de la fermeture et de parvenir à construire la synthèse géographique des territoires étudiés.

Cette troisième étape permet de préciser ce qui, dans la fermeture, est imputable aux réseaux de transports rapides, à leur fonctionnement, à l'usage qui en est fait, aux représentations qu'ils suscitent ou à des facteurs territoriaux autres (matériels ou immatériels). La validation de cette étape engage la modélisation graphique de l'ouverture et de la fermeture des territoires. *In fine* l'analyse des situations passées et actuelles facilitera la compréhension des processus d'ouverture et de fermeture.

2-2-2 Les techniques mises en oeuvre

Tout chercheur se doit de composer avec les données dont il peut facilement disposer, celles qu'il devra recueillir lui-même et les moyens matériels dont il dispose pour mettre en œuvre une boîte à outils en adéquation avec la problématique. Les données nécessaires à l'observation des mobilités, de l'accessibilité ou encore des recompositions territoriales proviennent ainsi de sources diverses, hétérogènes et parfois incomplètes. Elles sont de nature quantitative ou qualitative et ont fait l'objet d'un dispositif de collecte assez complet permettant *in fine* l'élaboration d'une cartographie synthétique et dynamique.

[136] Espace régional n'est pas ici à comprendre au sens strictement administratif, mais plutôt comme le territoire lui aussi vécu dans lequel s'intègrent plusieurs bassins de vie. Ces limites ne sont donc pas celles de la région Rhône-Alpes.

[137] G. Di Méo, *Géographie sociale : quelle géographie sociale ?* Bulletin de l'Association des Géographes Français, 2004-2, p 194-255

> Les données chiffrées à disposition

Après quelques mois passés à l'élaboration de la problématique et à la lecture d'ouvrages et articles venant l'étayer, la nécessité de traitements statistiques et cartographiques s'est très vite imposée, dans un premier temps pour le choix des terrains d'étude et dans un second temps pour commencer l'analyse à proprement parler. Le centre Quetelet[138], organe du CNRS offrant une mise à disposition gratuites, pour les chercheurs en sciences humaines, nous a permis d'acquérir un grand nombre de données (INSEE, notamment). En ce qui concerne les données de trafics, elles sont rendues disponibles, en matière de transport routiers, par les DDE, la DRE Rhône-Alpes et les sociétés d'autoroutes. En revanche, les données SNCF restent pour leur part toujours inaccessibles...

Les données traitées sont les suivantes :

Données générales de population :

→ Evolution démographique de 1962 à 1999

Migrations en 1999 (nom du fichier INSEE après chaque descriptif) :

→ caractéristiques démographiques (sexe et âge) selon le lieu de naissance (même département, même région, France métropolitaine, DOM-TOM, étranger) (MIG1)

→ caractéristiques démographiques (sexe et âge) selon le lieu de résidence au 1er janvier 1990 (même logement, même commune, même département, même région, France métropolitaine, DOM-TOM, étranger) (MIG2)

→ caractéristiques socio-économiques (CSP) selon le lieu de naissance (même département, même région, France métropolitaine, DOM-TOM, étranger) (MIG3)

→ caractéristiques socio-économiques (CSP) selon le lieu de résidence au 1er janvier 1990 (même logement, même commune, même département, même région, France métropolitaine, DOM-TOM, étranger) (MIG4)

→ Navettes domicile-travail des actifs ayant un emploi selon les caractéristiques démographiques et moyens de transport (dans la commune de résidence, dans une autre commune de la même unité urbaine, dans une autre commune de la même zone d'emploi, dans une autre commune du même département, dans une autre commune de la même région, autre) (NAV1)

→ Navettes domicile-travail des actifs ayant un emploi selon les caractéristiques démographiques et moyens de transport (détail de la commune de travail) (MOBTRA1)

[138] Plus d'information sur le site internet du centre Quetelet

Activités économiques en 2003 :

→ Création des établissements

→ Statut des établissements

Trafics routiers :

→ Trafics moyens journaliers annuels sur différents tronçons routiers et autoroutiers

Temps de parcours en 2005

→ Routiers et autoroutiers : calculés un par un sur le site www.mappy.fr

→ Ferroviaires : calculé à partir du « CD horaires » mis en vente par la SNCF

Cet ensemble de données déjà fort précis est cependant incomplet au regard de l'approche souhaitée pour cette recherche dont un des volets consiste en l'étude des représentations. Il s'est donc avéré incontournable de constituer une base de données qualitative à partir d'enquêtes de terrain diverses.

> Les données « de terrain »

Si les données précédemment citées ont été majoritairement exploitées à l'échelle des quatre département de l'Ain, de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie (à l'exception des navettes domicile-travail et des temps de parcours de ces dernières), les données qualitatives ont été récoltées exclusivement parmi les trois terrains d'étude et selon les procédés suivants :

Enquête par questionnaire (doc. n°32 et 33)

→ Questionnaires distribués dans les boîtes aux lettres de 1 000 habitants du Bugey, 1 000 habitants des Bauges et 1 000 habitants de la Maurienne entre juin 2005 et avril 2006. Avec un taux de retour supérieur à 16%, cette enquête permet de prendre connaissance des pratiques et représentations de près de 500 habitants.

→ Questionnaires distribués à une cinquantaine d'étudiants de l'Université Claude B. Lyon 1 (faculté de sciences) afin de mieux connaître les regards portés sur le Bugey, les Bauges et la Maurienne depuis Lyon. J.-F. Jal, professeur à l'ISTIL (Institut des Sciences et Techniques de l'Ingénieur de Lyon), a très aimablement accepté de participer à cette recherche, en proposant à ses étudiants de remplir le questionnaire à la fin de son cours. La méthode des cartes mentales (avec fond de plan) a ainsi pu être testée. Le caractère empirique de cette enquête a toutefois considérablement limité son exploitation.

Doc. n°32 : Questionnaire distribué aux habitants

UNIVERSITE CHAMBERY ANNECY SAVOIE

Enquête transports et mobilités

Laboratoire EDYTEM Environnements, Dynamiques et Territoires de la Montagne

I - Vos lieux de vie

1. Dans quelle commune habitez-vous? _____
2. Combien de fois dans votre vie avez-vous changé de commune de résidence ? ⌜ ⌝ ⌞ ⌟
3. De quel endroit vous sentez-vous originaire ? _____
4. Exercez-vous une activité professionnelle? ○ oui ○ non ○ nspp (ne se prononce pas)
5. Si oui, dans quelle commune travaillez-vous? _____
6. Si vous travaillez, par quel(s) moyen(s) de transport(s) vous rendez-vous sur votre lieu de travail?

☐ en voiture ☐ à pied ☐ à vélo ☐ en moto ☐ en train ☐ autre ☐ nspp

7. Combien de fois dans votre vie professionnelle avez-vous changé de commune de travail ? ⌜ ⌝ ⌞ ⌟
8. Vous discutez, à Lyon, avec un lyonnais que vous ne connaissez pas. Lorsque cette personne vous demande où vous habitez, vous lui communiquez le nom de votre commune, mais elle ne la connait pas. Comment pourriez-vous lui situer oralement votre commune ?

_____

_____

II - Votre utilisation des transports rapides

A - Autoroute

9. Vous arrive-t-il d'emprunter une autoroute ? ○ oui ○ non ○ nspp
10. Si oui, à partir de quel(s) échangeur(s) ? _____
11. Si oui, cochez ci-dessous le(s) motif(s) et leur fréquence ?

	tous les jours ouvrables	le week-end	une fois par semaine	plusieurs fois par mois	une fois par mois	plusieurs fois par an	une fois par an	jamais
Navettes domicile/travail	○	○	○	○	○	○	○	○
Réunions professionnelles	○	○	○	○	○	○	○	○
Courses alimentaires	○	○	○	○	○	○	○	○
Loisirs	○	○	○	○	○	○	○	○
Vacances	○	○	○	○	○	○	○	○
Visite de la famille, amis	○	○	○	○	○	○	○	○

12. Si vous vous rendez sur votre lieu de travail par autoroute ou Voie Rapide Urbaine, sur quelle distance environ l'empruntez-vous ? (en kilomètres, approximativement) ⌜ ⌝ ⌞ ⌟
13. Que pensez vous de l'accès à l'autoroute depuis votre domicile, en terme de :

	Mauvais	Passable	Moyen	Bon	Excellent
Temps de parcours	○	○	○	○	○
Qualité de l'axe	○	○	○	○	○

B - TGV

14. Vous arrive-t-il de vous déplacer en TGV ? ○ oui ○ non ○ nspp
15. Si oui, à patir de quelle(s) gares(s) ? _____
16. Si oui, cochez ci-dessous le(s) motif(s) et leur fréquence ?

	tous les jours ouvrables	le week-end	une fois par semaine	plusieurs fois par mois	une fois par mois	plusieurs fois par an	une fois par an	jamais
Navettes domicile/travail	○	○	○	○	○	○	○	○
Réunions professionnelles	○	○	○	○	○	○	○	○
Visite de la famille, amis	○	○	○	○	○	○	○	○
Vacances	○	○	○	○	○	○	○	○

17. Que pensez vous de l'accès au TGV depuis votre domicile, en terme de :

	Mauvais	Passable	Moyen	Bon	Excellent
Temps de parcours	○	○	○	○	○
Qualité de l'axe	○	○	○	○	○

T.S.V.P.

C - Avion

18. Vous arrive-t-il de voyager en avion ? ○ oui ○ non ○ nspp

19. Si oui, à partir de quel(s) aéroport(s) ? _____

20. Si oui, cochez ci-dessous le(s) motif(s) et leur fréquence ?

	tous les jours ouvrables	le week-end	une fois par semaine	plusieurs fois par mois	une fois par mois	plusieurs fois par an	une fois par an	jamais
Navettes domicile/travail	○	○	○	○	○	○	○	○
Réunions professionnelles	○	○	○	○	○	○	○	○
Visite de la famille, amis	○	○	○	○	○	○	○	○
Vacances	○	○	○	○	○	○	○	○

21. Que pensez vous de l'accès à un aéroport depuis votre domicile, en terme de :

	Mauvais	Passable	Moyen	Bon	Excellent
Temps de parcours	○	○	○	○	○
Qualité de l'axe	○	○	○	○	○

D - Les transports dans votre région

22. Selon vous, quels sont les aspects positifs et négatifs des transports dans vos déplacements :

	Dans vos territoires quotidiens	Pour l'accès à votre secteur de vie depuis l'extérieur
Aspects positifs		
Aspects négatifs		

E - Internet

23. Possédez-vous une connexion Internet à votre domicile ? ○ oui ○ non ○ nspp

24. Si oui, s'agit-il d'une connexion à haut débit ? ○ oui ○ non ○ nspp

Pour mieux vous connaître, merci de préciser les points suivants (anonyme)

25. Et es-vous? ○ une femme ○ un homme

26. Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

○ moins de 25 ans ○ de 25 à 35 ans ○ de 36 à 45 ans ○ de 46 à 55 ans ○ de 56 à 65 ans ○ de 66 à 75 ans ○ 76 ans et plus

27. Quel est votre lieu de naissance ? (merci de préciser le département ou, pour les personnes nées à l'étranger, le pays) _____

28. Dans quelle catégorie socio-professionnelle vous situez-vous ?

○ Agriculteur ○ Salarié agricole ○ Patron Industrie/ Commerce ○ Prof. libérale,cadre supérieur ○ Cadre moyen ○ Employé ○ Ouvrier ○ Personnel de service

○ A la recherche d'un emploi ○ Retraité ○ Etudiant sans emploi ○ Etudiant avec emploi ○ Autre (préciser)

Merci de votre participation

Libres pensées...

Fiche à retourner à : Laurence Berne, Laboratoire EDYTEM, Université de Savoie, 73376 Le Bourget-du-Lac Cedex (enveloppe déjà libellée) ou à déposer dans votre mairie. Pour tout complément d'information, vous pouvez me contacter par téléphone au 04.79.75.88.77 ou par mail à laurence.berne@etu.univ-savoie.fr

Réalisation : L.Berne, laboratoire EDYTEM, Université de Savoie, mars 2006

Doc. n°33 : Questionnaire distribué aux étudiants

EDYTEM
Environnements, Dynamiques et Territoires de la Montagne

Regards d'étudiants lyonnais sur des territoires rhônalpins

UNIVERSITE CHAMBERY SAVOIE

PARTIE 1 - Lieux de vie et autres espaces rhônalpins

1. De quel endroit vous sentez-vous originaire ?

_____

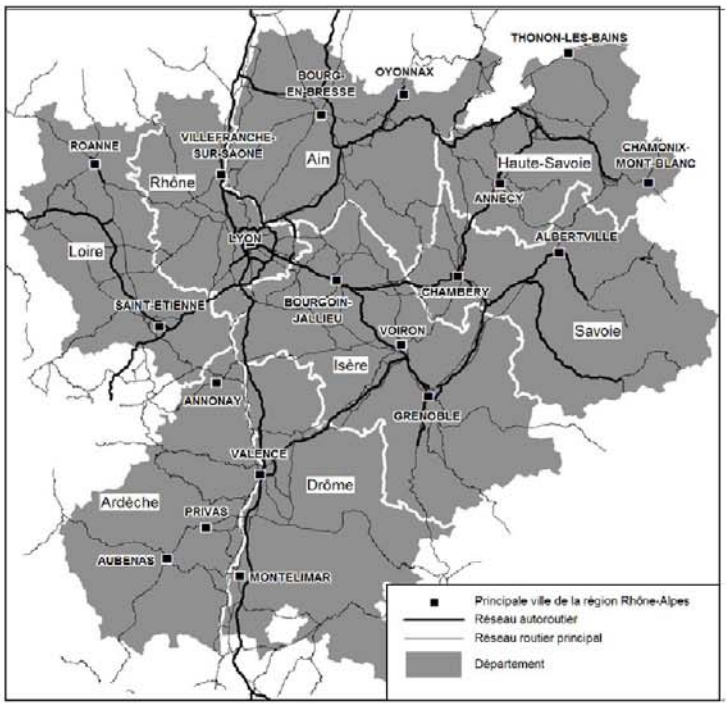
_____

2. Avez-vous déjà entendu parlé ou vous êtes-vous déjà rendu :

	oui, j'ai déjà entendu parlé de cet endroit	non, je n'ai jamais entendu parlé de cet endroit	oui, je me suis déjà rendu(e) dans cet endroit	non, je ne me suis jamais rendu(e) dans cet endroit
dans le Bugey ?				
dans les Bauges ?				
en Maurienne ?				

(Cocher la ou les case(s) souhaitée(s))

3. Sur la carte ci-dessous, merci de situer ou de délimiter approximativement : 1) le Bugey 2) les Bauges 3) la Maurienne



4. Dans quel(s) autre(s) espace(s) de la région Rhône-Alpes aimez-vous vous rendre et pour quelle(s) raison(s)?

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

T.S.V.P.

PARTIE 2 - Le Bugey, les Bauges, la Maurienne et vous

Si vous connaissez le Bugey, les Bauges ou la Maurienne, cette partie vous concerne. Sinon, merci de vous rendre à la troisième partie du questionnaire.

5. Comment connaissez-vous :

	Vous y avez vécu	vous y avez rendu visite à des amis ou à des membres de votre famille	vous y avez passé des vacances chez des amis ou dans votre famille	vous y avez loué une maison/un appartement pour passer des vacances	vous vous y êtes rendu pour des motifs professionnels	vous ne vous y êtes jamais rendu mais en avez entendu parlé dans les médias	vous ne vous y êtes jamais rendu mais en avez entendu parlé par d'autres personnes (famille, ami)	vous ne vous y êtes jamais rendu mais en avez entendu parlé par un enseignant
le Bugey ?								
les Bauges ?								
la Maurienne ?								

(Cocher la ou les case(s) souhaitée(s))

6. Si vous connaissez le Bugey, comment le décririez-vous ?

7. Si vous connaissez les Bauges, comment les décririez-vous ?

8. Si vous connaissez la Maurienne, comment la décririez-vous ?

Si vous vous êtes déjà rendu dans le Bugey, dans les Bauges ou en Maurienne, les deux questions suivantes vous concernent. Sinon, merci de vous rendre à la troisième partie du questionnaire.

9. Combien de fois vous-êtes vous déjà rendu :

	une fois	entre une et cinq fois	entre cinq et dix fois	plus de dix fois
dans le Bugey ?				
dans les Bauges ?				
en Maurienne ?				

(Cocher la ou les case(s) souhaitée(s))

10. Par quel(s) moyen(s) de transport vous êtes vous rendu *(merci de préciser pour chacune de vos réponses le lieu de départ)* **:**

	en voiture par les routes nationales	en voiture par autoroute	en train express régional	en TGV	vous ne vous y êtes jamais rendu
dans le Bugey ?					
dans les Bauges ?					
en Maurienne ?					

(Cocher la ou les case(s) souhaitée(s))

PARTIE 3 - Pour mieux vous connaître

11. Quel âge avez-vous ? ⌜ ⌝

12. Etes-vous? ☐ une femme ☐ un homme

13. Dans quelle commune habitez-vous? _____

14. Quel est votre lieu de naissance ? (merci de préciser le département ou, pour les personnes nées à l'étranger, le pays)

Libres pensées :

Merci de votre participation...

Réalisation : L.Berne, laboratoire EDYTEM, Université de Savoie, mars 2006

Enquête par entretiens semi-directifs

Destinée à appréhender les recompositions territoriales et identitaires ainsi que les fondements organisationnels des espaces étudiés, cette enquête consiste en l'analyse des discours des acteurs politiques locaux ; une trentaine d'élus ont été rencontrés.

Observations diverses

Recueil d'informations (documentation touristique, aspects de l'économie locale, de l'habitat, dynamiques associatives, sites internet…) pouvant refléter l'image que donnent à voir ces territoires.

> Une cartographie dynamique

La grande diversité des données récoltées ainsi que leur volume ont exigé la mise en œuvre d'une cartographie adaptée, les dimensions spatio-temporelles de l'approche nécessitant une démarche cartographique en trois temps :

→ Le premier temps concerne l'exploitation de données statistiques, traitées à l'échelle communale et ce pour les quatre départements de l'Ain, de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie ;

→ le second temps consiste en la spatialisation des pratiques et représentations territoriales des habitants, à partir de l'exploitation des données récoltées par questionnaires, le plus souvent donc à l'échelle de chacun de trois terrains d'étude ;

→ le troisième temps est celui des cartes synthétiques visant à faire apparaître les dynamiques socio-spatiales.

> La phase d'interprétation

A l'issue de la collecte des données et de leurs représentations cartographiques, la phase d'interprétation est l'ultime étape de l'analyse. Chacune des échelles (individu, territoire, région…) et chacun des thèmes ayant été approfondi, il s'agit alors de conclure d'une part à l'organisation socio-spatiale de chacun des terrains-test, d'autre part d'entrevoir une géographie de ces terrains les uns par rapport aux autres et dans l'espace régional. En d'autres termes, après avoir observé les fonctionnements territoriaux du Bugey, des Bauges et de la Maurienne, il a été nécessaire de replacer ces espaces dans le contexte d'espace de transit dans lequel ils s'inscrivent, pour finalement parvenir à quelques précisions théoriques des concepts et notions mobilisés.

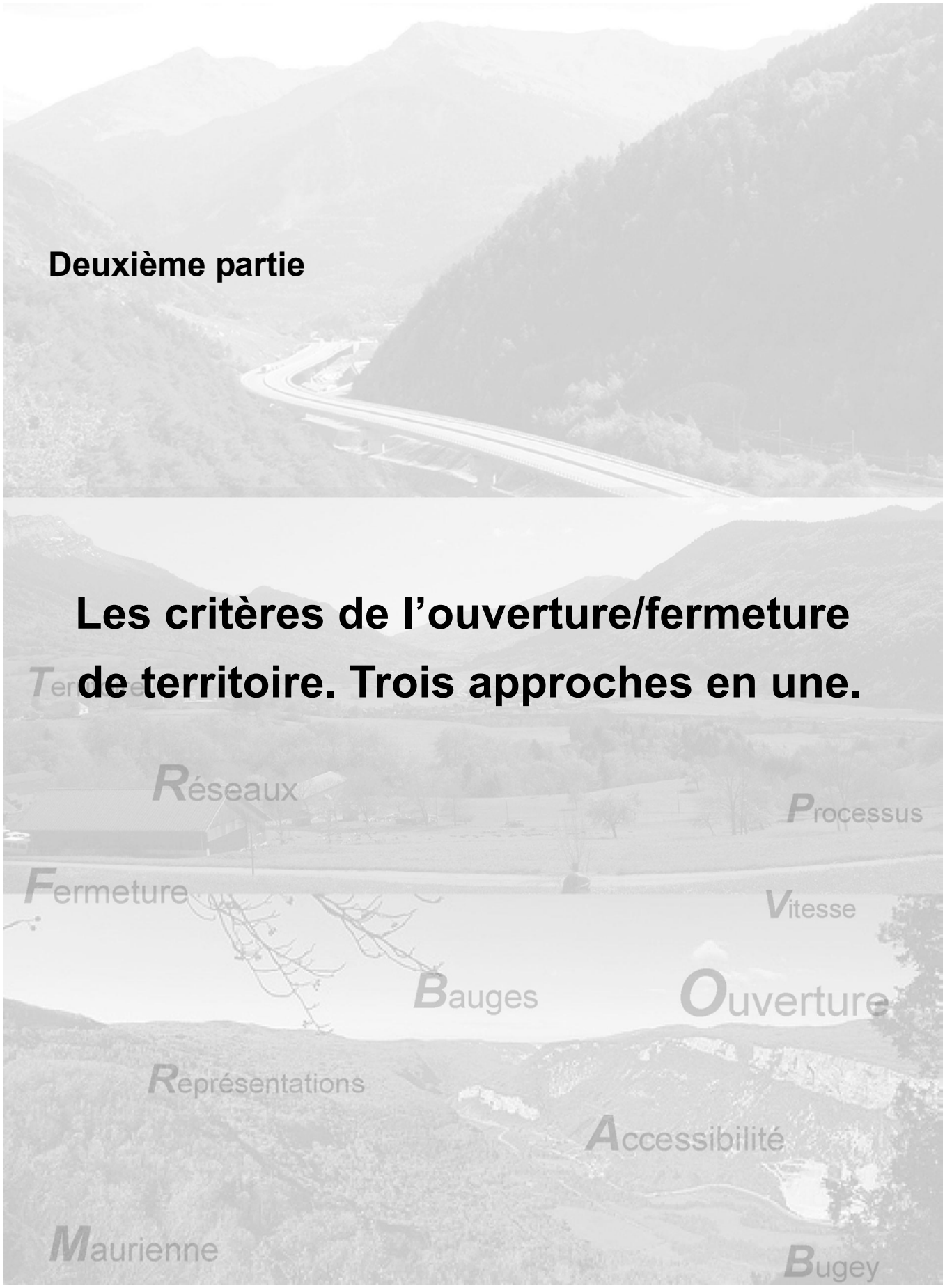
Cette approche permet une analyse fine des situations d'ouverture et de fermeture et contribue également à enrichir la connaissance des processus territoriaux à l'œuvre.

La méthodologie générale de recherche mise en place pour répondre à la problématique des interactions entre réseaux de transports et territoires passe par la compréhension des processus d'ouverture et fermeture, eux-mêmes constitués de critères

matériels et idéels, qu'il est nécessaire de mettre en évidence, tant sur le plan structurel (offre de transport) que sur le plan fonctionnel (mobilités et accessibilité). L'analyse des représentations territoriales, second volet de cette approche, constitue l'originalité de la démarche et sert l'hypothèse de la simultanéité de fermeture et ouverture d'un territoire ainsi que du rôle de la subjectivité dans la construction de ces processus.

>> - <<

Après avoir posé les fondements d'une réflexion territoriale sur le Bugey, les Bauges et la Maurienne, inscris de longue date dans un contexte régional d'ouverture, la mise en évidence de la fluctuation de l'ouverture et de la fermeture des territoires au fil des siècles, par une brève rétrospective historique des lieux de vie et des réseaux (nœuds et liens), permet ainsi une entrée en matière plus avertie pour la compréhension actuelle de ces espaces. Le dispositif méthodologique spécifique proposé en matière d'analyse des phénomènes d'ouverture et de fermeture veut multiplier ces prismes d'observation (offre, pratiques et représentation) afin d'enrichir ces notions

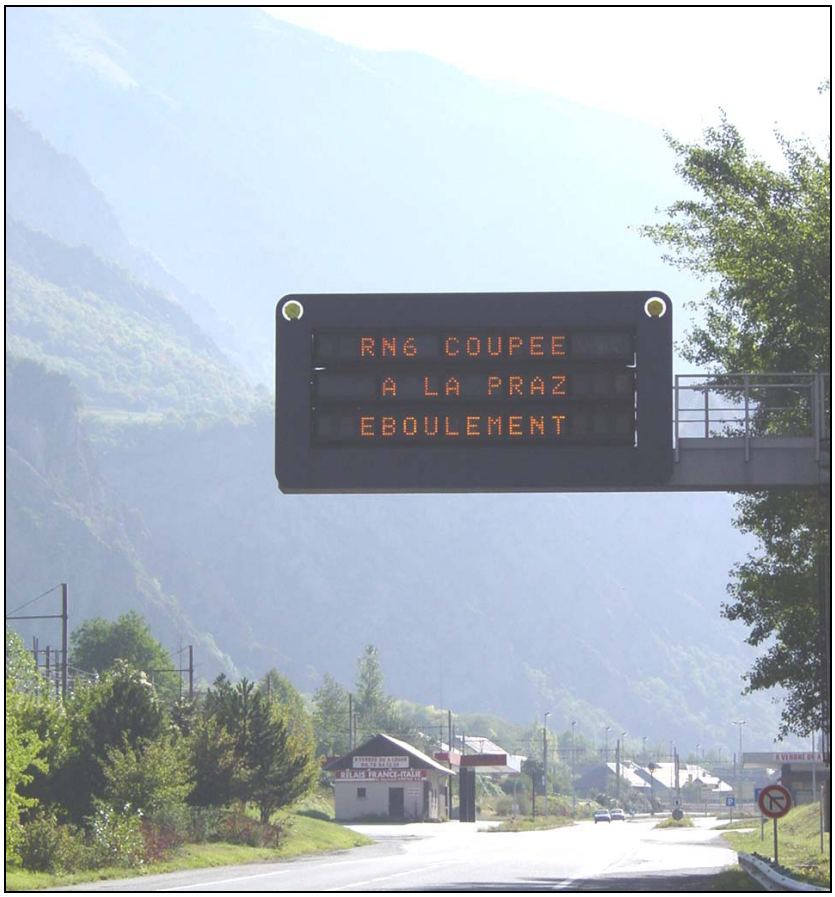


Deuxième partie

Les critères de l'ouverture/fermeture de territoire. Trois approches en une.

Désenclaver ou enclaver un territoire, c'est-à-dire l'ouvrir ou le fermer, sont des expressions *a priori* faciles et très utilisées. Les analyser avec plus de précisions demande déjà une réflexion plus élaborée et de multiples outils, comme le suggère l'exemple suivant d'une route de Maurienne un jour d'octobre 2004 qui réunit plusieurs caractéristiques du système de transport régional (doc. n°34) : des obstacles fonctionnels (un éboulement annoncé) et structurels (le relief) à l'ouverture, des évolutions historiques (une station-service à l'abandon), des organisations spatiales ou territoriales spécifiques (ici un fond de vallée où les infrastructures ont été construites en parallèle, la voie de chemin de fer bordant la RN6).

Doc. n°34 : Un exemple d'ouverture/fermeture. La RN6 à Epierre.



Source : L.Berne, EDYTEM 2004. Photo prise entre Epierre et Tigny en direction de l'amont

Une telle image (évidemment fragmentaire) indique déjà une certaine difficulté à caractériser simplement l'ouverture et la fermeture d'un territoire et à mesure l'accessibilité.

Les travaux de B. Steck venus faciliter récemment la démarche, nous proposons d'analyser l'accessibilité selon trois approches ou angles complémentaires : l'offre de transport, les pratiques de usagers et les représentations des populations.

L'approche la plus classique pour mesurer l'accès « à » et « depuis » un territoire consiste à évaluer l'offre de transport en matière d'infrastructures, existantes ou non, ou de qualité de la desserte, qui traduisent des choix faits par les acteurs institutionnels et économiques (chapitre 3). Cette offre de transport peut se considérer d'un point de vue topologique et donner lieu à une analyse mode par mode, du réseau-support et du réseau fonctionnel. Mais l'offre n'est-elle pas également le reflet de politiques nationales et locales, qui mettent en œuvre avec plus ou moins de réussite le désenclavement des territoires ? L'occasion est donc donner de revenir, à l'échelle des trois terrains d'étude, sur les effets de quelques outils et programmes d'actions consécutifs à ces politiques.

La mesure de l'accessibilité serait toutefois lacunaire si elle ne tenait pas compte des mouvements permis par les infrastructures. Comment donc, à travers les pratiques, est-il permis d'apprécier l'ouverture et la fermeture ? Pour y parvenir (chapitre 4), trois critères ont été retenus. L'intensité des flux circulant dans l'espace régional (et concernant à des degrés divers le Bugey, les Bauges et la Maurienne) est le premier de ces critères ; le second concerne l'étude des mobilités quotidiennes de travail ; et le dernier de ces critères précise le niveau d'utilisation des infrastructures de transports rapides. Nous ajouterons à cette analyse, sans pour autant y apporter plus de précisions quantitatives, la notion de polarité touristique, mettant en évidence le fait que des individus extérieurs à ces territoires y accèdent finalement massivement (donc sans trop de contraintes). La somme de ces pratiques doit permettre de différencier des niveaux d'ouverture.

Mais, au-delà de l'offre de transport et des pratiques de déplacement, l'ouverture et la fermeture ne peuvent-elles pas être aussi observées selon la manière dont la population se représente l'enclavement ? Finalement, le rôle tenu par les représentations, du système de transport d'une part, du territoire d'autre part n'est-il pas tout aussi déterminant que celui occupé par l'offre et les pratiques (desquels les représentations restent indissociables) ? Les réseaux de transports représentés et les représentations territoriales constituent donc deux critères principaux sur lesquels est construite l'étude de « l'accessibilité mentale » à un territoire (chapitre 5).

Le Bugey, les Bauges et la Maurienne vont donc servir de lieux de développement de ces trois angles d'attaque, de ces trois séries de critères d'ouverture / fermeture.

Chapitre 3

L'offre de transport, une approche classique

Sur le plan du vocabulaire, J. Levy définit l'accessibilité comme « *l'ensemble des possibilités effectives pour relier deux lieux par un déplacement* »[139]. Cet ensemble de possibilités est conditionné par une offre de transport, constituée d'un réseau-support (l'infrastructure en elle-même) et d'un réseau fonctionnel (fréquence, coût, conditions de circulation…). L'accessibilité relève aussi de facteurs individuels liés à la capacité à répondre à cette offre : agents de nature économique, culturelle, psychologique. La notion d'accessibilité repose donc sur la relativité des lieux et s'apprécie, c'est l'objet de ce chapitre, par la position d'un territoire relativement aux infrastructures de transport.

Estimer l'accessibilité d'un territoire, dans le but de connaître son degré d'ouverture ou de fermeture consiste la plupart du temps à qualifier son offre de transport. Plusieurs écoles se sont penchées sur la mesure de l'offre de transport. De nombreux indicateurs, similaires dans les principes scientifiques qu'ils énoncent, diffèrent néanmoins dans leur mode de calcul plus ou moins élaboré et dépendent fortement des données à disposition et de l'appareillage technique mobilisé (informatique, mathématique).

Dans l'absolu, et sans compter donc les limites techniques auxquelles pourrait être confronté le chercheur, la mesure de l'accessibilité peut être calculée selon divers procédés, déclinables chacun par mode ou par type d'utilisateurs. Il s'agit par exemple de définir l'accessibilité d'une zone par rapport à des destinations de types école, centre commercial (etc.) ou encore de tenir compte, pour ce qui est des parcours en transports en commun, du temps d'attente total d'un trajet, correspondance comprise.

Dans le cadre d'une réflexion avant tout spatiale, le choix est ici fait de retenir des indicateurs relativement simples à mettre en place et permettant d'atteindre l'objectif fixé dans un premier temps : caractériser l'offre de transport des territoires. Une distinction modale s'est rapidement imposée, les infrastructures routières et autoroutières étant abordées au moyen d'un indice de connexité alors que le réseau fonctionnel ferroviaire (TER, grandes lignes et TGV) est étudié grâce à l'indice nodal d'accessibilité. D'autres données de cadrage permettent aussi de qualifier l'accessibilité, notamment en terme d'aménagement numérique du territoire. Le transport aérien, dont les conséquences sur les trois terrains d'étude sont beaucoup plus indirectes et faibles, n'est volontairement pas abordé dans ce chapitre en tant qu'offre. Nous en tenons compte dans l'analyse du système de transport, mais il trouve plus naturellement sa place dans le chapitre suivant concernant les pratiques.

[139] J. Levy et M. Lussault. (sous la dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 2003, 1033 p.

Toutefois avant de mettre en œuvre chacun de ces critères, il n'est pas inutile d'effectuer un rapide retour sur le contexte général d'intensification des déplacements et d'extension des réseaux de transports, auquel n'échappent pas tout ou partie de nos trois terrains d'étude.

La croissance du nombre de véhicules et de déplacements, constatée en France depuis quelques décennies (doc. n°35), résulte et participe d'une modification des mobilités et d'une tendance au raccourcissement des distances-temps permis par l'extension du réseau autoroutier, par l'amélioration des réseaux routiers et par le développement de la grande vitesse ferroviaire.

Doc. n°35 : Répartition modale des déplacements en France (en milliards de km)

	Volume		Evolution	Part modale	
Modes de transports	1980	2002	1980 - 2002 (en%)	1980 (en%)	2002 (en %)
Voitures particulières	453 ,0	733,5	+62	81,14	80,97
Autobus, autocars	38,0	40,3	+6	6,81	6,12
Transport en commun ferroviaire	62,0	84,6	+36	11,11	11,69
dont SNCF	54,4	73,5	+35	9,74	10,24
dont RATP férré (métro + RER)	7,6	10,4	+37	1,36	1,46
dont métro de province	0,0	0,7		0,00	0,00
Transport aérien (trafic intérieur)	5,3	13,7	+158	0,95	1,22
Total	558,3	872,1	+56	100,00	100,00

Sources : DAEI/SESP - Insee.

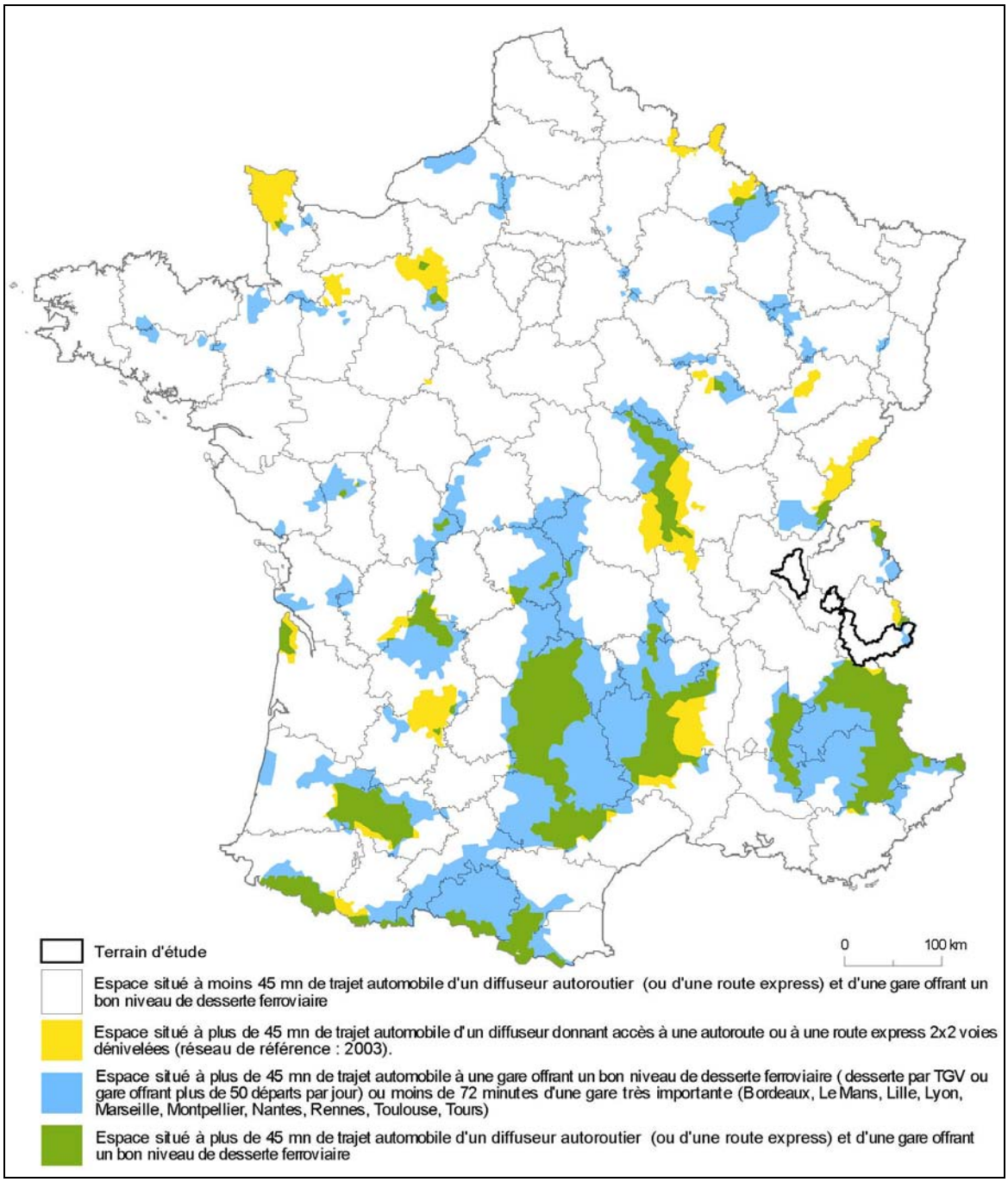
L'offre de transport s'accompagne d'une augmentation sensible des déplacements. Si les trajets en voiture restent évidemment majoritaires, l'augmentation modale la plus forte revient aux transports aériens, en hausse de près de 160% entre 1980 et 2002. L'évolution des modes de vie, l'internationalisation des marchés économiques et les nouveaux produits proposés par les compagnies aériennes (low-cost) expliquent en grande partie cette augmentation.

Bien que le fait de se déplacer relève d'un impératif propre à tout être humain, l'homme contemporain – dans nos sociétés occidentales – exprime, à travers un besoin de transports performants, un changement radical dans l'appréhension des distances. En réponse (et par anticipation) à cette mobilité accrue, les infrastructures de transports se développent (doc. n°36) et desservent une vaste partie du territoire national : 97 % de la population française est à moins de 45 minutes d'un diffuseur autoroutier et 94 % à moins de 45 minutes d'une gare importante[140].

[140] Calculs réalisés à partir du doc. n°35 et du RGP de 1999 : part de la population non desservie (c'est-à-dire située dans les zones jaunes, bleues ou vertes)

La présence d'infrastructures de transports rapides conditionne, en partie, l'accessibilité de certaines régions françaises. Si l'on peut globalement conclure à une très bonne desserte des régions les plus peuplées (Bassin Parisien, Nord, Est, région Rhône-Alpes, littoral méditerranéen et Grand Ouest), il convient aussi de souligner certaines disparités spatiales (mettant en évidence des territoires de montagne en général) et modales (moins grande efficacité du réseau ferroviaire).

Doc. n°36 : Desserte du territoire français par les réseaux autoroutiers et ferroviaires à grande vitesse en 2003



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008, d'après le CETE de Lyon et l'OITC Sud-Est, 2006

Le premier des espaces de montagne « oublié » des infrastructures de transports rapides a été le Massif Central (l'achèvement de l'A89 venant modifier la desserte), et plus particulièrement ses franges où s'accumulent un isolement autoroutier et un isolement ferroviaire (doc. n°36). Cette situation se prolonge au nord jusqu'aux confins de l'Allier, de la Creuse et du Cher. Plus au nord encore, le Morvan (sous-ensemble du Massif Central) se trouve assez éloigné, en distance-temps, d'un échangeur ou d'une gare importante.

Un deuxième ensemble concerne les Alpes du Sud (Hautes-Alpes, Alpes de Haute-Provence et partie occidentale de la Drôme) et se caractérise par un arc de cercle ouvert vers le sud (doc. n°36). Gap et Sisteron, une préfecture et une sous-préfecture, sont incluses dans ce sous-ensemble. L'offre de transports rapides y est d'autant plus absente que les altitudes croissent (Vercors, Ecrins et Dévoluy se détachent nettement). Enfin, le dernier grand espace dépourvu d'infrastructures de qualité est un secteur de piémont, l'Ariège. Cette configuration se prolonge le long de la chaîne pyrénéenne à l'exception de ces extrémités. De manière plus éparse et toujours dans le Sud-Ouest, deux départements correspondent également à des zones de moins grande accessibilité : le Gers et la Dordogne.

Au regard de la même carte, le Bugey, les Bauges et la Maurienne semblent pour leur part bénéficier d'une desserte de qualité. Cependant, et au même titre que de nombreuses autres parties du territoire national qui mériteraient une lecture plus précise, deux éléments viennent contrarier cette analyse.

Le premier concerne les indicateurs et seuils choisis par le ministère de l'Equipement pour la réalisation des cartes initiales. Ainsi, les espaces situés à moins de 72 minutes d'une gare très importante sont considérés comme bien desservis ; ce temps de parcours est pourtant très long (1h12 !) et ne devient acceptable qu'à l'occasion de trajets dont la destination est, elle aussi, lointaine.

Le second souligne certains écueils d'une démarche systématique, à travers des seuils plaçant par exemple la plupart des communes des trois terrains d'étude dans de très bonnes conditions de desserte ferroviaire. Il n'en va pas forcément ainsi de l'avis des habitants (cf. chapitres 4 et 5). Subjectivité ou caractéristiques intrinsèques au territoire, la mesure de l'accessibilité et *in fine* la mesure de l'ouverture, appellent donc une micro-analyse, au plus près des pratiques et des représentations des habitants.

Si un système de transport peut se définir comme un ensemble d'éléments (réseaux, nœuds, aires d'influences, acteurs) visant à assurer des fonctions d'échanges, les questions des modes et plus encore de l'échelle demeurent fondamentales : dès lors, faut-il parler du ou des système(s) de transport, où chacun des modes serait individualisé ? Sur le premier point, il semble tout à fait possible d'intégrer différents modes de transport (routier, ferroviaire et aérien) dans un seul et même système. En revanche, la question de l'échelle reste entière et nécessite un parti pris théorique. Il s'avère qu'une des clefs de compréhension des processus d'ouverture/fermeture se situe précisément dans l'articulation de différentes échelles : individuelle, locale, régionale, nationale et internationale (partie 1).

Il serait envisageable de ne parler que du système de transport en commun local, du système de transport de fret international ou encore du système de transport saisonnier… C'est un peu ce vers quoi nous tendions, aux premiers balbutiements de cette recherche, lorsque nous pointions plus particulièrement les réseaux de transports rapides (éléments fondateurs - dans le mythe politique qu'ils véhiculent – du désenclavement). Il se trouve, par

anticipation sur les éléments de pratiques et de représentations qui en ressortent, que les enjeux de mobilités des habitants dépassent l'individu et que l'imbrication des différents niveaux de liaisons est réelle. Ils peuvent se distinguer structurellement comme fonctionnellement, selon le type d'espace et les temporalités. Aussi approcherons-nous l'ensemble de ces réseaux comme participant à un seul système de transport, dans lequel existent néanmoins certaines subdivisions.

Pour l'heure, l'analyse de l'offre de transport va décrire l'ossature des déplacements dans un espace régional concernant, de près ou de loin, chacun des trois terrains d'étude. De là va découler une analyse de l'accessibilité « matérielle » des territoires, l'accessibilité « mentale » étant abordée par la suite.

Aussi, un premier temps propose, mode par mode (routier, ferroviaire, aérien et numérique) et après quelques précisions méthodologiques pour chacun d'entre eux, une étude approfondie du système de transports dans le Bugey, les Bauges, en Maurienne et de l'accessibilité de ces espaces.

Puis un deuxième temps est consacré à une synthèse de l'espace « multi-vitesses » de chacun des trois terrains.

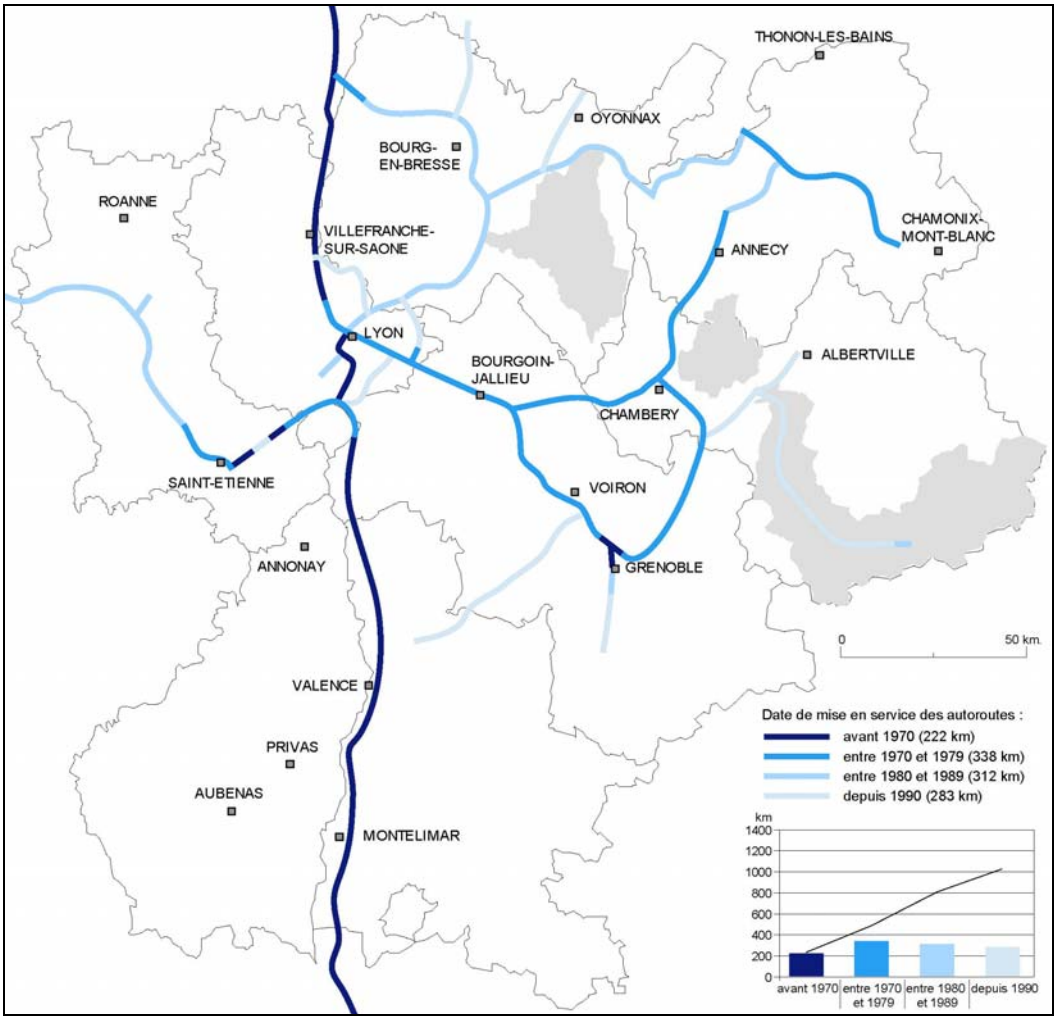
3-1 L'OFFRE ROUTIERE

Bénéficiant d'un réseau autoroutier fortement maillé et d'un réseau routier de qualité, les territoires étudiés sont, selon l'éloignement aux réseaux et la structuration de ces derniers, inégalement accessibles. Du point de vue de l'offre routière proposée, quelles disparités spatiales sont repérées et qu'en est-il du désenclavement ?

3-1-1 L'ouverture autoroutière rhône-alpine

Les cartes des réseaux de transports dans l'Ain, en Savoie et en Haute-Savoie, de l'époque romaine à nos jours (2-1-3) ont permis de constater la pérennité des principaux axes de communication, constance assurée par un relief structurant et par des liens historiques forts. Ainsi, l'évolution de l'offre routière, marquée dans les dernières décennies par le développement des infrastructures autoroutières, s'inscrit pleinement dans ces logiques géohistoriques.

Doc. n°37 : L'extension du réseau autoroutier en Rhône-Alpes



Réalisation : L.Berne, 2008, EDYTEM, d'après l'Atlas régional des transports, Région Rhône-Alpes, 2003

Historiquement reconnue comme un espace de passage, la région Rhône-Alpes est encore aujourd'hui un lieu d'échanges et de transit, essentiellement supportés désormais par un réseau autoroutier dense et maillé. Le développement de ce réseau n'est pas resté transparent aux territoires et chacun des trois terrains d'étude est concerné, à la mesure de sa situation, par son organisation.

Ainsi, sur les 1 150 km d'autoroute traversant la région Rhône-Alpes, près de 70% (plus de 760 km) sont situés dans les départements de l'Ain, de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie (doc. n°37), participant ainsi à la desserte de nombreuses vallées alpines et territoires de montagnes jurassiens, alpins ou péri-alpins.

A la différence d'autres régions françaises, le réseau autoroutier rhône-alpin devrait connaître des extensions moindres d'ici 2025. Sont tout de même en cours de réalisation ou en projet : la liaison Annecy/Genève, le barreau de l'A89 (Balbigny / La Tour-de-Salvagny), le doublement de l'A45 (Lyon/Saint-Etienne), le contournement ouest de l'agglomération lyonnaise et le prolongement de l'A51 (Grenoble/Gap) [141]. Ce réseau dessert les principales agglomérations urbaines de la région et s'agrémente dans un relief fortement prononcé. Près de 200 diffuseurs autoroutiers permettent l'entrée sur ce réseau, avec une plus forte concentration à proximité de Lyon, Grenoble, Saint-Etienne, Valence et Annecy.

Cependant, si l'on accorde généralement une plus grande importance au réseau autoroutier, en raison du gain de temps qu'il procure et de l'image qu'il véhicule, ce réseau ne peut être dissocié du réseau routier classique tant son fonctionnement est conjoint. L'idée d'une représentation cartographique associant l'ensemble de l'offre routière individuelle[142] a donc trouvé son aboutissement dans le calcul d'un indice de connexité, offrant la possibilité d'estimer l'accessibilité des territoires, selon leur offre de transport, par la plus ou moins grande efficacité de connexion au réseau routier et autoroutier.

3-1-2 Un outil pertinent pour mesurer la densité d'un réseau : l'indice de connexité

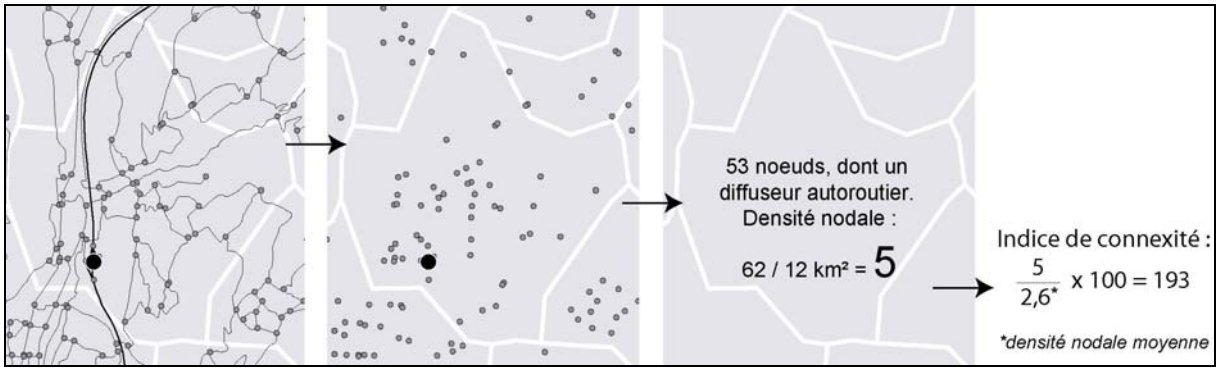
J.-J. Bavoux, dans un article qu'il signe en 1993[143], s'applique à l'échelle des régions françaises, « *à comparer les circulations routières, […] non dans leurs volumes mais dans leurs structurations spatiales* ». Pour cela, l'auteur met en place une méthode organisée en trois étapes : calculer des densités nodales (étape 1) et des polarisations (étape 2) pour obtenir des niveaux de connexité (étape 3). Le principe retenu ici, directement inspiré des travaux de J.-J. Bavoux et de l'ouvrage collectif dirigé par P. Mathis[144], consiste à déterminer des niveaux de connexion : d'un territoire à un réseau, d'un réseau à un territoire et d'un territoire à un autre territoire.

[141] Conseil Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire – 18 décembre 2003
[142] Les transports en commun étant exclus de ce calcul
[143] J-J. Bavoux, *La route et les régions : une France inégale*, Espace géographique, Tome XXII, n°3, 1993, pages 243-250
[144] P.Mathis (sous la dir.), *Graphes et réseaux, modélisation multiniveaux*, Hermes-science, Paris, 2003, 361 p.

Sans aucune formation à la modélisation informatique et avec peu de données à disposition (une carte routière suffit théoriquement), la méthode élaborée ici pour mesurer les niveaux de connexion (transformés ensuite en indice de connexité) est relativement simple et possède le grand avantage d'être facilement transposable. Il s'agit en effet de connaître, pour chacune des entités territoriales voulues (dans le cas présent, les communes), le nombre de nœuds routiers et autoroutiers compris à l'intérieur des limites et de rapporter ce nombre, pour le relativiser, à la superficie de l'entité (soit leur densité).

Conduit à l'échelle communale et pour quatre départements, ce travail aurait toutefois été très laborieux sans le soutien de Marc Lauffer (chargé d'étude S.I.G. à l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise) qui a permis de calculer, de manière automatique, le nombre de nœuds pour chacune des 1 550 communes retenues. Pour ce faire, tous les types de liaisons ont été retenus : liaisons locales, départementales, nationales et autoroutières. Une pondération a ensuite été opérée, selon une démarche certes un peu arbitraire mais néanmoins justifiée au regard de la problématique : valeur 1 pour les nœuds situés sur les réseaux local, départemental et national, valeur 10 pour les diffuseurs autoroutiers. La somme de ces nœuds a été ramenée à la superficie communale afin d'obtenir un nombre de nœuds par km². Le résultat est ensuite transformé en indice (doc. n°38), la base 100 étant égale à la densité nodale moyenne communale des quatre départements : 2,6 nœuds par km².

Doc. n°38 : Méthode de calcul de l'indice de connexité routière et autoroutière

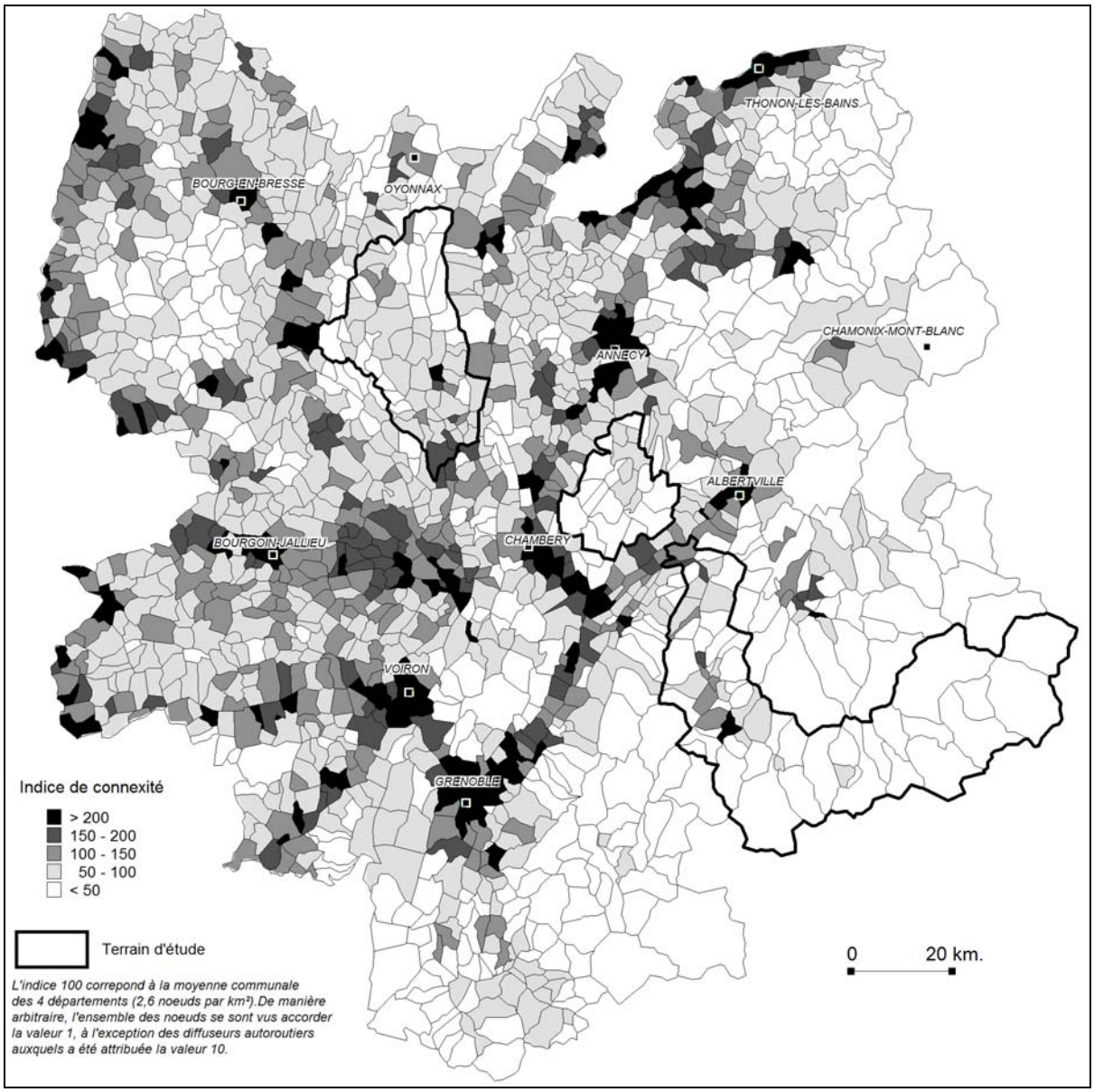


Sources : L.Berne, EDYTEM, 2008

Une fois l'indice de connexité calculé, l'ultime étape consiste à le cartographier. Efficace, un tel indicateur d'accessibilité permet de faire état d'une part de l'offre d'infrastructure en général, d'autre part d'un premier niveau d'ouverture commune par commune, puis « pays »[145] par pays.

[145] au sens d'une petite entité régionale

Doc. n°39 : Indice de connexité routière pour les départements de l'Ain, de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie en 2003 (par commune)



Sources : L.Berne, EDYTEM, 2008

La géographie dessinée par cet indice de connexité révèle, sans grande surprise, d'importantes disparités spatiales, sous-tendant des performances de déplacement inégales, avec un nombre de combinaisons plus faible dans les zones les plus claires de la carte. Certaines de ces disparités sont logiques, intrinsèques aux différentes formes d'urbanisation : les communes les plus industrialisées et urbanisées disposent d'un système de connexion plus performant que les communes rurales et/ou de montagne.

Ainsi l'ouest (doc. n°39), sous influence de l'agglomération lyonnaise (fort pouvoir drainant) et au relief de plaine ou de vallée est dans l'ensemble bien connecté au système de transport routier et autoroutier, contrastant avec quelques espaces en creux apparaissant dès les premiers massifs montagneux (Bugey et Chartreuse). La dorsale Annemasse / Annecy / Chambéry / Grenoble constitue un axe majeur de connexion, y compris pour les

territoires voisins qui viennent s'y raccorder. Enfin, si les entrées des vallées alpines ont un indice de connexité légèrement supérieur à la moyenne, la très grande majorité des communes de montagne sont insuffisamment connectées aux principales voies routières et autoroutières.

A l'échelle du Bugey, des Bauges et de la Maurienne, d'importantes disparités sont également relevées (doc. n°40).

Doc. n°40 : Indice de connexité routière dans chacune des communes des trois terrains d'étude

Communes du Bugey	Indice de connexité
ARMIX	11
SONGIEU	19
HOTONNES	21
LE GRAND-ABERGEMENT	23
ROSSILLON	30
PREMILLIEU	33
IZENAVE	35
HOSTIAS	36
LE PETIT-ABERGEMENT	40
ONCIEU	41
SAINT-RAMBERT-EN-BUGEY	45
LE POIZAT	45
RUFFIEU	46
TENAY	46
LALLEYRIAT	46
BRENAZ	47
CHEVILLARD	48
BRENOD	48
CHALEY	49
BEON	49
EVOSGES	52
VIRIEU-LE-GRAND	57
LOMPNIEU	57
LOCHIEU	59
THEZILLIEU	59
LAVOURS	59
CONDAMINE	60
CONTREVOZ	62
ARGIS	63
SAINT-CHAMP	63
SUTRIEU	63
ARANC	63
VIEU-D'IZENAVE	64
CHAZEY-BONS	65
CHEIGNIEU-LA-BALME	65
CHAMPDOR	65
CORLIER	71
BELMONT-LUTHEZIEU	76
ANDERT-ET-CONDON	76
OUTRIAZ	82
CULOZ	82
CHAMPAGNE-EN-VALROMEY	85
CHAVORNAY	86
CUZIEU	88
HAUTEVILLE-LOMPNES	88
CORMARANCHE-EN-BUGEY	88
VIRIEU-LE-PETIT	89
CRESSIN-ROCHEFORT	89
POLLIEU	92
MARIGNIEU	95
CEYZERIEU	96
SAINT-MARTIN-DE-BAVEL	98
LES NEYROLLES	104
CORCELLES	107
FLAXIEU	110
LANTENAY	113
TALISSIEU	114
PUGIEU	121
MAGNIEU	164
VONGNES	167
ARTEMARE	170
BELLEY	176
VIEU	219
AMBERIEU-EN-BUGEY	236

Communes de Maurienne	Indice de connexité
TERMIGNON	7
BESSANS	10
MONTAIMONT	11
VALMEINIER	12
BONNEVAL-SUR-ARC	12
BRAMANS	14
ORELLE	15
LE CHATEL	15
MONTSAPEY	16
SAINT-ALBAN-DES-VILLARDS	16
VALLOIRE	16
AVRIEUX	16
AUSSOIS	17
MONTGELLAFREY	19
NOTRE-DAME-DU-CRUET	20
SAINT-FRANCOIS-LONGCHAMP	20
LANSLEBOURG-MONT-CENIS	20
LANSLEVILLARD	21
ALBIEZ-MONTROND	21
VILLARODIN-BOURGET	24
VILLAREMBERT	24
SOLLIERES-SARDIERES	25
SAINT-ANDRE	28
MONTRICHER-ALBANNE	28
SAINT-LEGER	30
PONTAMAFREY-MONTPASCAL	30
BONVILLARET	35
MODANE	37
SAINT-REMY-DE-MAURIENNE	40
SAINT-PANCRACE	41
FONTCOUVERTE-LA-TOUSSUIRE	42
MONTGILBERT	45
EPIERRE	45
ALBIEZ-LE-JEUNE	46
SAINT-MARTIN-DE-LA-PORTE	48
LA CHAPELLE	48
SAINT-MICHEL-DE-MAURIENNE	49
FOURNEAUX	49
SAINT-MARTIN-D'ARC	51
SAINT-ETIENNE-DE-CUINES	51
SAINT-JULIEN-MONT-DENIS	52
ARGENTINE	52
VILLARGONDRAN	53
SAINT-GEORGES-DES-HURTIERES	54
MONTVERNIER	63
SAINT-ALBAN-DES-HURTIERES	69
HERMILLON	71
FRENEY	75
RANDENS	79
SAINT-MARTIN-SUR-LA-CHAMBRE	98
JARRIER	107
AITON	116
SAINTE-MARIE-DE-CUINES	124
SAINT-AVRE	128
LA CHAMBRE	128
SAINT-PIERRE-DE-BELLEVILLE	145
LES CHAVANNES-EN-MAURIENNE	154
BOURGNEUF	191
AIGUEBELLE	197
SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	209

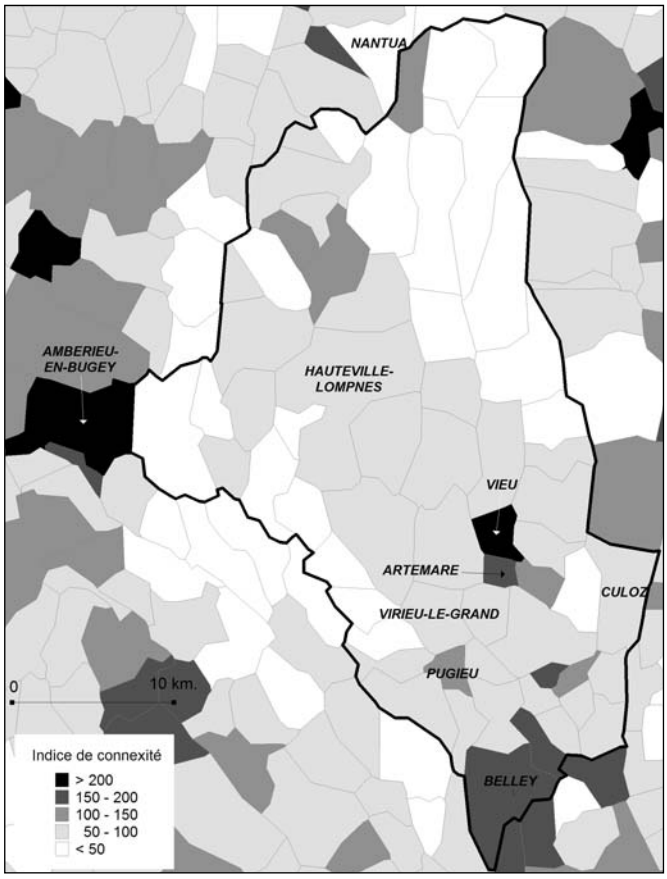
Communes des Bauges	Indice de connexité
AILLON-LE-VIEUX	16
DOUCY-EN-BAUGES	18
JARSY	23
ARITH	24
LE NOYER	27
SAINT-FRANCOIS-DE-SALES	30
ECOLE	30
AILLON-LE-JEUNE	32
THOIRY	33
SAINTE-REINE	34
ALLEVES	41
SAINT-EUSTACHE	44
LES DESERTS	45
LESCHERAINES	49
LE CHATELARD	50
BELLECOMBE-EN-BAUGES	50
LA COMPOTE	55
LESCHAUX	56
LA CHAPELLE-SAINT-MAURICE	57
LA MOTTE-EN-BAUGES	73

Pour situer chacune de ces communes, se référer à l'annexe n°1

Sources : L.Berne, EDYTEM, 2008

Vu sous l'angle de l'accessibilité routière, le Bugey est structuré selon quatre sous-ensembles. A l'ouest, Ambérieu est connecté efficacement à toute la partie occidentale du Bugey (diffuseurs de l'A43, RN75 et RN84), située en zone de plaine et présentement « extérieure » au terrain d'étude retenu. Une coupure très nette se fait néanmoins sentir dès que l'on pénètre, depuis Ambérieu, dans la vallée de l'Albarine, où les communes, fortement contraintes par le relief, n'offrent que de médiocres possibilités de connexion, hormis à la RN 504. A l'est de Virieu-le-Grand (au sud d'Artemare) jusqu'à Belley, les communes sont globalement mieux connectées mais restent pour la plupart en dessous de la moyenne (indice compris entre 50 et 100). Quelques communes telles que Vieu, Artemare ou Pugieu, à l'articulation entre un réseau secondaire en provenance du val d'Hauteville, du Valromey et de la montagne de Lhuis au sud, et le réseau routier principal situé dans le bassin de Belley, ressortent assez nettement.

Doc. n°41 : Indice de connexité routière dans le Bugey

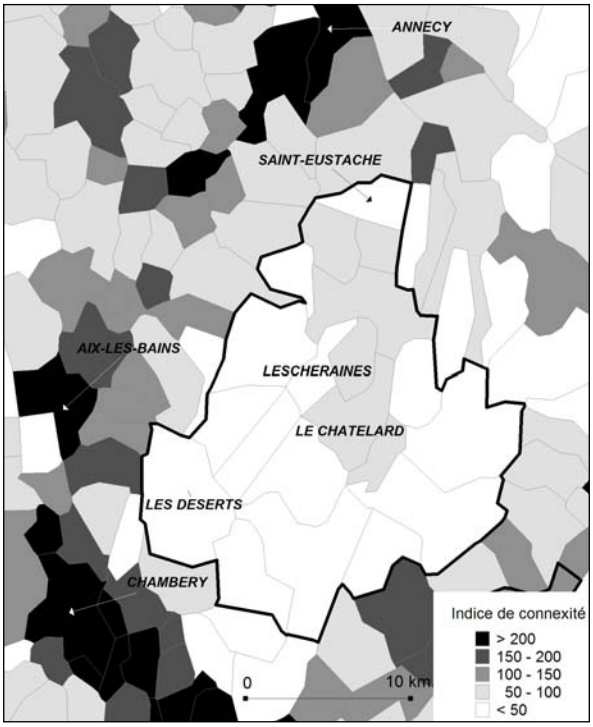


Sur les franges nord-est du terrain d'étude, la proximité de l'autoroute explique une offre de meilleure qualité, rapidement contenue par l'altitude. Le cœur du terrain d'étude (plateau d'Hauteville et Valromey) est, quant à lui, faiblement connecté ; une dizaine de communes (presque toutes situées dans le Valromey) ont un indice inférieur à 50 et la quasi-totalité des communes du plateau d'Hauteville ne dépasse pas l'indice 90.

En ce qui concerne les Bauges, et à la différence peut-être du Bugey, le massif, bien que très mal connecté en son coeur, bénéficie d'une offre alentour de qualité, surtout à l'ouest (plus de vingt diffuseurs dans un rayon de 25 km depuis le centre des Bauges). Ainsi, le réseau autoroutier ceinture quasiment le massif, sauf entre Annecy et Albertville.

Lescheraines, très en-dessous de la moyenne (indice = 49) demeure la commune la mieux structurée sur le plan routier. Elle est en effet le point d'intersection des cinq principales routes traversant le massif des Bauges.

Doc. n°42 : Indice de connexité routière dans le massif des Bauges

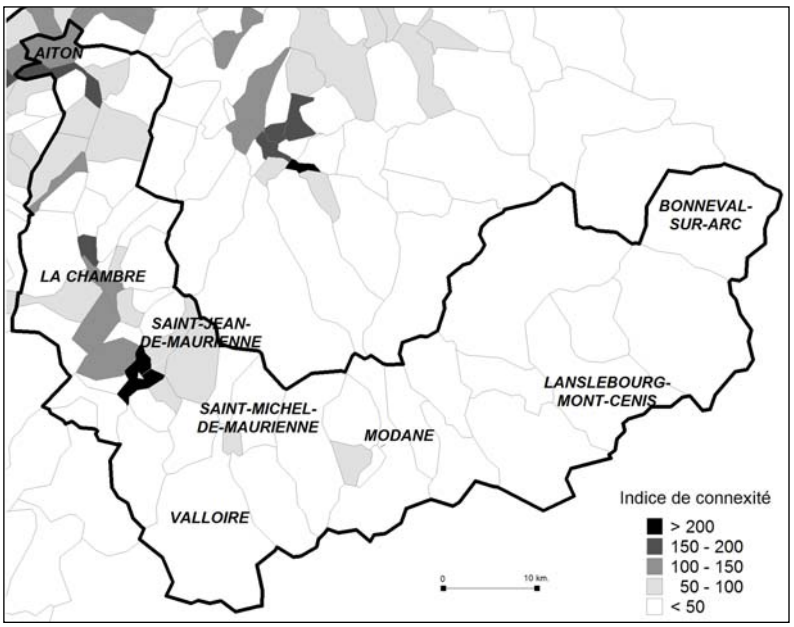


Notons également la présence d'une zone tampon relativement importante constituée par les communes situées au pied du massif. Bien qu'à proximité des principaux couloirs de circulation, ces communes ne bénéficient pas d'une connexion directe au réseau et pourraient illustrer la présence d'un espace de transition entre plaine et montagne, entre rural et urbain, entre Bauges et bassin chambérien.

Enfin, plus de 60% des communes de la vallée de la Maurienne ont, pour leur part, un indice inférieur à 50, et neuf d'entre elles (comprises entre Aiton et Saint-Michel-de-Maurienne) ne sont traversées par aucune liaison régionale. Les sept diffuseurs de l'A43, répartis sur un segment autoroutier de 70 km s'étendant d'Aiton à Modane structure l'offre de mobilité d'une trentaine de communes situées en fond de vallée. En revanche, les communes d'altitude et celles situées en Haute-Maurienne (au-delà de Modane) ont un indice de connexité routière faible, la RN6 améliorant tout de même l'accessibilité jusqu'à Lanslebourg-Mont-Cenis.

Malgré la présence de l'autoroute en Maurienne, l'indice de connexité reste faible (55, indice moyen de toutes les communes du terrain). Le massif des Bauges demeure le terrain le moins bien connecté (indice moyen = 40), et c'est le Bugey qui bénéficie finalement de la meilleure offre routière (toute relative néanmoins), avec un indice moyen de 77. Cette analyse, qui n'explique pas en elle-même toute l'organisation du système transport-territoire de ces espaces, semble cependant un outil adapté à la lecture de l'offre de transport et donne à voir des spécificités territoriales conditionnées par les réseaux. Le Bugey, les Bauges et la Maurienne évoluent ainsi selon des logiques économiques qui leur sont propres, mais nécessitant une accessibilité routière minimal.

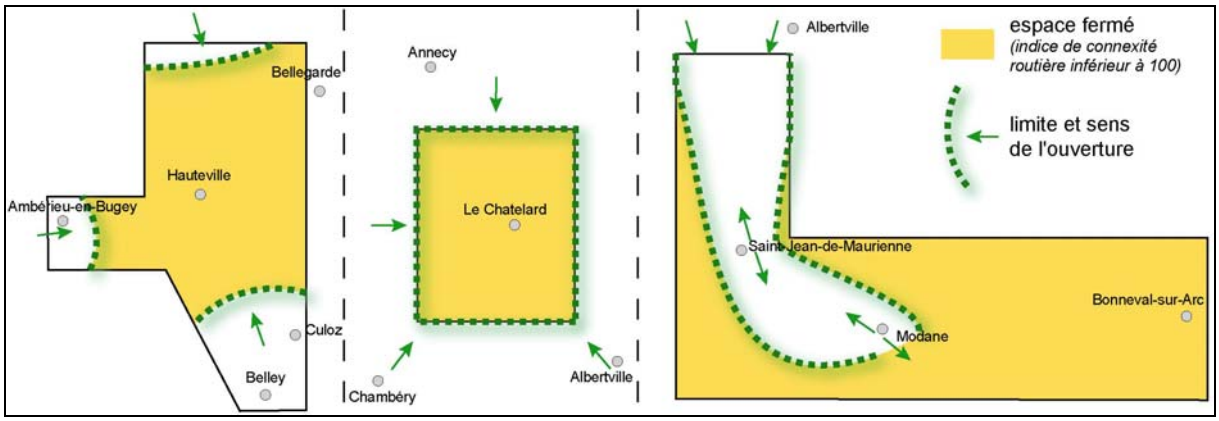
Doc. n°43 : Indice de connexité routière en Maurienne



Dans chacun de ces trois terrains, les parties les moins bien connectées correspondent aux espaces agricoles, naturels et bien souvent touristiques.

Une synthèse schématisée de l'indice de connexité routière (doc. n°44) présente l'état de l'offre infrastructurelle pour chacun des terrains d'étude. La limite entre les espaces très accessibles (en blanc) et ceux qui le sont moins (en jaune) est évidemment poreuse. Les flèches symbolisent le sens de l'ouverture. Bien que ces flèches proviennent fréquemment de « l'extérieur », cela ne signifie pas pour autant que cette accessibilité routière ait été mesurée depuis des territoires situés en dehors des terrains d'étude. Ce schéma reflète un état de fermeture relative pour les « cœurs » de chacun de ces espaces et une situation d'ouverture pour les périphéries. Seule la Maurienne, de par sa disposition axiale, présente une configuration un peu différente.

Doc. n°44 : Une offre routière écartant les « cœurs »



Réalisation : L.Berne, 2008, EDYTEM

Plus généralement, si l'organisation socio-économique passée a très certainement contribué à la structuration des territoires par les réseaux, l'offre routière et autoroutière demeure globalement en cohérence avec l'organisation actuelle ; la reconversion industrielle et le tourisme hivernale ont permis le maintien d'une activité économique en Maurienne et les espaces agricoles conservent cette vocation, nécessitant finalement une desserte routière minimale du point du vue de ce type d'activité.

Deux questions restent cependant posées : les espaces à vocation touristique (notamment les stations de sport d'hiver), mal connectés aux principaux axes, ne semblent pas fermés aux milliers de vacanciers qui y accèdent chaque année ; est-ce là la démonstration de la limite d'une telle méthode ou bien l'affirmation du caractère subjectif de l'ouverture ? Venir en vacances en montagne signifie communément un certain effort d'accessibilité, effort peu concevable au quotidien. En ce qui concerne les résidants, une amélioration de l'offre de mobilité est-elle souhaitée et, si oui, dans quelles perspectives ; diversification des activités économiques, meilleure accessibilité générale, possibilité d'aller travailler plus loin…? L'étude des pratiques et des représentations répondra à ces interrogations.

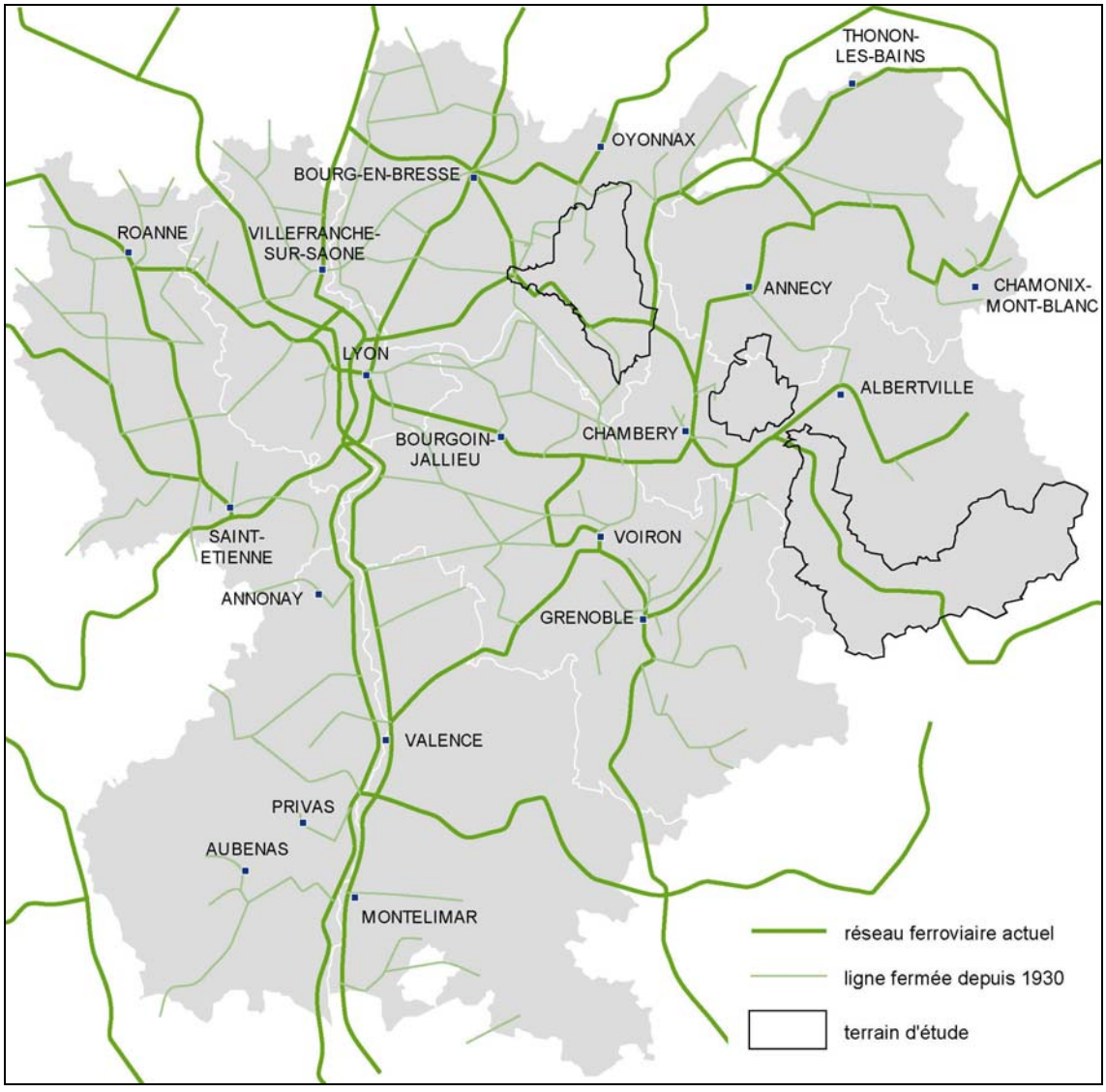
3-2 L'OFFRE FERROVIAIRE

Les transports ferroviaires constituent un mode de déplacement privilégié pour nombre de Rhône-alpins (1 611 millions de voyages-km en 2003 sur le réseau TER). Tout comme pour l'offre routière, le calcul d'un indice d'accessibilité ferroviaire permet d'apporter des éléments quant au degré d'ouverture des territoires par ce mode de transport.

3-2-1 Données classiques de l'offre ferroviaire

A la différence de l'offre routière, en augmentation depuis plusieurs décennies, l'offre ferroviaire, si l'on se réfère à la longueur des voies, ne cesse de diminuer. Des 5 000 kilomètres de voies en 1930 dans la région Rhône-Alpes, il n'en reste qu'un peu plus de 3 000 aujourd'hui.

Doc. n°45 : La contraction du réseau ferré rhône-alpin

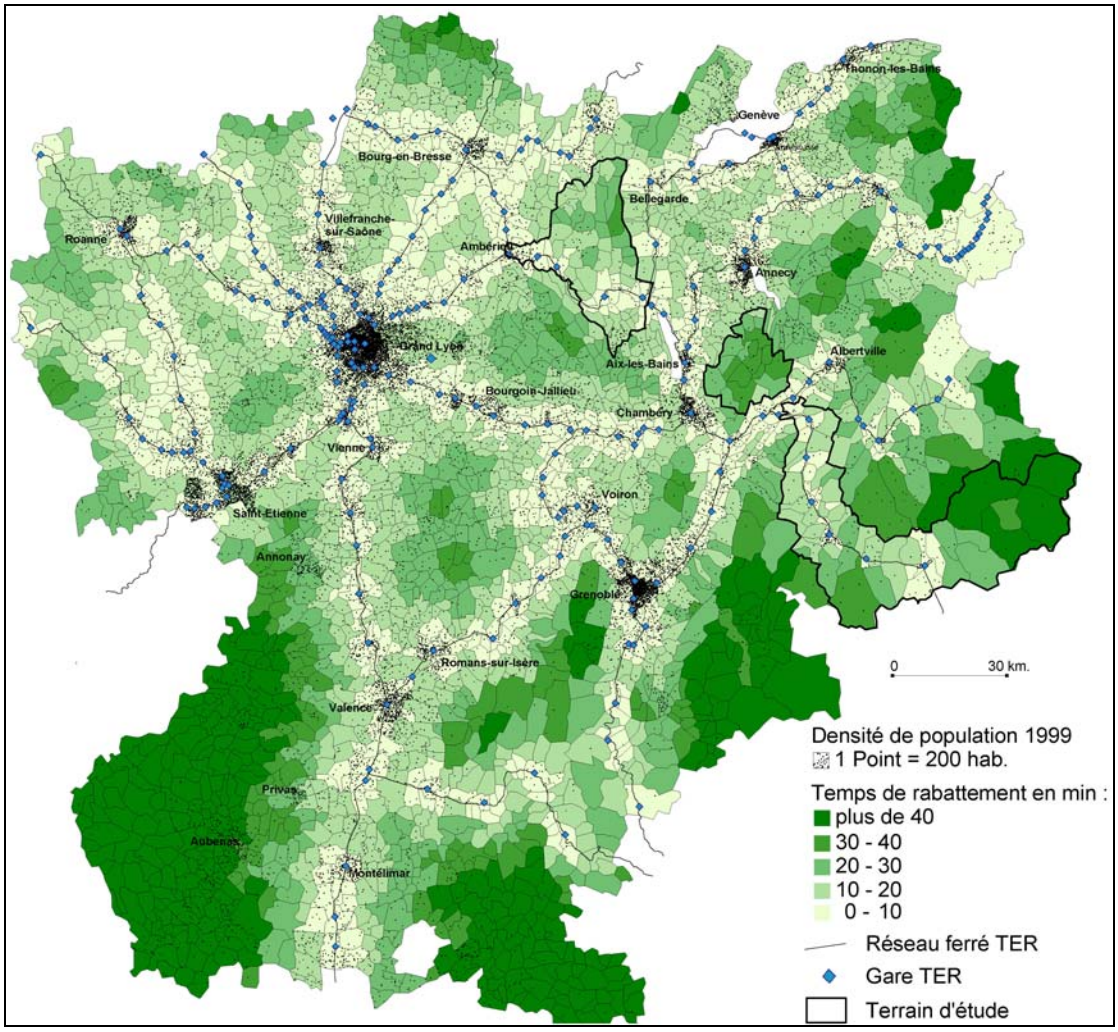


Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008, d'après l'Atlas régional des transports, Région Rhône-Alpes, 2003

Cela étant, si le réseau-support s'est contracté, le réseau fonctionnel a été, pour sa part, globalement amélioré : pour preuve, l'augmentation des vitesses et donc la diminution des temps de parcours. L'accessibilité des secteurs actuellement desservis s'est donc considérablement améliorée. A l'inverse, celle des (nombreuses) communes anciennement desservies s'est nettement détériorée. Ainsi, le Bugey était autrefois irrigué par des voies de chemin de fer aujourd'hui disparues. Les Bauges et la Maurienne bénéficiaient pour leur part d'un réseau similaire au réseau actuel (doc. n°45).

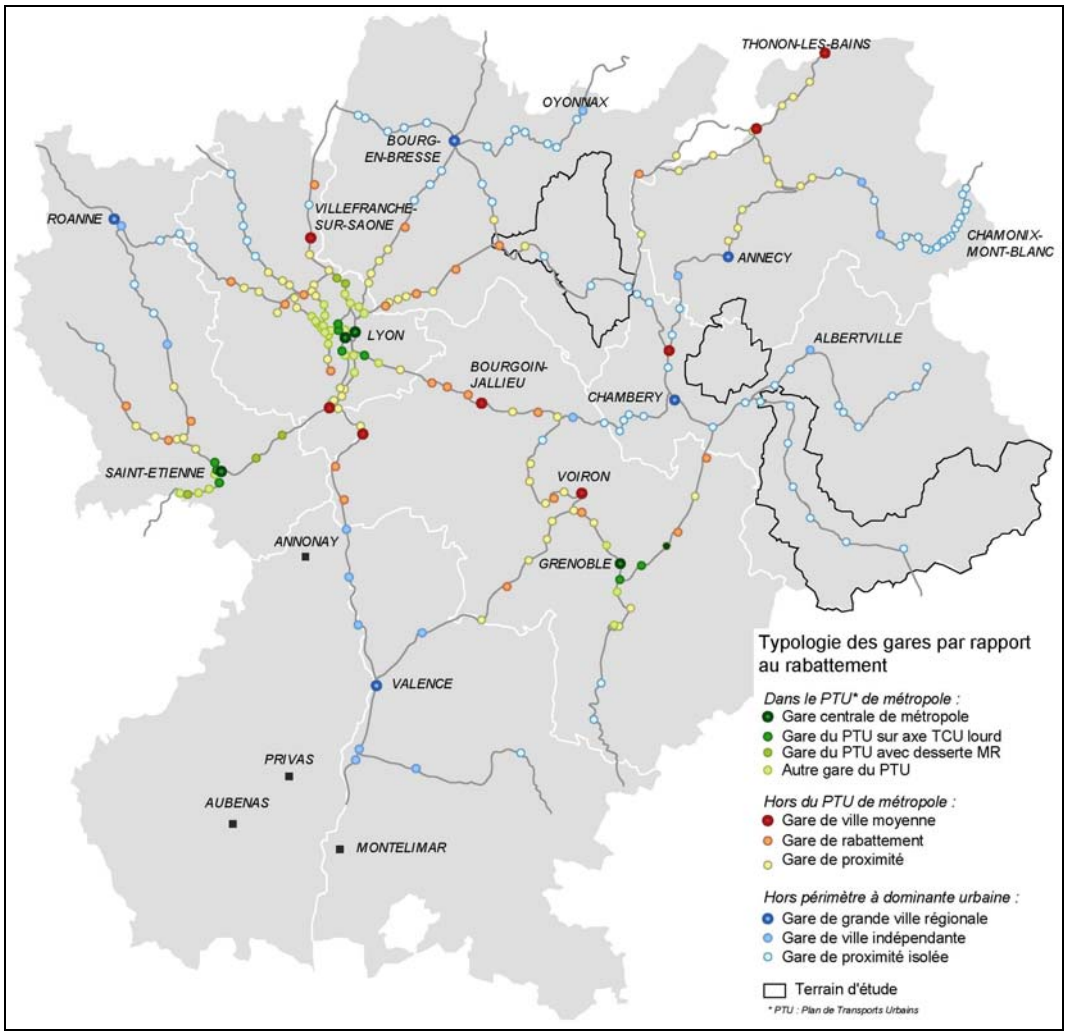
De la même manière que les temps d'accès aux diffuseurs autoroutiers ne sont pas aisés à calculer de façon systématique, nous n'étions pas en mesure, par manque de données, de réaliser une étude d'accessibilité aux gares depuis chacune des communes des trois terrains. De tels travaux existent par ailleurs ; la région Rhône-Alpes, dans le cadre d'une politique de rabattement autour des gares TER, a ainsi mandaté le bureau d'étude MVA-SARECO pour l'élaboration d'une typologie des gares selon la commune de résidence des passagers et le mode utilisé pour se rendre à la gare (doc. n°47). Cette carte synthétique n'aurait pu exister sans la carte des temps d'accès, depuis chaque commune de la région, à la gare TER la plus proche (doc. n°46). La modélisation et l'accès aux données SNCF expliquent la pertinence de ce document.

Doc. n°46 : Temps d'accès en véhicule personnel à la gare TER la plus proche



Source : MVA-SARECO et Région Rhône-Alpes, 2005

Doc. n°47 : Typologie des gares de la région Rhône-Alpes



Source : MVA-SARECO et Région Rhône-Alpes, 2005

La typologie proposée par MVA-SARECO (doc. n°47) fondée avant tout sur les comportements et la provenance des usagers permet d'ores et déjà de rappeler la faible portée des gares du Bugey (sauf Ambérieu) et de Maurienne. En revanche, une telle spécification des gares ne permet pas de connaître l'accessibilité ferroviaire de ces territoires.

3-2-2 Indice nodal d'accessibilité ferroviaire

Le second indicateur d'accessibilité proposé dans cette recherche porte sur le mode ferroviaire et se matérialise par le calcul d'un *indice nodal d'accessibilité*[146] lequel permet de mettre en évidence des inégalités notoires, en terme de desserte, entre gares.
Cet indice croise trois facteurs[147] déterminants de l'accessibilité ferroviaire :

[146] Dénomination empruntée à J. Varlet, lequel a décrit précisément cet indice dans son dossier d'HDR, 1997, *Dynamiques des réseaux de transports et recompositions territoriales*
[147] J. Varlet, *ibid.*

→ la distance entre deux points (à vol d'oiseau) : d_{vo}

→ la durée moyenne du parcours : D_m

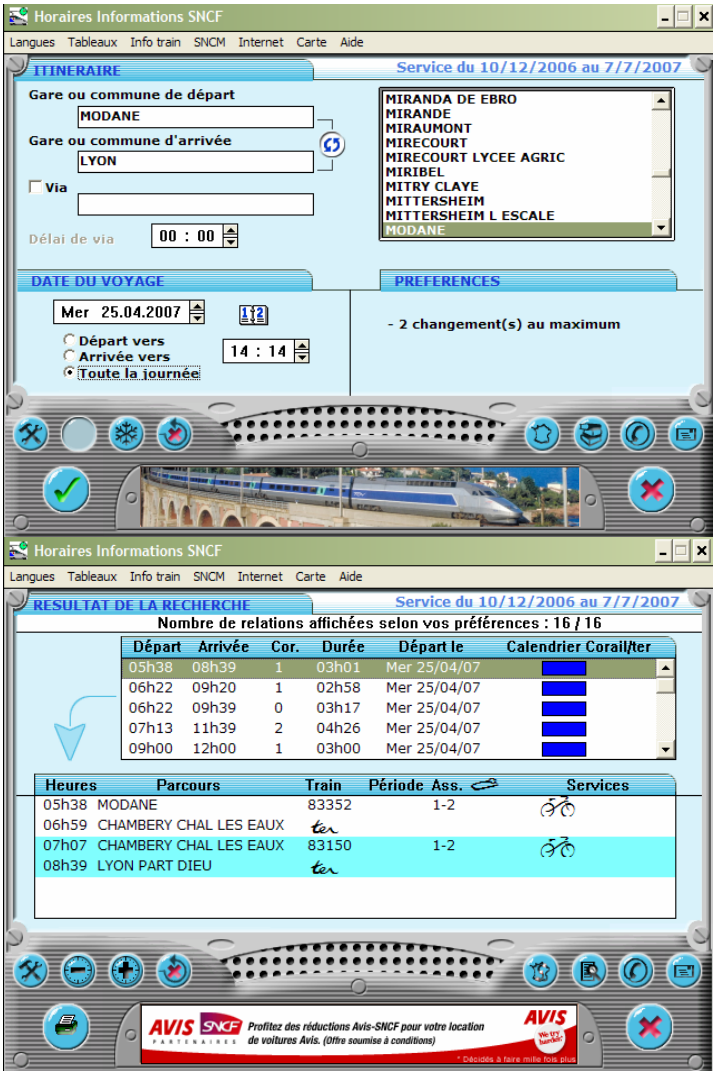
→ la fréquence des allers simples, corrigée par un coefficient de pondération selon le nombre de changements : T_c

Il s'exprime par la formule suivante (QI désignant un indice qualitatif linéaire) :

$$QI = \frac{V_m \times T_c}{10} = \left(\frac{d_{vo}}{D_m}\right) \times \left(T \times \text{coeff. pond.}\right) \times \frac{1}{10}$$

Le calcul de cet indice, comme da,ns le cas de l'indice de connexité routière et autoroutière, ne nécessite pas de détenir au préalable une base de données complexe, les fiches horaires de la SNCF constituant en effet le matériau de base aisément disponible de surcroît. Le format le plus commode pour cette exploitation demeure le CD horaire vendu par l'opérateur ferroviaire et réactualisé chaque année. Cet outil permet d'avoir, en choisissant une gare de départ et une gare d'arrivée, tous les trajets possibles dans une journée, selon un nombre de correspondances préalablement déterminé (doc. n°45).

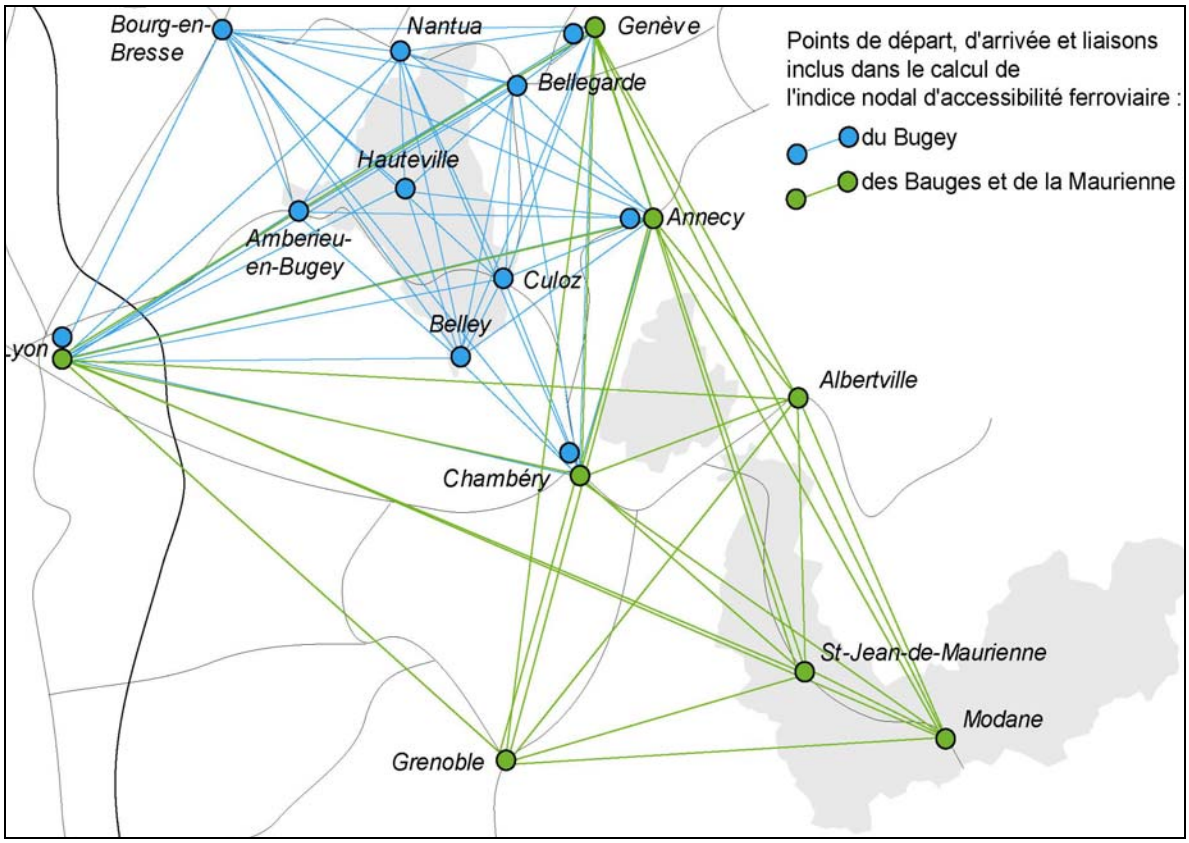
Doc. n°48 : Les horaires de la SNCF, matériau de base pour le calcul de l'indice nodal d'accessibilité



Sources : CD horaire SNCF, octobre 2006

Ainsi, dans la présente recherche, 188 relations ferroviaires (doc. n°49) ont été décryptées, entre des gares d'origines et de destinations concernant plus ou moins directement chacun des terrains d'étude. Cela étant, les trajets étudiés pour le Bugey sont différents de ceux étudiés pour les Bauges et la Maurienne, en raison de logiques spatiales et de bassins de vie différents. Voici donc, à titre d'exemple, le tableau des allers simples pour le Bugey (doc. n°50) et celui des temps de parcours moyen pour les Bauges et la Maurienne (doc. n°51).

Doc. n°49 : Relations ferroviaires étudiées



Sources : L.Berne, EDYTEM, 2008

Doc. n°50 : Fréquence pondérée des allers simples - Bugey

ALLERS SIMPLES	Bourg-en-Bresse	Lyon	Nantua	Bellegarde	Genève	Annecy	Belley	Chambéry	Grenoble	Culoz	Ambérieu	Hauteville
Bourg-en-Bresse		29,2	6,2	9,2	9,4	7,4	0,6	6,9	9,3	5,7	13,5	0,8
Lyon	26,5		3,6	15	15,5	14	1,7	17	29	17,5	40,5	1,7
Nantua	5	3,5		3,2	1,7	0,6	0,2	0,7	0,9	1,7	3,1	0,4
Bellegarde	11	15	4,4		31	4,3	1,4	5	7,5	11	9,5	1,4
Genève	10,4	15	1,9	33		3,2	1,4	5	7,5	10	9	1,4
Annecy	6,3	13,6	0,4	6,6	4,2		0,6	24	12,7	6,5	6,3	0,6
Belley	1,2	3	0,4	1,9	1,7	1		1,6	1	1	3	0
Chambéry	6,5	19	0,7	7,7	7,6	26	1,2		28	9	7,8	1,2
Grenoble	9,8	31,5	0,7	7,8	8	15,5	0,4	28		8	10,3	0,9
Culoz	7,9	16,5	1,9	14	12	6,7	2	9,7	9,7		14,5	2
Ambérieu	11,5	31	2,4	11	9,5	6,3	1,5	8,1	11,4	14		1,2
Hauteville	1,2	3	0,6	2,1	1,6	1	0,4	1,6	1,2	2,7	3	

Sources : L.Berne, EDYTEM, 2008

Deux localités du Bugey (Hauteville et Belley) ont été retenues alors qu'aucune gare ne se trouve sur la commune. Ce sont néanmoins des communes suffisamment polarisantes pour qu'elles méritent d'être étudiées sous l'angle de l'accessibilité ferroviaire. Aussi leur indice a-t-il été calculé, en plus des relations ferroviaires classiques, à partir des transports en commun qui les desservent (autocars du Conseil général de l'Ain). Notons par ailleurs que, si elle ne fait pas l'objet d'un calcul spécifique, l'offre de transports en commun entre très largement en compte dans la description du système de transport des terrains d'étude.

Doc. n°51 : Temps de parcours moyen (en minutes) - Bauges et Maurienne

TEMPS PARCOURS MOYEN	Lyon	Genève	Annecy	Chambéry	Grenoble	Albertville	Modane	Saint-Jean-de-Maurienne
Lyon		125	140	110	100	155	190	170
Genève	125		175	120	200	207	230	205
Annecy	140	175		55	105	112	150	130
Chambéry	110	120	55		50	42	85	60
Grenoble	100	200	105	50		100	145	110
Albertville	155	207	112	42	100		128	102
Modane	190	230	150	85	145	128		40
Saint-Jean-de-Maurienne	170	205	130	60	110	102	40	

Sources : L.Berne, EDYTEM, 2008

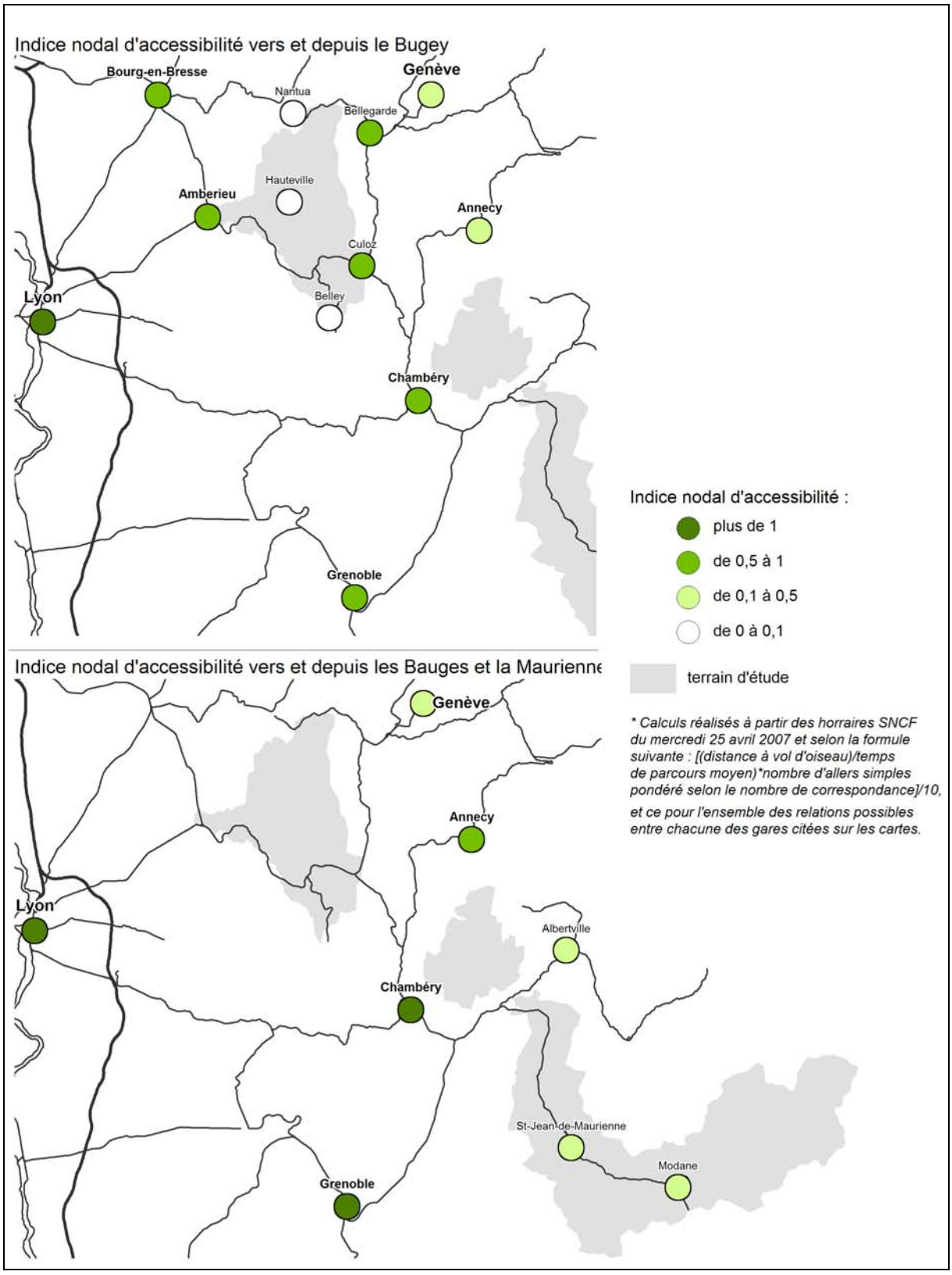
La représentation graphique de cet indice (doc. n°52) permet de caractériser un état d'accès à une gare à partir d'une autre gare et, par extension, à partir de leur aire de rabattement. Elle peut alors souligner des difficultés pour se rendre dans des localités proches de la commune de départ.

Aussi avons-nous mis en place, dans la continuité des travaux de recherche de J. Varlet, une démarche de collecte et de traitement de données permettant de mesurer l'offre ferroviaire pour chacune des gares susceptibles de concerner les terrains d'étude. L'indice nodal d'accessibilité ferroviaire ainsi calculé et son expression cartographique (doc. n°52) permettent de lire l'offre ferroviaire en terme de fonctionnement, à savoir les fréquences et les possibilités de destinations.

Cet indice, concernant uniquement des relations ferroviaires régionales, donne à voir d'une part les possibilités de déplacements quotidiens, dans le cadre de navettes domicile/travail par exemple, d'autre part la capacité de ces gares (et implicitement de leur espace de rabattement) à se connecter au réseau national (grandes lignes et TGV) *via* des gares de métropoles ou de grande ville (typologie MVA).

Ainsi, le Bugey bénéficie-t-il d'une offre périphérique de qualité moyenne. Si les faibles indices de Belley et d'Hauteville s'expliquent par l'absence de gare ferroviaire dans ces communes, des villes telles qu'Ambérieu ou Culoz détiennent, elles aussi, des indices assez faibles (respectivement 0,73 et 0,50), en raison principalement d'un niveau de correspondances médiocre.

Doc. n°52 : L'accessibilité ferroviaire du Bugey, des Bauges et de la Maurienne



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Ce sont finalement les gares les plus éloignées, et les plus importantes (Lyon et Grenoble), qui possèdent les indices les plus élevés de ce système de relations ferroviaires. Cela étant, les facilités de connexion avec Lyon permettent, sur le plan national, une relativement bonne accessibilité du Bugey ; il existe, depuis Ambérieu-en-Bugey, une vingtaine de possibilités quotidiennes pour se rendre à Paris *via* Lyon, mais aucun TGV ne dessert Ambérieu, pour quelque destination que ce soit. En ce sens, Culoz bénéficie d'une offre améliorée, avec 16 possibilités quotidiennes de se rendre à Paris, dont une directe. Bellegarde (avec un indice de 0,54) est, quant à elle, la gare permettant la desserte la plus rapide vers la capitale : 12 trajets sont possibles chaque jour, dont 7 en TGV. Mais en plus de dépendre de l'offre en elle-même, l'accessibilité ferroviaire, est également conditionnée par la distance et le temps nécessaire pour relier la commune d'habitation à la gare la plus proche ou à celle offrant la meilleure liaison avec la destination voulue. Le document n°49 met ainsi en évidence l'éloignement d'un certain nombre de communes du Bugey à la gare « la plus proche ». D'une façon générale, si cette mise à distance est acceptable dans le cadre de déplacements exceptionnels, elle l'est beaucoup moins au fur et à mesure que la fréquence d'utilisation et la proximité augmentent.

La situation des Bauges s'avère tout à fait différente de celle du Bugey et de la Maurienne, en raison de l'absence de gares au sein même de ce territoire. De fait, si les conditions d'accessibilité ferroviaires sont à proprement parler faibles au cœur du massif, elles s'améliorent très rapidement, dès que l'on s'approche des principales gares qui le ceinturent. D'Annecy au nord (indice = 0,69) à Saint-Pierre-d'Albigny au sud-est, en passant par Aix-les-Bains et Chambéry (indice = 1,31), le massif des Bauges est influencé, à l'ouest, par une offre ferroviaire de qualité, performante au plan régional et national. Aix-les-Bains par exemple offre une bonne accessibilité à Paris, avec 20 trajets quotidiens, dont 7 directs, pour un temps de parcours moyen de 3h30. Chambéry et Annecy bénéficient d'une offre TGV relativement similaire. Nombre de ces TGV ont pour direction Paris, à l'exception de 3 TGV s'arrêtant à Chambéry, à destination de Milan.

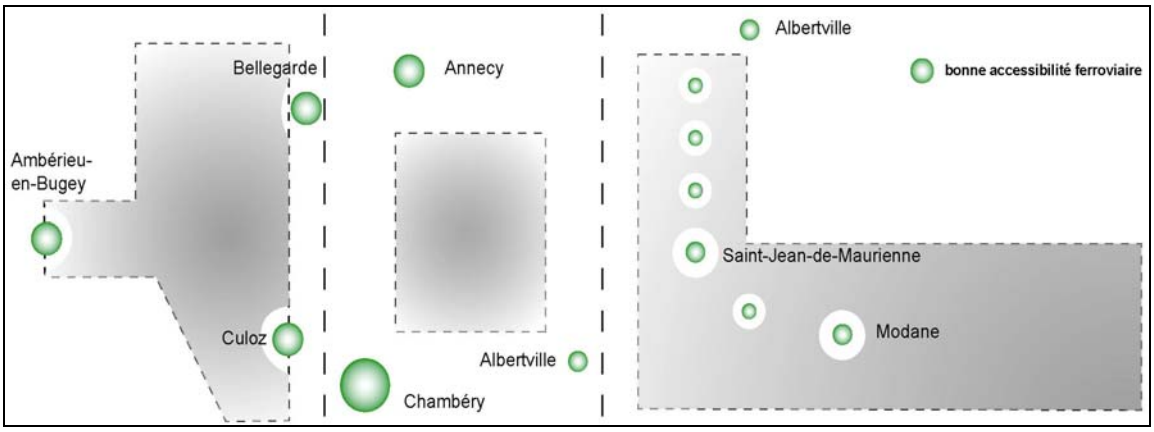
Une dizaine de communes du massif sont situées à plus de 30 mn de la gare la plus proche, ce qui réduit considérablement l'accessibilité ferroviaire. Cependant, la structuration des bassins d'emplois d'Annecy et Chambéry semble minimiser les besoins en liaisons ferroviaires quotidiennes pour les habitants des Bauges (chapitre 4). D'une façon générale, la mise à distance des gares par rapport aux communes de départ a en effet des conséquences moindres quand les besoins de relations ferroviaires de proximité sont faibles (en terme de demande).

Enfin, la vallée de la Maurienne se caractérise par une accessibilité ferroviaire médiocre malgré les six gares qui la desservent : Aiguebelle, Epierre Saint-Léger, Saint-Avre la Chambre, Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-Michel Valloire et Modane.

Saint-Jean-de-Maurienne, malgré un indice nodal d'accessibilité ferroviaire relativement faible (indice = 0,44), reste la gare de la vallée la mieux connectée au réseau régional avec 19 TER par jour et 4 trains directs (sans changements) pour Lyon. Modane (indice = 0,48) est incontestablement la deuxième gare de la vallée, voire la première sur le plan national et international. Bénéficiant en effet d'une situation historique de frontière ferroviaire, 3 allers/retours quotidiens Paris/Milan y sont proposés. Les communes de Haute-Maurienne (au-delà de Modane) souffrent d'une mauvaise accessibilité ferroviaire, renforcée

par une mise à distance importante (plus de 40 minutes depuis Bonneval/Arc). En ce qui concerne les stations de sports d'hiver (bien que cela n'apparaisse pas sur le document n°49, il faut près de 40 minutes en voiture pour relier Saint-Michel-de-Maurienne à Valloire), elles font l'objet en haute saison, d'améliorations notables de leur accessibilité ferroviaire, par la mise en place de navettes (contractualisation entre les compagnies d'autocars et la SNCF) les reliant aux gares de la vallée, dont la capacité fonctionnelle est augmentée par les « TGV neige ».

Doc. n°53 : L'accessibilité ferroviaire dépendante des points d'entrées sur le réseau



Réalisation : L.Berne, 2008, EDYTEM

Pour conclure, le Bugey bénéficie d'une desserte ferroviaire de qualité, pour le moins en ce qui concerne la vallée de l'Albarine, l'agglomération ambarroise et le secteur de Culoz (le reste du territoire se trouvant à l'écart des principales gares). Le massif des Bauges, de par sa situation périphérique à un réseau de villes, profite de l'offre ferroviaire performante alentours (Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy…), alors même que depuis de nombreuses communes de ce territoire, il faut plus de 30 minutes pour se rendre à la gare la plus proche. La vallée de la Maurienne profite quant à elle d'une offre ferroviaire tournée vers l'extérieur (de ce point de vue, cet espace est donc ouvert) mais finalement peu adaptée aux besoins de la population locale.

Au regard des différents éléments d'accessibilité énoncés ci-dessus, nous pouvons conclure à une ouverture ferroviaire déterminée par :

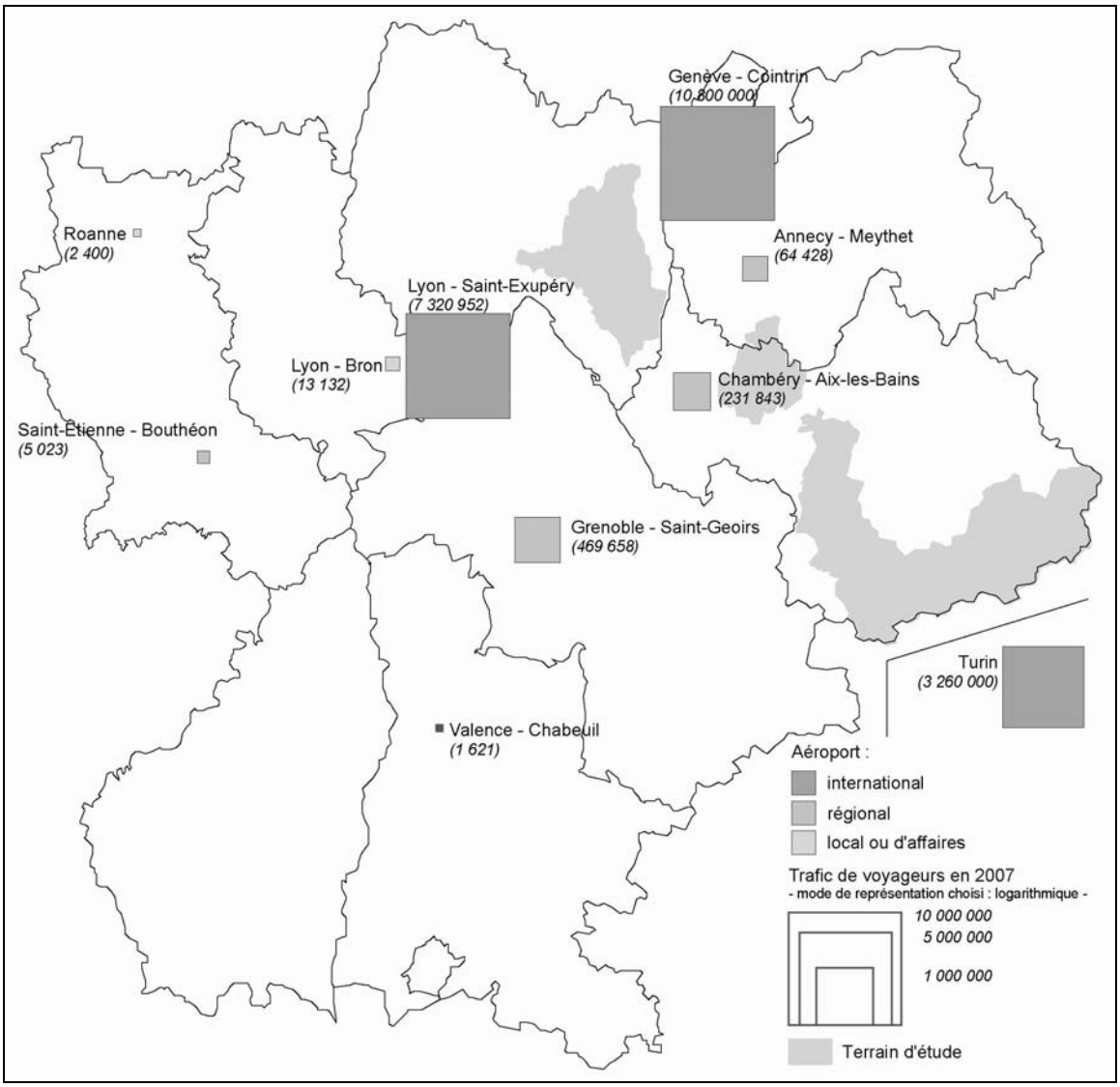
- la localisation relative des communes et des gares,
- la longueur du parcours ferroviaire choisi,
- la saison,
- et le motif du déplacement, comme développé au chapitre 4.

Les trois terrains sont concernés par les deux premiers et le dernier point, interrogeant fondamentalement sur les destinataires de l'offre ferroviaire et confirmant dès lors que l'accessibilité est conditionnée par la demande ; l'ouverture de ces territoires est en cela différenciée. Ce point de vue semble appuyé par l'exemple mauriennais qui voit son accessibilité ferroviaire modifiée à l'occasion de l'afflux de vacanciers en hiver. L'éloignement de certaines communes aux gares SNCF pourrait transformer cette ouverture différenciée en fermeture différenciée, l'étendue du territoire en capacité de répondre à cette offre devenant beaucoup moins importante.

3-3 L'ACCESSIBILITE AERIENNE

Bien que le transport aérien soit peut démocratisé et réservé la plupart du temps à des déplacements exceptionnels (le chapitre suivant consacré aux pratiques en témoigne), un rapide tour d'horizon de l'offre aérienne s'impose néanmoins afin de compléter la description de la structuration et du fonctionnement des réseaux de transports dont disposent les habitants des territoires étudiés. Plus que tous autres modes, l'accessibilité aérienne est par ailleurs fortement dépendante de l'offre routière.

Doc. n°54 : Trafic de voyageurs dans les aéroports rhônalpins en 2007

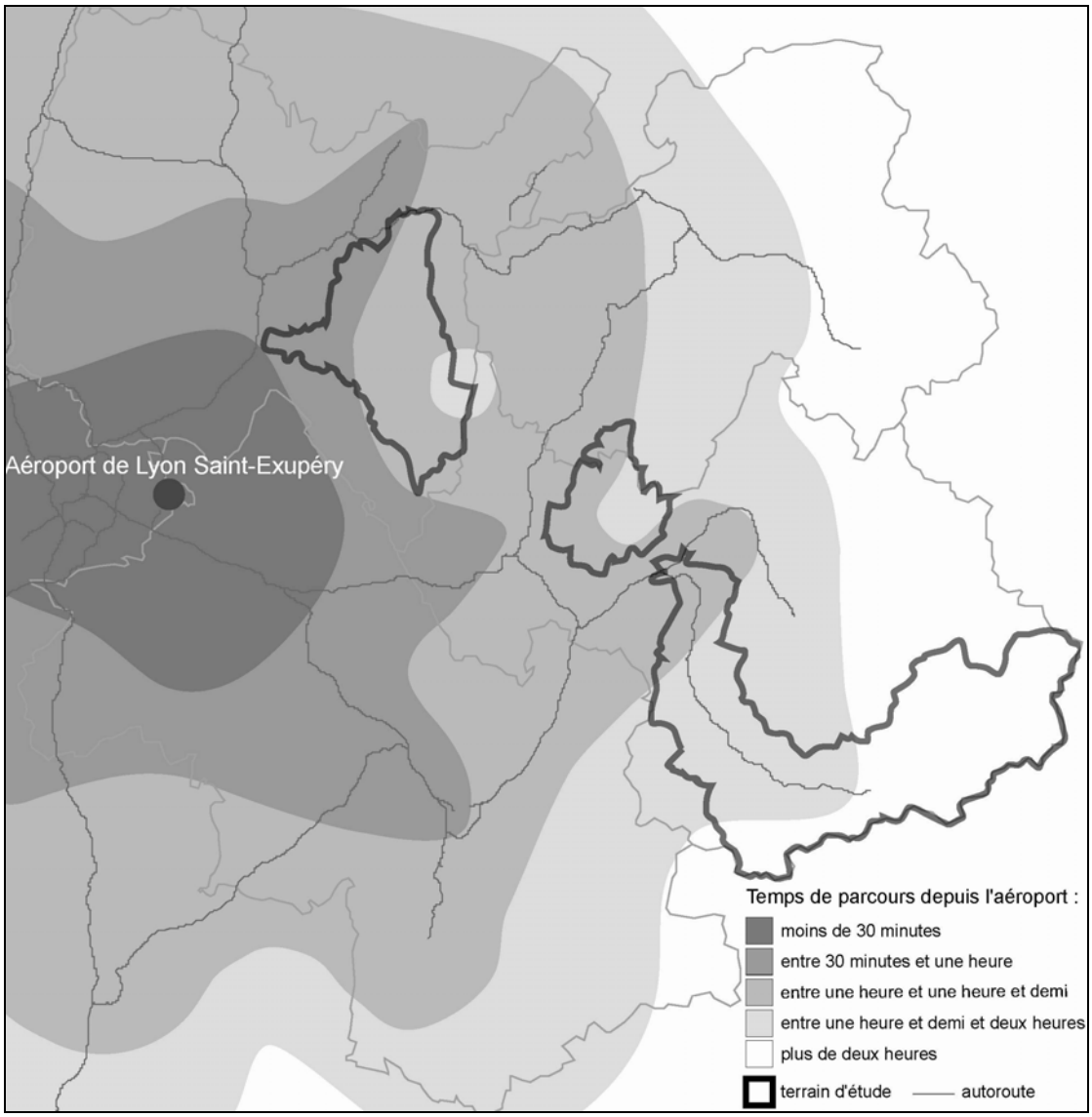


Source : www.aeroport.fr, 2007

Si les deux aéroports internationaux (Lyon-Saint-Exupéry et Genève-Cointrin) proposent aux habitants de la région une offre d'excellente qualité, les aéroports régionaux de Chambéry et de Grenoble sont avant tout destinés non pas aux populations locales mais aux touristes hivernaux bénéficiant des « charters-neige » en provenance surtout des îles britanniques. L'accessibilité aérienne de ces territoires depuis l'Angleterre (principale destination au départ de Chambéry) est donc tout à fait appropriée aux besoins de ces

usagers saisonniers. En revanche, les habitants du Bugey, des Bauges et de Maurienne voient leurs possibilités de liaisons aériennes beaucoup plus restreintes à proximité de leur domicile. Sauf s'ils se rendent à Paris, ils devront donc rejoindre les aéroports internationaux de Lyon ou de Genève (voire Turin ?), toutefois bien desservis par la route ou par le train. Saint-Exupéry est ainsi, avec Roissy, la seule plate-forme multimodale combinant autoroute, gare TGV et aéroport international. Son accès y est donc facilité, y compris d'ici quelques années depuis la gare de Lyon Part-Dieu (et donc du réseau TER) lorsque la liaison par tramway (Leslys) sera mise en service. Fort du constat que l'aéroport international de Lyon Saint-Exupéry est le plus cité dans les questionnaires réalisés auprès de quelques 500 habitants des trois terrains d'étude[148], c'est à partir de ce dernier qu'ont été dessinés les isochrones de temps de parcours faisant état du rôle de l'accessibilité routière dans l'accessibilité aérienne (doc. n°55).

Doc. n°55 : Le rôle de l'accessibilité routière dans l'accessibilité aérienne



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008. Source : www.mappy.fr

[148] 72 citations dans le Bugey (contre 17 pour l'aéroport de Genève), 77 en Maurienne (11 pour Genève) et 79 dans les Bauges (29 pour Paris et 29 pour Genève)

La dépendance à l'égard de la desserte autoroutière se dessine de façon évidente à travers les oscillations spatiales qui, en plus de souligner un gradient de distance, relèvent deux « obstacles » : la montagne d'une part, l'éloignement aux diffuseurs autoroutiers d'autre part (les deux étant fréquemment liés). Grâce à cette représentation cartographique (réalisée simplement par le calcul des temps de parcours sur le site Internet de Mappy et selon un quadrillage approximatif de l'espace régional), un phénomène tout à fait particulier est observé : une « enclave » ayant pour centre Culoz et dans laquelle les temps de parcours sont significativement supérieurs à ceux des communes alentours. Si cette analyse n'est que de faible portée pour la mesure de l'accessibilité aérienne, elle revêt néanmoins un grand intérêt dans l'étude des cœurs de maille autoroutière (dans lequel se situe plus ou moins cette « enclave »).

L'offre aérienne, si l'on considère l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry comme le plus attractif, apparaît donc comme médiocre, avec très rapidement des temps de parcours dépassant 1h30… Ce qui est tout à fait acceptable lors de déplacements exceptionnels de type vacances l'est beaucoup moins à l'occasion de voyages d'affaires par exemple.

3-4 L'OFFRE NUMERIQUE

A propos de la « *fracture numérique* », qui pourrait être résolue par le « *désenclavement numérique* », C. Poncelet, président du Sénat, évoque le faible taux d'équipement des collectivités en région Rhône-Alpes[149]. Depuis la fin des années 1990 et l'ouverture du marché des télécommunications à la concurrence, une série de lois a précisé le rôle des collectivités en la matière et a ainsi participé à modifier l'offre numérique des territoires. Ainsi, celle de juin 2004 pour la « *confiance dans l'économie numérique* » est intervenue sur le rôle des collectivités en tant qu'aménageur numérique de leur territoire. Sous certaines conditions, une collectivité dispose donc désormais d'une légitimité pour opérer ou faire opérer des infrastructures et réseaux haut débit.

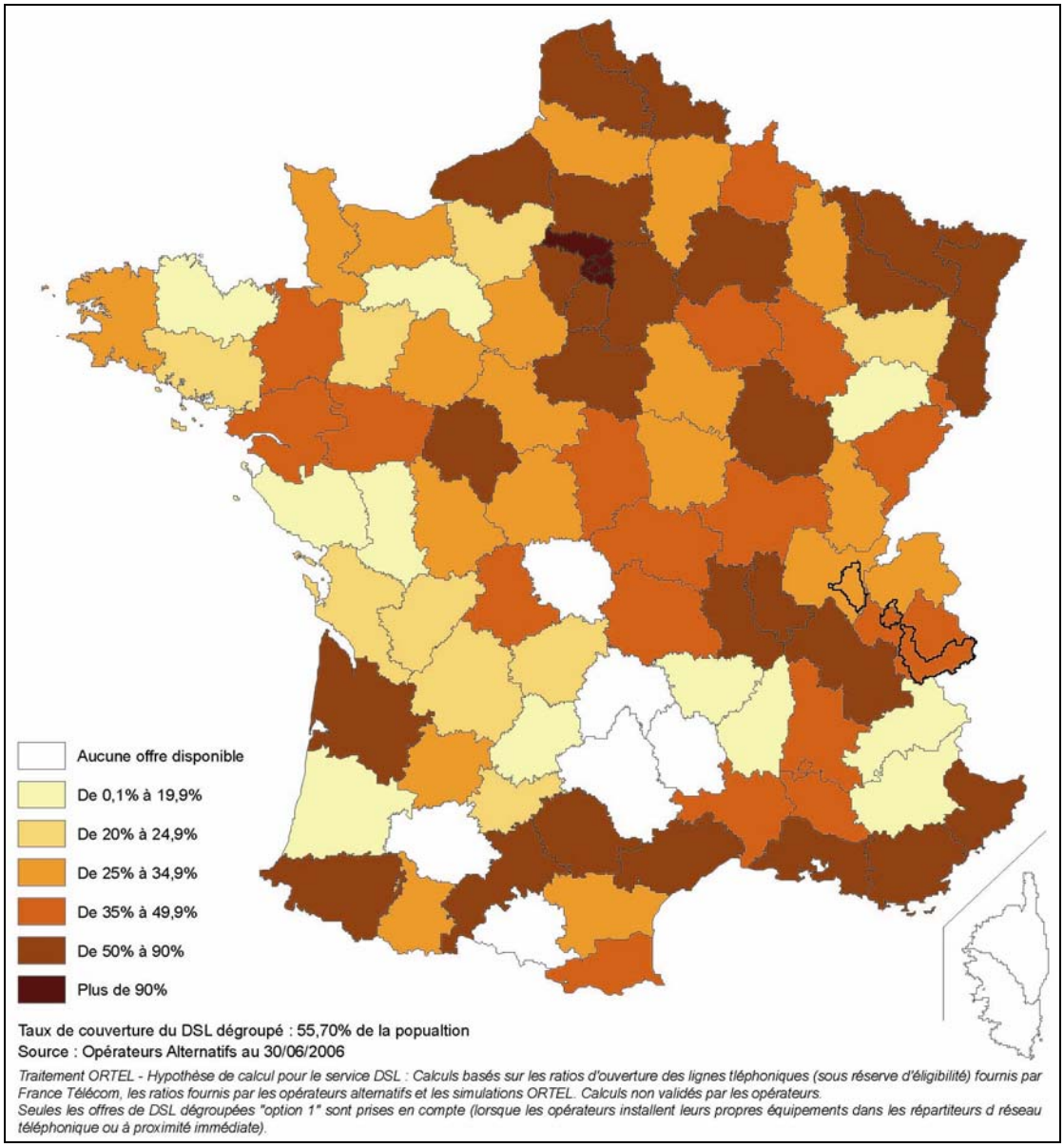
Les disparités spatiales ainsi générées intéressent les géographes et font désormais de l'offre numérique un des critères de l'ouverture, si ce n'est de l'accessibilité, des territoires. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un réseau de transport tel qu'envisagé au début de cette recherche, la question du haut débit, fréquemment abordée par les élus locaux et les habitants, trouve tout naturellement sa place dans ce travail, même si elle n'y est développée que succinctement.

Au même titre qu'elle s'est emparée des effets induits par l'arrivée d'une autoroute dans les années 1970, la communauté scientifique se penche aujourd'hui sur la fracture numérique (sociale et spatiale), controversée dans la réalité même de son existence. Proches du consensus, les quelques géographes ayant approfondi cette problématique évoquent des disparités - ou fragmentations - territoriales préexistantes et avant tout renforcées par le numérique, qui peut, selon V. Fautrero et G. Puel, tout autant les atténuer

[149] À l'occasion du colloque « *Collectivités territoriales et désenclavement numérique : la solution satellite* », janvier 2004 - www.senat fr

ou les recomposer [150]. Les logiques de diffusions du haut débit seraient donc plus ou moins contraintes par les structures existantes, mais peuvent aussi s'en affranchir grâce à des initiatives locales fortes[151].

Doc. n°56 : Taux de couverture estimé, par département, de la population en offre dégroupée



Source : Observatoire régional des télécommunications, TACTIS/IDATE 2006

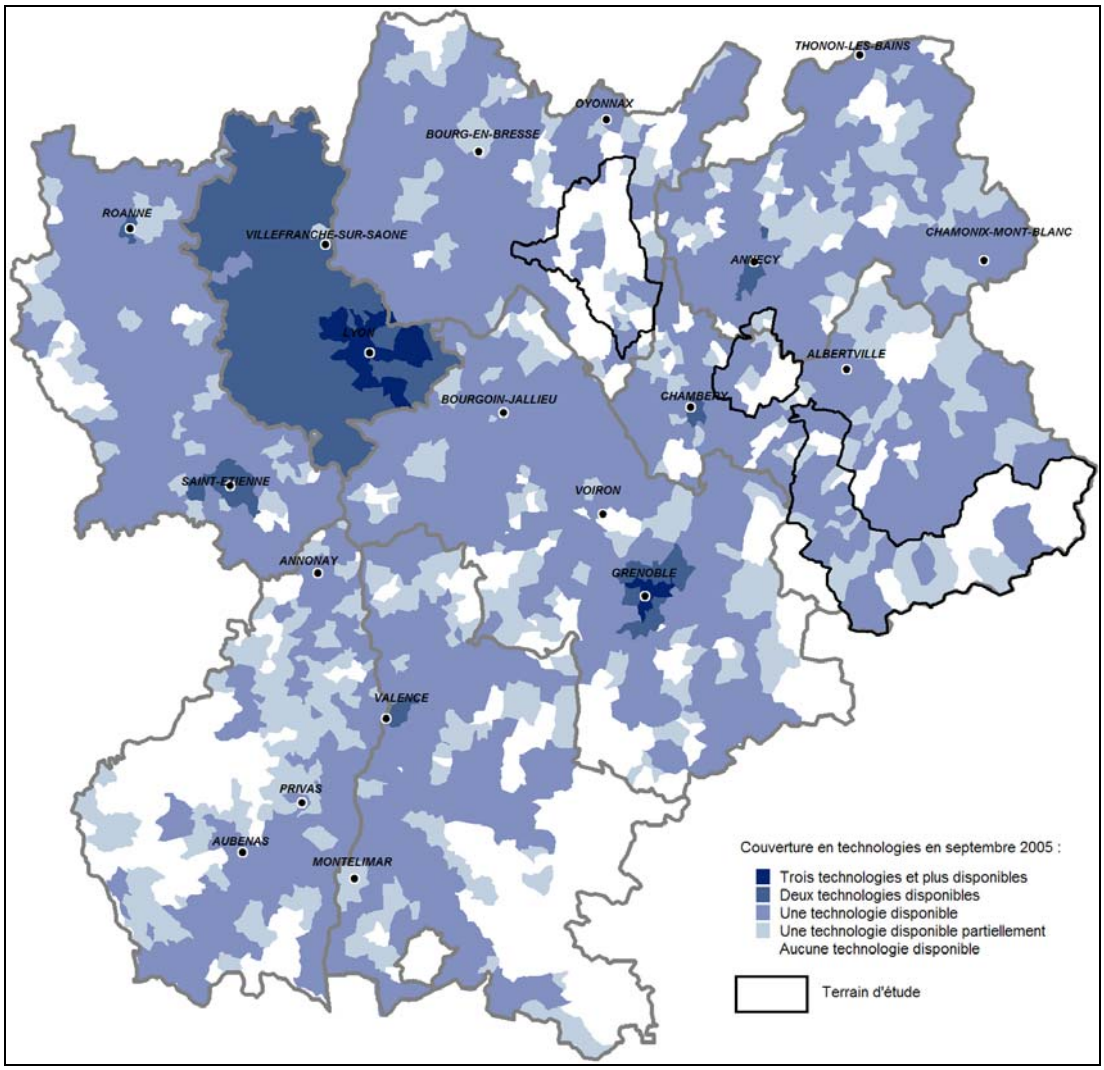
Plusieurs types de réseaux peuvent supporter du haut débit. L'ADSL est à l'heure actuelle la technologie la plus répandue, mais elle est largement dépassée techniquement, en terme de débit, par la fibre optique encore peu présente en raison de son coût. Ces deux procédés s'appuient sur des réseaux durs, ayant comme principal inconvénient de n'être présents que dans les zones les plus densément peuplées. La solution hertzienne (wi-fi ou

[150] V. Fautrero et G. Puel, *Le haut débit au secours des territoires ruraux : diffusion de l'innovation, appropriation et verrou technologique*
[151] S. Houzet et L. Grasland, *Les dimensions spatiales de la fracture numérique en France*, www.cairn.fr

satellite), qui reste à développer semblerait donc la plus bénéfique aux territoires de montagne les plus isolés, malgré un débit ne pouvant égaler celui de la fibre optique.

Des inégalités certaines existent entre territoires (doc. n°56 et 57) Au niveau national tout d'abord, les départements les moins bien desservis par l'ADSL sont ceux qui étaient les plus isolés : secteurs du Massif Central, des Alpes du Sud et du piémont pyrénéen (cf. doc. n°34 « *desserte du territoire français par les réseaux autoroutiers et ferroviaires à grande vitesse* »). A l'inverse, les régions les plus densément peuplées et les plus riches sont celles qui bénéficient d'une offre numérique plus performante.

Doc. n°57 : Couverture en technologies haut débit dans la région Rhône-Alpes



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008, d'après DIACT, 2005

La région Rhône-Alpes paraît relativement bien équipée en technologie ADSL ; un regard plus fin permet de percevoir des différences importantes dans la répartition du numérique. En effet, alors que le département du Rhône, sous l'influence de l'aire métropolitaine lyonnaise, jouit d'une couverture en technologies variée, les autres départements, au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la capitale régionale, voient cette variété de couverture s'amoindrir ou disparaître. Les communes où aucune technologie n'est disponible sont également les plus éloignées des principaux réseaux de transports. Cela est plus spécifiquement le cas du Bugey et des moitiés orientales des Bauges et de la

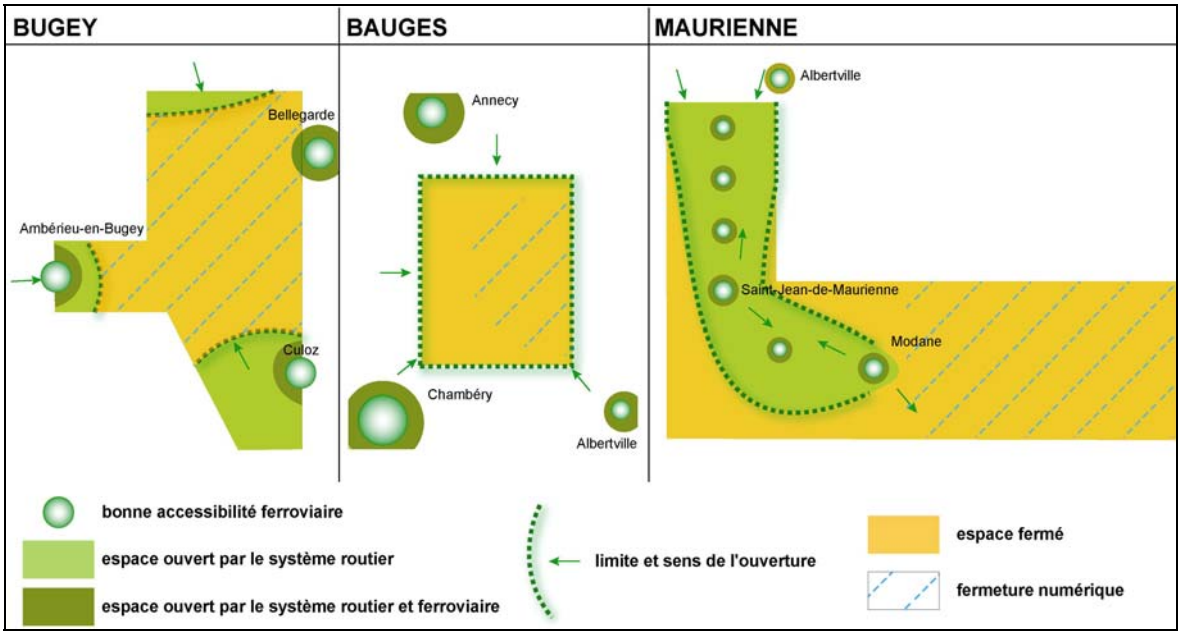
Maurienne, qui correspondent aux communes dont les indices de connexité routière et d'accessibilité ferroviaire sont parmi les plus bas.

Ce rapide aperçu de l'offre numérique confirme la situation d'ouverture de certains territoires et de fermeture d'autres, contribuant de la sorte à étayer les propos de V. Fautrero et G. Puel qui se refusent à croire qu'une telle distribution numérique aurait pour conséquence une fracture spatiale, alors même, nous l'avons montré, que de grandes disparités existaient déjà. Cela reste cependant un critère d'accessibilité à prendre en compte. Nous verrons qu'en terme de pratiques, et surtout de représentations, c'est aujourd'hui un des arguments pour rendre accessibles les espaces qui sont le moins sous l'angle des réseaux de transports classiques (Plateau d'Hauteville et Valromey pour le Bugey, partie orientale des Bauges et Haute-Maurienne). En ce sens, l'aménagement numérique pourrait participer à une fermeture des territoires.

3-5 UN SYSTEME DE TRANSPORT ENTRE RAPIDITE ET MISE A DISTANCE

Le système de transport des trois terrains d'étude et de l'espace régional dans lequel ils s'inscrivent s'organise autour des deux modes principaux (routiers et ferroviaires), complétés par le transport aérien ainsi que par l'offre numérique (doc. n°58). Deux conclusions et pistes de réflexion découlent de ce regard croisé : la première concerne de réelles disparités spatiales et une mise à distance de certains territoires, mise à distance induite par la présence ou non d'une infrastructure et la capacité à se connecter au réseau. La seconde conclusion concerne le fonctionnement de ces réseaux, impliquant cette fois-ci une différenciation d'usage, sur laquelle nous reviendrons à propos de la demande ou des pratiques (chapitre 4) mais pour lequel il est d'ores et déjà possible d'amener quelques éléments d'analyse.

Doc. n°58 : Offre de transport



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Au vu des offres routières et ferroviaires dont ils disposent, le Bugey, les Bauges et la Maurienne dénotent dans le système de transport régional et recouvrent des disparités à l'intérieur de chacun de leurs territoires. Ces espaces, très accessibles à l'échelle nationale en raison de la proximité d'infrastructures rapides majeures, le sont moins dès lors qu'ils sont appréciés localement, à l'échelle des espaces vécus. Cette situation, qui résulte également des usages et des regards, participe à conforter ces territoires dans un espace à plusieurs vitesses.

Cette partie s'articule en trois temps, chacun consacré à l'une de ces vitesses. Le premier consiste en l'analyse des réseaux de transports rapides, au cœur des espaces de transit, le deuxième en l'étude des réseaux de transport de proximité, ceux par lesquels tout un chacun évolue au quotidien. Le troisième temps est consacré aux espaces de connexions, interstices ou articulations entre les réseaux de transport rapide et les réseaux de transport de proximité.

> *Performance des réseau de transports rapides*

Si la région Rhône-Alpes mise aujourd'hui sur ses réseaux de communications pour asseoir son développement économique, c'est qu'elle bénéficie d'un système de transports rapides tout à fait performant qui permet de relier efficacement des localités éloignées, par autoroute, par TGV ou par avion et qui irrigue la plus grande partie de son territoire, constituant ainsi un maillage plus ou moins resserré selon les secteurs. Ce maillage s'organise autour des reliefs, les contournant le plus fréquemment, et profite avant tout aux principales agglomérations et à leurs périphéries. En comptant sur le rayonnement de ces infrastructures, l'espace régional dont il est ici question est globalement ouvert. Les territoires qui le composent le sont-ils pour autant ? Si une partie de la réponse se trouve dans une seconde question : « à qui servent ces infrastructures ? » (chapitre 4), il est tout de même possible d'affirmer que ces territoires profitent potentiellement de ces réseaux de transports rapides. Des contraintes de temps et de distance supplémentaires - pour les espaces les plus éloignées des réseaux autoroutiers et ferroviaires à grande vitesse - peuvent d'ores et déjà réduire ces potentialités.

Les trois terrains d'étude préalablement choisis en raison de leur « éloignement » aux réseaux de transports rapides sont donc un observatoire privilégié des mécanismes d'ouverture/fermeture. Leur situation périphérique (voire de marge) par rapport au réseau de villes concorde donc avec ce relatif isolement. Ils connaissent pourtant, en terme d'accessibilité, les effets directs de ces infrastructures. Les parties de ces territoires traversées ou situées à proximité des nœuds autoroutiers ou gares TGV sont objectivement plus accessibles. Au fur et à mesure que l'on s'éloigne de ces nœuds, l'accessibilité se dégrade. Cela étant, cette dégradation est à nuancer au regard du motif et de la fréquence d'utilisation ; dans le cas de déplacements exceptionnels (type vacances), parcourir 40 km avant de rejoindre l'autoroute n'entame que très peu la qualité de l'accessibilité.

> Défaillance des réseaux de transports de proximité

En parallèle du sous-système de transport rapide, et sur le même espace, se dessine un système de transport de proximité. Ainsi le réseau routier départemental et les lignes TER sont avant tout destinés à des relations de proximité, bien que ces deux types de réseaux puissent servir à se connecter aux réseaux de transport rapide.

A la différence de ces derniers, décrits comme performants, les réseaux de transport de proximité souffrent, en ce qui concerne les trois terrains, d'une insuffisance du nombre de liaisons et d'une défaillance fonctionnelle. Cette insuffisance se fait particulièrement sentir en Haute-Maurienne, dans le cœur du Bugey et dans les Bauges. Plusieurs facteurs en sont à l'origine :

→ la faible densité de nœuds routiers ;

→ l'absence ou les fréquences trop faibles des transports en commun (cars des conseils généraux) ;

→ l'inefficacité des relations ferroviaires dans la desserte de proximité.

Cette analyse permet ici d'apprécier le caractère relatif de l'accessibilité et la définition d'un seuil d'ouverture et de fermeture selon le type de territoire. Il est fort probable que le facteur montagnard et la ruralité jouent un rôle essentiel dans ces conditions d'accessibilité dégradée. Les espaces les plus sensibles à la fermeture sont ceux situés aux altitudes les plus élevées. Le réseau routier, fortement contraint par le relief, est modifié dans sa structure (sinuosité, étroitesse, faible densité) et dans son fonctionnement (problèmes de déneigement, fermeture des cols en hiver…). Quant à la relation entre espace-rural et mauvaise accessibilité, elle dépend principalement d'une demande évidemment restreinte, mais existante.

La défaillance observée des réseaux de transport de proximité contribue à une mise à distance de ces territoires dans l'espace régional. C'est d'ailleurs sous cet angle que l'offre apparaît la plus discriminante.

> Mise en évidence d'espaces de connexions

Présents dans - ou à proximité de - chacun des terrains d'étude, les espaces de connexions sont les secteurs d'articulation entre réseaux de transports rapides et réseaux de transports de proximité. Plus que tout autre portion de ces territoires, ces espaces cumulent ces fonctions, en raison des nœuds de connexions qui s'y trouvent. Ce sont les espaces ouverts du Bugey et de la Maurienne, ainsi que la ceinture des Bauges, extérieure au massif. Dans le cas du Bugey, le bassin de vie de Belley, ouvert sur le schéma de synthèse, ne correspond cependant pas à ce type d'espace. Sans gare ni diffuseur autoroutier, son ouverture relève en premier lieu d'une situation historique de carrefour « local ». La spécificité de ce type d'espace repose sur un fonctionnement multi scalaire, point nodal majeur au niveau international et local. « Porte » pour entrer dans un espace fermé, il est aussi un point de passage naturel dans un relief prononcé (col, fond de vallée).

Nous venons de le voir, le fonctionnement des réseaux de transport résulte de leur structuration et de leurs interactions. Mais l'accessibilité vue sous l'angle de l'offre est avant tout le fruit de décisions politiques favorisant l'ouverture ou au contraire la fermeture de telle ou telle portion de territoire.

3-6 L'OFFRE DE TRANSPORT, REFLET DE POLITIQUES ET DE PROGRAMMES D'ACTIONS EN FAVEUR DU DESENCLAVEMENT DES TERRITOIRES

L'amélioration de l'accessibilité est un des *leitmotiv* de l'aménagement du territoire. De nombreux aménagements sont réalisés, avec plus ou mois de réussite, pour ouvrir des espaces présumés enclavés. Mais quelles actions ont été mises en œuvre pour parvenir à l'ouverture ? Quel est leur poids face à un état de fermeture ancien et assumé ? Et avant tout, quels sont les espaces enclavés aux yeux des élus et des techniciens de l'aménagement ? A leurs yeux comment estime-t-on l'ouverture et la fermeture ? En quoi les acteurs du territoire contribuent-ils à ouvrir ou fermer les territoires, consciemment ou inconsciemment ?

A travers quelques exemples[152], il s'agit de voir ici le rôle effectif de ces actions dans les processus d'ouverture et de fermeture : les orientations budgétaires des contrats de plan Etat - Région depuis les années 1980, sont analysées d'une part pour évaluer les actions de désenclavement conduites à cette échelle, d'autre part pour positionner les trois terrains d'étude au sein de cette politique régionale ; à travers l'exemple du plateau d'Hauteville, est ensuite abordée la question des moyens mobilisés pour ouvrir un territoire enclavé aux yeux des services routiers départementaux, alors même que les dynamiques internes, bien qu'autonomes, ne laissent pas croire à un état de fermeture. Enfin, l'organisation du plan neige du département de l'Ain illustre une fermeture volontaire de certains secteurs, fermeture que contrent à leur façon les communes « oubliées ».

3-6-1 Politique routière à l'échelle régionale : quels effets sur l'offre routière du Bugey, des Bauges et de la Maurienne ?

Les orientations et aménagements établis par la Région Rhône-Alpes en matière d'infrastructures de transport relèvent d'objectifs multiples : fluidifier le trafic national et international, renforcer le réseau de villes, désenclaver les zones les moins accessibles, requalifier des itinéraires anciens et encombrés, libérer les centres d'agglomération du trafic de transit, améliorer l'accès aux secteurs touristiques.

La représentation diachronique des lieux et de la nature de ces orientations (doc. n°59) fait ressortir d'une part des concentrations de projets sur quelques axes (couloir Saône - Rhône notamment), marqueurs d'une politique très volontariste, d'autre part des secteurs inconditionnellement peu ou pas valorisés, illustrant une mise à l'écart délibérée de certains

[152] Si les exemples choisis concernent le transport routier, c'est en partie pour des raisons de données mises à disposition mais également du fait de la prédominance de ce réseau dans les pratiques des populations habitant ces espaces.

territoires. Les espaces intermédiaires, situés entre deux agglomérations, sont évidemment les plus fragilisés par cette planification.

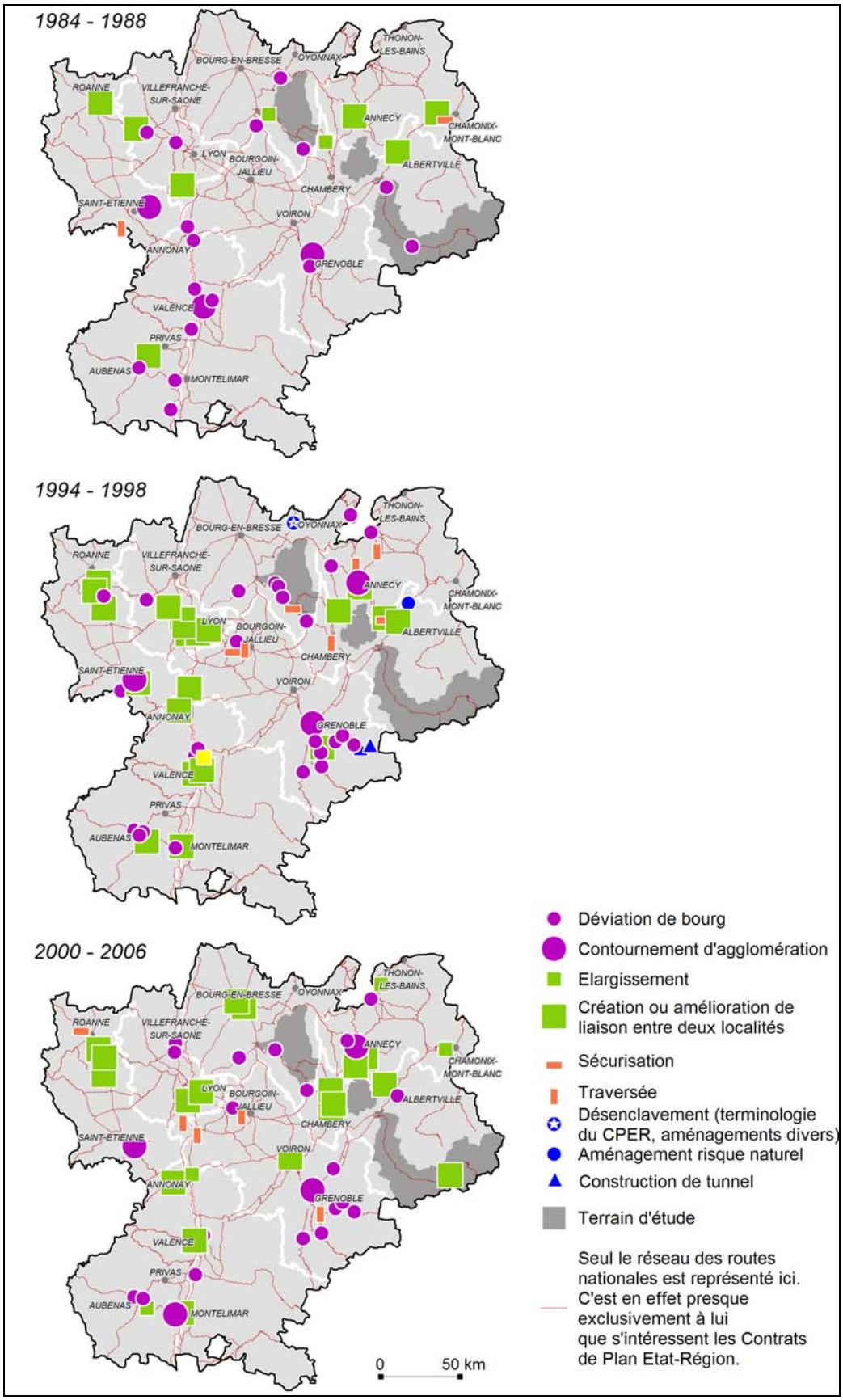
En ce qui concerne le Bugey, les Bauges et la Maurienne, ces trois espaces sont pris en compte de manière hétérogène par la politique régionale, reflétant des statuts très variés, mais dépendant aussi et avant tout de la présence ou non d'une route nationale.

La RN 504 traversant le Bugey par la cluse des Hôpitaux est un axe ayant fait l'objet d'aménagements nombreux et efficaces, visant avant tout à dévier les centres-bourgs, à sécuriser l'itinéraire et à le rendre plus confortable au trafic de transit. C'est cependant l'axe Ambérieu – Belley – Chambéry qui semble avoir été privilégié, au détriment de la portion passant par Culoz. Les efforts rassemblés sur cette route nationale montrent un intérêt plus régional que local : s'exprime ici plus une politique de fluidification du trafic de transit qu'une politique d'ouverture. La fonction de passage occupée par la vallée de l'Albarine depuis des décennies est donc conservée, alors même que c'est un des territoires étudiés dont la fermeture sociale est flagrante. Selon le point de vue adopté, les politiques mises en place apparaissent de ce fait plus ou moins adaptées.

Le cas Mauriennais est tout à fait différent. Il paraît faire l'objet d'une attention peu soutenue dans la planification régionale. De nombreux investissements avaient cependant été réalisés bien avant les années 1980 (premiers CPER), garantissant une très bonne qualité à la route nationale 6, support d'un trafic de transit majeur. Ces acquis, augmentés de la création de l'autoroute, justifient incontestablement l'absence d'opérations importantes et expliquent non pas un désengagement politique (qui pourrait faire tendre vers la fermeture), mais, au contraire, une meilleure adaptabilité aux besoins, toujours cependant dans une logique d'ouverture plus internationale que locale.

Enfin, l'absence de route nationale dans le massif des Bauges rend ce dernier exempt d'orientations dans la contractualisation Etat-Région. Quelques améliorations le concernant indirectement sont cependant notées, notamment au nord : le pourtour du lac d'Annecy et la liaison Saint-Jorioz/Savoie. Le positionnement du massif dans l'espace régional permet finalement d'illustrer la fonction présumée structurante du réseau de route nationale, moins du fait d'une structuration effective par le système de transport que par la valeur accordée aux territoires qui accueillent ces infrastructures. A l'inverse, leur absence rend « transparents » des espaces non desservis, non traversés, y compris à d'autres politiques.

Doc. n°59 : Planification des aménagements routiers dans la contractualisation Etat - Région



Source : Contrats de plan Etat – Région, réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Le dernier schéma régional des services de transports[153], voté par l'assemblée régionale en avril 2008 et traitant des modes de transports ferroviaire, aéroportuaire, fluvial et modes doux (conformément aux compétences de la région), conforte les orientations territoriales des précédents schémas. Priorité est donc donnée aux liaisons inter-cités (cadencement, urbanisation autour des gares, services de rabattement), à la complémentarité entre services de transports (capacité de stationnement autour des gares, billettique et tarification multimodale, amélioration des pôles d'échanges), à l'organisation du trafic international (articulation TER/TGV, ferroutage, trafic fluvial). Les trois terrains sont donc concernés par cette politique en raison leur situation relative aux principales agglomérations et de leur rôle dans le trafic de transit (pour le Bugey et la Maurienne). Cependant, aucune mesure spécifique n'est signifiée à leur sujet. Le massif des Bauges n'est d'ailleurs jamais cité dans ce document (165 pages). Le Bugey l'est une fois à propos de la ligne ferroviaire à grande vitesse du Haut-Bugey, la Maurienne au sujet de la mise en place de transport à la demande en cas de fermeture de gare. Toutefois, malgré l'absence de mesures directes, des retombées devraient se faire sentir sur ces territoires, notamment pour les usagers quotidiens des TER.

A la lecture des documents de planification régionale, il apparaît que l'échelle est un facteur déterminant dans l'analyse des situations et dans les outils mis en place pour résoudre les problèmes posés. Ainsi, la politique d'ouverture de la région, même si elle concerne évidemment le niveau local, se fonde globalement sur des critères différents de ceux exprimés par la population. Les usages multiples d'un même espace expliquent ce paradoxe, sur lequel nous reviendrons dans les chapitres suivants.

Les acteurs de l'aménagement, techniciens ou élus, ont un rôle décisif dans l'offre de transport en identifiant les besoins et en tentant d'y apporter des réponses les plus adaptées. Cela étant, les exemples développés ici signalent quelques discordances, sur la définition de l'enclavement notamment et, en conséquence, sur les politiques de désenclavement.

3-6-2 Deux décennies de politique départementale de désenclavement sur le plateau d'Hauteville

En 1986, dans son programme pluriannuel d'investissements pour le réseau routier départemental, le Conseil général de l'Ain propose une distribution budgétaire visant une modernisation du réseau adaptée aux objectifs d'aménagement du territoire. Pour estimer ces besoins d'aménagement, quatre critères quantifiés sont appliqués à chacun des itinéraires identifiés (le chiffre indiqué à l'extrémité de chaque ligne correspond à la valeur associée à chaque critère, valeur qui permet de procéder ensuite à l'addition finale).

→ **Critère 1 – accès aux autoroutes en construction ou en projet** :

- section directement afférente à un échangeur = 10
- section reliée à un échangeur par l'intermédiaire d'une section précédente=5
- autre section = 0

[153] En ligne sur *www.srt.rhonealpes.fr*

→ **Critère 2 – desserte économique** :

- population active > 6 000 personnes = 10
- population active de 5 000 à 6 000 personnes = 8
- population active de 4 000 à 5 000 personnes = 7
- population active de 3 000 à 4 000 personnes = 6
- population active de 2 000 à 3 000 personnes = 5
- population active de 1 000 à 2 000 personnes = 4
- population active < 1 000 personnes = 3

→ **Critère 3 – Désenclavement de zones défavorisées** :

- section intéressée sur toute sa longueur par des zones en décroissance démographique = 10
- section intéressée en partie par les dites zones = 5
- autre section = 0

→ **Critère 4 – Trafic Moyen Journalier Annuel** :

- moins de 250 véh./j. = 0
- de 250 à 750 véh./j. = 2
- de 750 à 1 500 véh./j. = 4
- de 1 500 à 2 500 véh./j. = 6
- de 2 500 à 4 000 véh./j. = 8
- plus de 4 000 véh./j. = 10

+

- moins de 50 PL/j. = 0
- de 50 à 100 PL/j. = 1
- de 100 à 300 PL/j. = 2
- de 300 à 500 PL/j. = 3
- de 500 à 1 000 PL/j. = 4
- plus de 1 000 PL/j. = 5

Par addition, cette cotation permet d'affecter à chacune des sections un « indice indicatif de priorité », variant ici de 5 à 31, et « *mesurant d'une manière très imparfaite mais raisonnable, l'urgence relative de l'aménagement de chaque section* »[154].

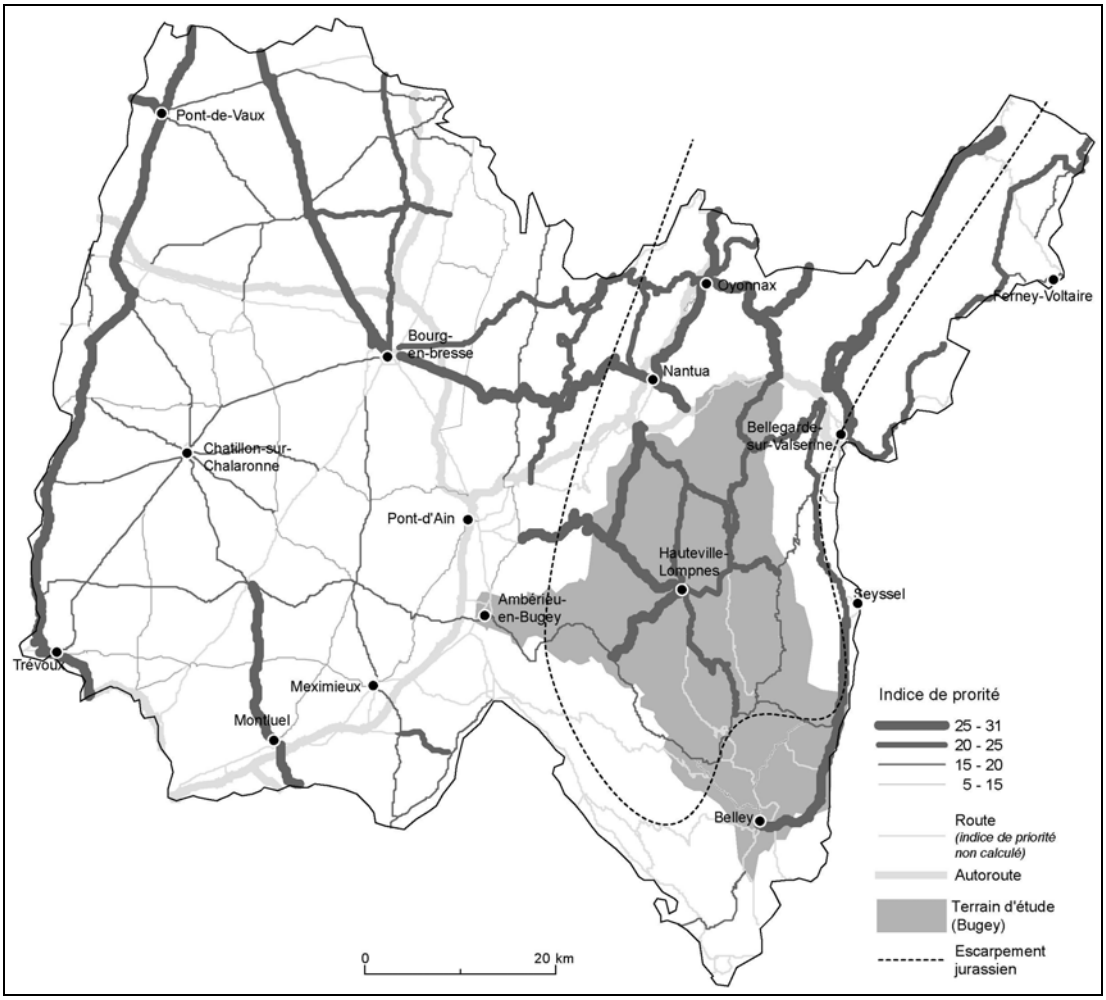
La quantification de l'accessibilité se pose donc à travers le calcul d'un tel indice. La proposition du Conseil général de l'Ain (doc. n°61) intègre des critères répondant à des logiques opposées, justifiant chacune une intervention prioritaire, qu'il s'agisse d'isolement ou au contraire d'une fréquentation importante. La mesure de l'enclavement formulée ici (c'est-à-dire le critère 3) est basée sur le déclin démographique, ce qui semble peu satisfaisant ou tout du moins incomplet. Elle reste cependant très intéressante en tant que condition de l'enclavement affichée par une collectivité territoriale.

La carte des territoires d'intervention prioritaire met en évidence des disparités géographiques bien tranchées (doc. n°60). D'une façon générale, la partie orientale du réseau routier départemental (plateau et montagne du Jura) détient les indices les plus élevés, témoignant de la volonté de la collectivité territoriale d'améliorer l'accessibilité de cet

[154] Conseil Général de l'Ain, « *Programme pluriannuel d'investissement* », octobre 1986

espace et, cela pourrait aller de soi, d'y concentrer des moyens financiers. Le plateau d'Hauteville est particulièrement affiché comme un espace à ouvrir, toutes les routes y conduisant étant dotées d'un indice élevé. Au sein de ce territoire, une distinction est faite entre les itinéraires permettant d'accéder au plateau depuis la plaine de l'Ain (à l'ouest) ou la vallée de l'Albarine (au sud) et ceux depuis le Valromey (à l'est) et le plateau de Retord (au nord). Considérer de la sorte le plateau induit une fermeture d'autant plus marquée des espaces voisins (du Valromey particulièrement) mais dont l'intérêt économique plus modéré n'appelle pas de classement prioritaire, au regard des aménageurs. Selon la logique du Conseil général, une réponse financière en adéquation avec cet indice de priorité devrait permettre de rassembler les conditions nécessaires au désenclavement du plateau. En réalité, les affectations des investissements restent davantage corrélées à l'importance du trafic qu'à l'isolement des territoires comme le montre la carte des montants investis par kilomètre (doc. n°62) qui, par comparaison avec la carte des territoires prioritaires d'intervention, pointe des choix politiques quelque peu différents de ceux escomptés[155].

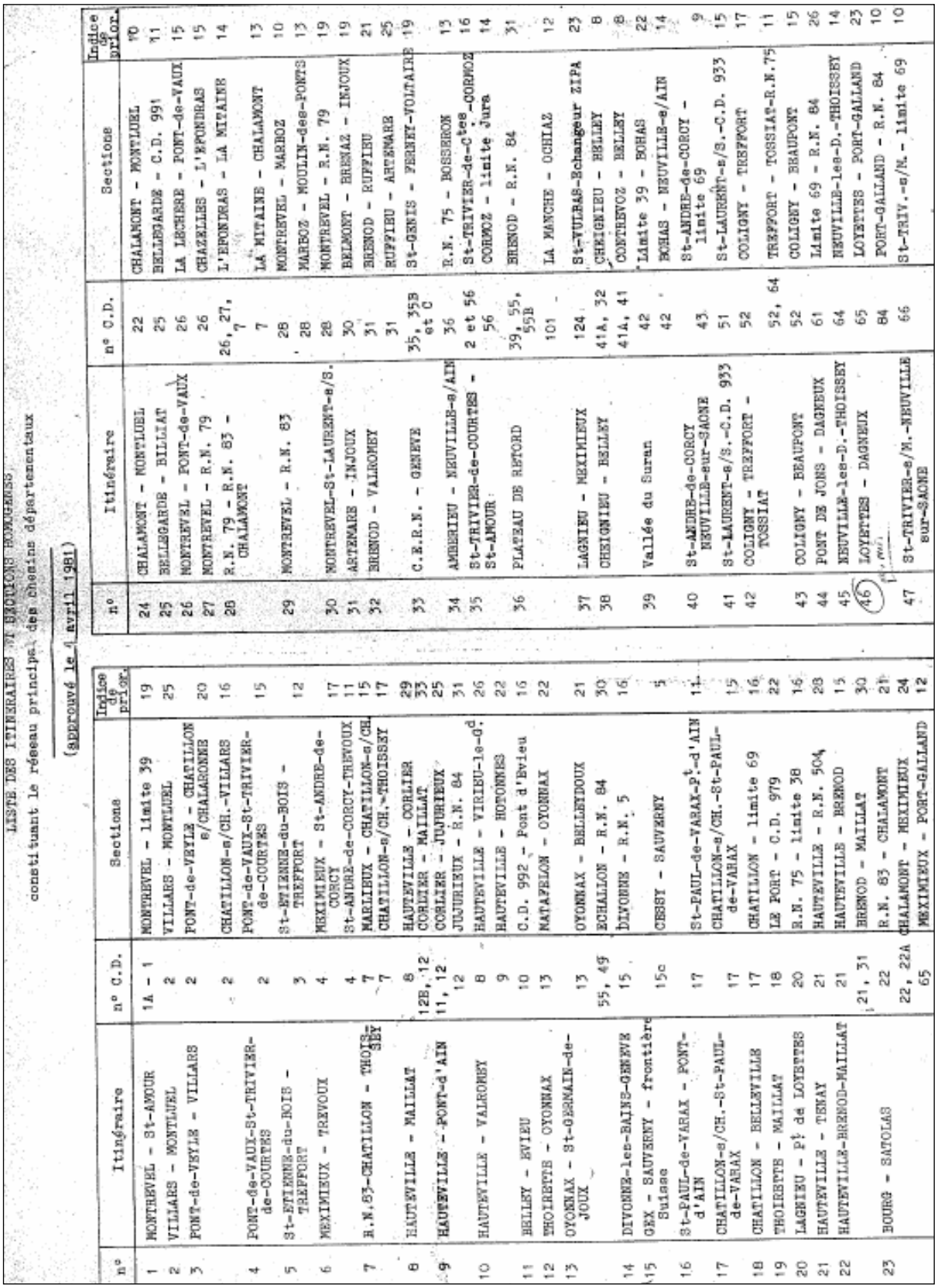
Doc. n°60 : Priorisation de la politique d'investissement sur le réseau routier du département de l'Ain en 1986



Source : Conseil Général de l'AIn, 1986, réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

[155] Les montants affichés sont ceux décidés en 1986 pour les quelques années suivantes. Nous n'avons pas pu recueillir des informations similaires sur d'autres périodes. Ces données ne permettent donc pas d'établir la « chronologie du désenclavement ».

Doc. n°61 : Indice de priorité des investissements selon l'itinéraire



LISTE DES ITINERAIRES ET SECTIONS HOMOGENES
constituant le réseau principal des Chemins départementaux
(approuvé le 4 avril 1981)

n°	Itinéraire	n° C.D.	Sections	Indice de prior.
1	MONTREVEL - St-AMOUR	1A - 1	MONTREVEL - limite 39	19
2	VILLARS - MONTLUEL	2	VILLARS - MONTLUEL	25
3	PONT-de-VEYLE - VILLARS	2	PONT-de-VEYLE - CHATILLON s/CHALAMONT	20
		2	CHATILLON-s/CH.-VILLARS	16
4	PONT-de-VAUX-St-TRIVIER-de-COURTES	2	PONT-de-VAUX-St-TRIVIER-de-COURTES	15
5	St-ETIENNE-du-BOIS - TREFFORT	3	St-ETIENNE-du-BOIS - TREFFORT	12
6	MEXIMIEUX - TREVOUX	4	MEXIMIEUX - St-ANDRE-de-CORCY	17
		4	St-ANDRE-de-CORCY-TREVOUX	11
7	R.N.83-CHATILLON - THOISSEY	7	MARLIEUX - CHATILLON-s/CH.	15
		7	CHATILLON-s/CH.-THOISSEY	17
8	HAUTEVILLE - MAILLAT	8	HAUTEVILLE - CORLIER	29
		12B, 12	CORLIER - MAILLAT	33
9	HAUTEVILLE - PONT-d'AIN	11, 12	CORLIER - JUJURIEUX	25
		12	JUJURIEUX - R.N. 84	31
10	HAUTEVILLE - VALROMEY	8	HAUTEVILLE - VIRIEU-le-G^d	26
		9	HAUTEVILLE - HOPITAUX	22
11	BELLEY - EVIEU	10	C.D. 992 - Pont d'Evieu	16
12	THOIRETTE - OYONNAX	13	NATAFELON - OYONNAX	22
13	OYONNAX - St-GERMAIN-de-JOUX	13	OYONNAX - BELLEVDOUX	21
		55, 49	ECHALLON - R.N. 84	30
14	DIVONNE-les-BAINS-GENEVE	15	DIVONNE - R.N. 5	16
15	GEX - SAUVERNY - frontière Suisse	15c	CESSY - SAUVERNY	5
16	St-PAUL-de-VARAX - PONT-d'AIN	17	St-PAUL-de-VARAX-P^t-d'AIN	14
17	CHATILLON-s/CH.-St-PAUL-de-VARAX	17	CHATILLON-s/CH.-St-PAUL-de-VARAX	15
18	CHATILLON - BELLEVILLE	17	CHATILLON - limite 69	16
19	THOIRETTE - MAILLAT	18	LE PORT - C.D. 979	22
20	LAGNIEU - P^t de LOYETTES	20	R.N. 75 - limite 38	16
21	HAUTEVILLE - TENAY	21	HAUTEVILLE - R.N. 504	28
22	HAUTEVILLE-BRENOD-MAILLAT	21	HAUTEVILLE - BRENOD	15
		21, 31	BRENOD - MAILLAT	30
23	BOURG - SATOLAS	22	R.N. 83 - CHALAMONT	21
		22, 22A	CHALAMONT - MEXIMIEUX	24
		65	MEXIMIEUX - PORT-GALLAND	12
24	CHALAMONT - MONTLUEL	22	CHALAMONT - MONTLUEL	20
25	BELLEGARDE - BILLIAT	25	BELLEGARDE - C.D. 991	11
26	MONTREVEL - PONT-de-VAUX	26	LA LECHERE - PONT-de-VAUX	15
27	MONTREVEL - R.N. 79	26	CHAZELLES - L'EPONDRAS	15
28	R.N. 79 - R.N. 83 - CHALAMONT	26, 27, 7	L'EPONDRAS - LA MITAINE	14
		7	LA MITAINE - CHALAMONT	13
29	MONTREVEL - R.N. 83	28	MONTREVEL - MARBOZ	10
		28	MARBOZ - MOULIN-des-PONTS	13
30	MONTREVEL-St-LAURENT-s/S.	28	MONTREVEL - R.N. 79	19
31	ARTEMARE - INJOUX	30	BELMONT - BRENAZ - INJOUX	19
32	BRENOD - VALROMEY	31	BRENOD - RUFFIEU	21
		31	RUFFIEU - ARTEMARE	25
33	C.R.R.N. - GENEVE	35, 35B et C	St-GENIS - FERNEY-VOLTAIRE	19
34	AMBERIEU - MEXIMIEUX-s/AIN	36	R.N. 75 - BOSSEBOEUF	13
35	St-TRIVIER-de-COURTES - St-AMOUR	2 et 56	St-TRIVIER-de-C^tes-CORMOZ	16
		56	CORMOZ - limite Jura	14
36	PLATEAU DE RETORD	39, 55, 55B	BRENOD - R.N. 84	31
		101	LA MANCHE - OCHIAZ	12
37	LAGNIEU - MEXIMIEUX	124	St-VULBAS-Echangeur ZIPA	23
38	CHEIGNIEU - BELLEY	41A, 32	CHEIGNIEU - BELLEY	8
		41A, 41	CONTREVOZ - BELLEY	8
39	Vallée du Suran	42	Limite 39 - BOHAS	22
		42	BOHAS - MEXIMIEUX-s/AIN	14
40	St-ANDRE-de-CORCY - MEXIMIEUX-sur-SAONE	43	St-ANDRE-de-CORCY - limite 69	9
41	St-LAURENT-s/S.-C.D. 933	51	St-LAURENT-s/S.-C.D. 933	15
42	COLIGNY - TREFFORT - TOSSIAT	52	COLIGNY - TREFFORT	17
		52, 64	TREFFORT - TOSSIAT-R.N.75	11
43	COLIGNY - BEAUPONT	52	COLIGNY - BEAUPONT	15
44	PONT DE JONS - DAGNEUX	61	Limite 69 - R.N. 84	26
45	MEXIMIEUX-les-D.-THOISSEY	64	MEXIMIEUX-les-D.-THOISSEY	14
46	LOYETTES - DAGNEUX	65	LOYETTES - PORT-GALLAND	23
		84	PORT-GALLAND - R.N. 84	10
47	St-TRIVIER-s/M.-MEXIMIEUX sur-SAONE	66	St-TRIV.-s/M. - limite 69	10

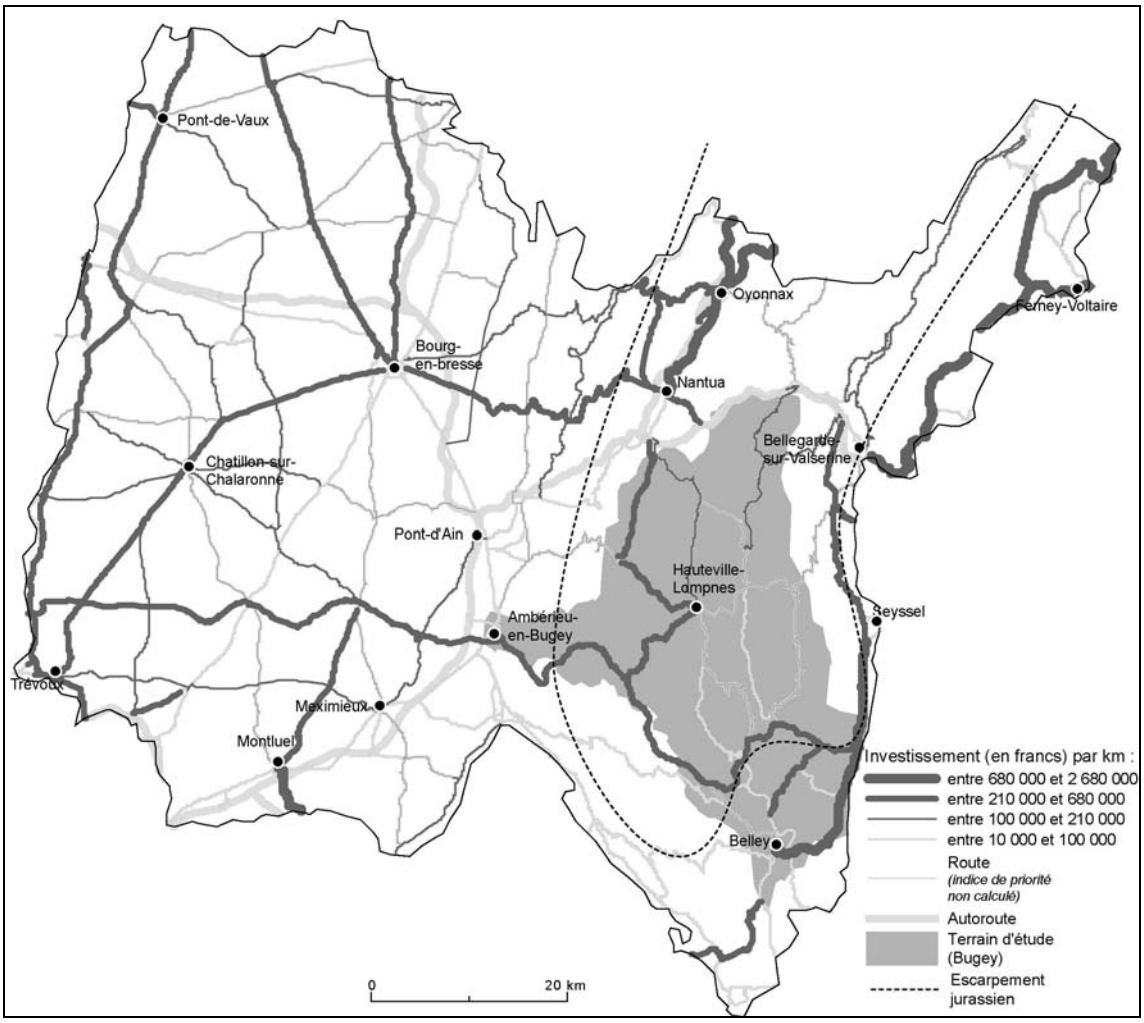
n°	Itinéraire	n° C.D.	Sections	Indice de prior.	n°	Itinéraire	n° C.D.	Sections	Indice de prior.
48	MIRIBEL - CREMIEUX	71	MIRIBEL - Limite 69	15	60	LA FAUCILLE - BELLEGARDE	936	R.N. 5 - MIJOUX	23
49	Accès GENISSIAT	72A	C.D. 991 - GENISSIAT	13			991	MIJOUX - CHEZERY	28
50	MEUVILLE-les-DAMES - PONT-de-VEYLE	80	MEUVILLE-les-D. - VONNAS	15			991 - 14	CHEZERY - R.N. 84	31
		80 - 51B	VONNAS - PONT-de-VEYLE	13	61	BOURG - TOURNUS	975	LE GUIDON - MONTREVEL	30
51	CHAZEY-BONS - CULOZ	83	R.N. 504 - CEYZERIEU	5			975	MONTREVEL - Limite 71	30
		37	CEYZERIEU - BRON	5					
52	OYONNAX - LES BOUCHOUX	85	OYONNAX - ARBENT	27	62	BOURG - LA CLUSE	979	BOURG - CEYZERIAT	27
		85	ARBENT - Limite 39	14			979	CEYZERIAT - SERRIERES-s/A.	25
53	ECHENEVEX - FERON	89	ECHENEVEX - St-JEAN-de-G.	9			979	SERRIERES-s/AIN-MURIEUX	27
		89A	SERGY - St-GENIS-POUILLY	12			979	MURIEUX - LA CLUSE	32
		89B	St-JEAN-de-G. - FERON	5	63	MEXIMIEUX - PONT-d'AIN	984	MEXIMIEUX - PONT-d'AIN	14
54	PONCIN - THOIRETTE	91	PONCIN-SERRIERES-s/AIN	21	64	BELLEGARDE - LAUSANNE	984	PORT-l'ECLUSE - St-GENIS-POUILLY	30
		91	SERRIERES-s/AIN - LE PONT	18			984C	St-GENIS-POUILLY - GEX	23
55	BELLIGNAT - OYONNAX	111	BELLIGNAT - C.D. 13	8			984C	GEX - DIVONNE-les-BAINS	16
		85	BELLIGNAT - OYONNAX	21			984C	DIVONNE-les-BAINS - frontière	11
		311	BELLIGNAT - C.D. 984D	9					
56	VILLEFRANCHE - AMBERIEU - CULOZ	904	Limite 69 - C.D. 936	18	65	COLLONGES - GENEVE	984B	COLLONGES-Pont de FOUGNY	9
		904	C.D. 936 - VILLARS	19	66	LA CLUSE - St-CLAUDE	984D	LA CLUSE - OYONNAX	34
		904	VILLARS - CHALAMONT	17			31	OYONNAX - DORTAN	30
		904	CHALAMONT - AMBERIEU	18			936	DORTAN - limite 39	20
		904 - 31J	R.N. 504 - CULOZ	23	67	Vallée du Haut-Rhône	991 -991A	CHATILLON-en-M.-SEYSSEL	34
57	Vallée de la Saône	933	Limite 71 - P^t-de-VAUX	22			992	BELLEY - BRENONIER-CORDON	25
		933	P^t-de-VAUX - La MADELEINE	40			19	BRENONIER-CORDON - SAULT-BRENAZ	20
		933	La MADELEINE-St-DIDIER-sur-CHALARONNE	34	68	BELLEY - SEYSSEL	122	SAULT-BRENAZ - LAGNIEU	28
							79	C.D. 19 - LHUIS	10
		933	St-DIDIER-s/CH.-JASSANS	30			992	BELLEY - CULOZ	29
		933	JASSANS - TREVOUX	24			992	CULOZ - SEYSSEL	20
		933	TREVOUX - limite 69	33	69	BOURG - LOUHANS	996	BOURG - MARBOZ	27
		28	PONT-de-VEYLE - R.N. 79	25			996	MARBOZ - limite 71	21
		933A	PONT-de-VAUX-FLEURVILLE	17					
58	BOURG - VILLEFRANCHE	936	BOURG - CHATILLON-s/CH.	17					
		936	CHATILLON-s/CH.-TREVOUX	13					
		28 - 28P	Accès TREVOUX	21					
59	BOURG - THOIRETTE - DORTAN	936	R.N. 83 - JASSERON	21					
		936	JASSERON - limite 39	21					
		936	THOIRETTE - DORTAN	17					

Source : Conseil Général de l'AIn, 1986, réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Le plateau d'Hauteville, puisque c'est principalement à ce territoire que nous nous intéressons ici, a bénéficié d'améliorations notoires de son réseau routier, notamment en terme d'augmentation de la capacité des voies (72% du total de investissements, soit un peu plus de 13 millions de francs). Pour autant, le montant de ces investissements ne représente qu'un peu plus de 4% du montant total alloué aux travaux de capacité alors que le réseau du plateau constitue plus de 7 % du kilométrage du réseau total observé. Le décalage entre principe et réalisation est donc réel, d'autant plus si l'on intègre les surcoûts engendrés par le relief, plus prononcé ici que dans l'ouest du département.

Au-delà de ces aspects pécuniers, quels ont été les effets de cette politique d'ouverture du plateau d'Hauteville ? Dans quelle mesure l'accessibilité de ce territoire a-t-elle été améliorée ? Ces investissements ont-ils eu des conséquences sur les déplacements des habitants ? Un rapport de la Direction Départementale de l'Equipement de l'Ain datant de mars 2003, soit un peu plus de quinze ans après la hiérarchisation des aménagements à mener, souligne « *le particularisme du secteur d'Hauteville-Lompès : un secteur très enclavé* ». Ce nouveau constat, faisant suite à la réalisation d'un certain nombre d'opérations (coûteuses) visant à ouvrir le territoire, révèle-t-il un échec de la collectivité, une insuffisance des moyens insufflés, une appréhension difficile de l'enclavement, ou tout simplement une absence d'enclavement ?

Doc. n°62 : Répartition des investissements en 1986



Source : Conseil Général de l'AIn, 1986, réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Les raisons invoquées par la Direction Départementale de l'Equipement pour expliquer l'enclavement et justifier le désenclavement de ce territoire répondent en grande partie à ces interrogations :

« *Ce secteur se situe presque intégralement à plus de 800 mètres d'altitude. Seule la vallée de l'Albarine au sud forme une étroite entaille dans le relief. Le réseau routier d'accès a été façonné en tenant compte des* ***configurations difficiles du relief****. […] Le plateau d'Hauteville et son chef-lieu apparaissent donc* ***particulièrement enclavés****,* ***notamment en période hivernale*** [voir ci-dessous le dispositif de déneigement dans le Bugey]*. D'autres communes du département connaissent certes des difficultés d'accessibilité comparables ou même plus fortes. Mais aucune ne représente un* ***poids démographique et économique*** *de l'importance d'Hauteville. Les* ***déplacements sont contraints par l'enclavement****. Ces conditions difficiles d'accès induisent une certaine* ***autarcie*** *qui ne peut que restreindre les déplacements. L'analyse des migrations domicile-travail le montre : les* ***déplacements pour ce motif se concentrent*** *de manière remarquable presque exclusivement (81%)* ***à l'intérieur du périmètre du plateau***. »[156]

Finalement, il semble que les situations topographique, démographique et économique sont plus à l'origine de l'enclavement que la qualité du réseau routier (réellement améliorée entre les deux décennies). Les enquêtes réalisées sur le terrain attestent de certaines difficultés de circulation (routes de montagne, déneigement, etc.) tout en récusant l'enclavement de ce territoire, ouvert « de » et « pour » l'intérieur. C'est donc une vision déterministe et mécaniste qui ressort des écrits des services de l'État, une représentation de l'enclavement « par le centre » : le réseau routier devrait permettre de venir à bout des irrégularités du relief et de mobilités individuelles de petite envergure. Le paradoxe d'Hauteville tient d'ailleurs dans ce dernier point. Bien que les conditions d'accessibilité soient effectivement moyennes, l'activité économique perdure sur le plateau (notamment avec les établissements de convalescence), expliquant donc que la population réside et travaille fréquemment dans la même commune, ou à proximité.

Voici donc l'exemple d'un territoire ayant fait l'objet d'une politique de désenclavement dont les auteurs reconnaissent à demi-mot l'inefficacité. Cet échec peut aussi faire écho à deux regards sur la situation : le plateau d'Hauteville en posture permanente de fermeture ou au contraire une absence d'effets territoriaux du réseau routier, autrement dit une ouverture non pas par le système de transport mais par une dynamique économique et démographique positive, bien que relativement autonome.

L'exemple du plateau d'Hauteville confirme aussi que l'offre routière, même si elle peut effectivement être améliorée par une politique de désenclavement, n'est pas la condition *sine qua non* à l'ouverture ou à la fermeture des territoires.

3-6-3 Le dispositif de viabilité hivernale dans l'Ain : vecteur de fermeture à l'échelle départementale, révélateur d'initiatives locales d'ouverture

En montagne, les chutes de neige peuvent être considérées comme un indicateur d'ouverture/fermeture en raison des perturbations circulatoires qu'elles engendrent. Elles

[156] DDE de l'Ain, « *Analyse prospective du réseau routier* », mars 2003

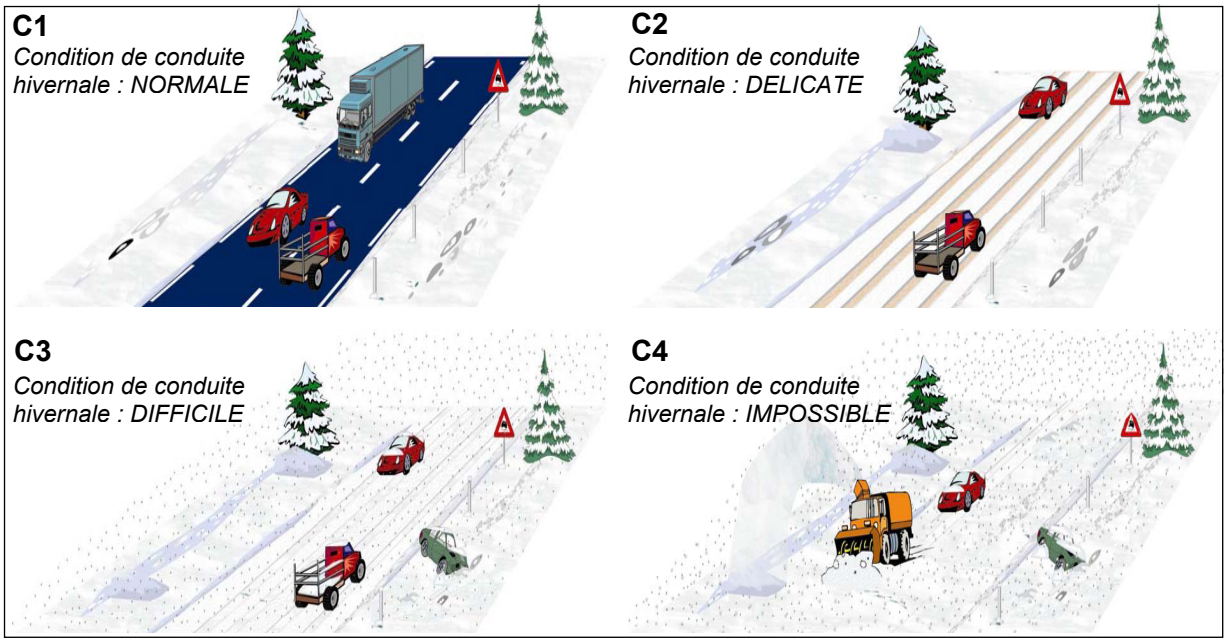
permettent aussi d'interroger la manière dont les acteurs contribuent ou non à maintenir une situation d'enclavement. Des disparités géographiques se produisent-elles ? Selon quelles temporalités ? Comment les populations réagissent-elles ?

A la suite de la Direction Départementale de l'Equipement dont il a reçu la compétence « politique routière » le premier janvier 2007, le Conseil général de l'Ain hiérarchise son réseau routier, graduant ainsi des niveaux de service de viabilité hivernale auxquels correspondent des traitements différents du déneigement. Permettant avant tout de dimensionner les moyens et d'organiser les services, il s'avère que cette classification du réseau n'en est pas moins, en cas de chutes de neige importantes, un puissant facteur d'isolement, d'enclavement, pour les communes des niveaux inférieurs.

Quatre niveaux de service ont en effet été définis (doc. n°63), dénommés N1, N2, N3 et N4 (N1 étant le niveau le mieux traité). Un cinquième niveau correspond aux routes non traitées (environ 80 km, principalement des routes de cols). Le principal critère retenu pour ce classement est le niveau de trafic, ce qui implique un premier biais, bien que l'exigence de qualité des itinéraires les plus empruntés soit évidente : les routes les moins fréquentées sont celles situées en zone de montagne, donc les plus enneigées.

Doc. n°63 : Niveaux de service pour le déneigement des routes du département de l'Ain

Objectifs de qualité	N1		N2		N3		N4
Période de validité	4h-22h	22h-4h	4h-22h	22h-4h	6h-20h	20h-6h	0h-24h
Conditions de référence *(objectif à atteindre)*	C1	C1	C1	C1 - C2 en situation exceptionnelle	C2	C2	C2
Condition minimale *(ne jamais revenir à une qualité inférieure)*	C2	C2	C2	C3	C3	C3	C3
Durée de retour à la condition de référence	3h	4h	4h	-	4h - Pas d'engagement de durée en situation exceptionnelle	-	-

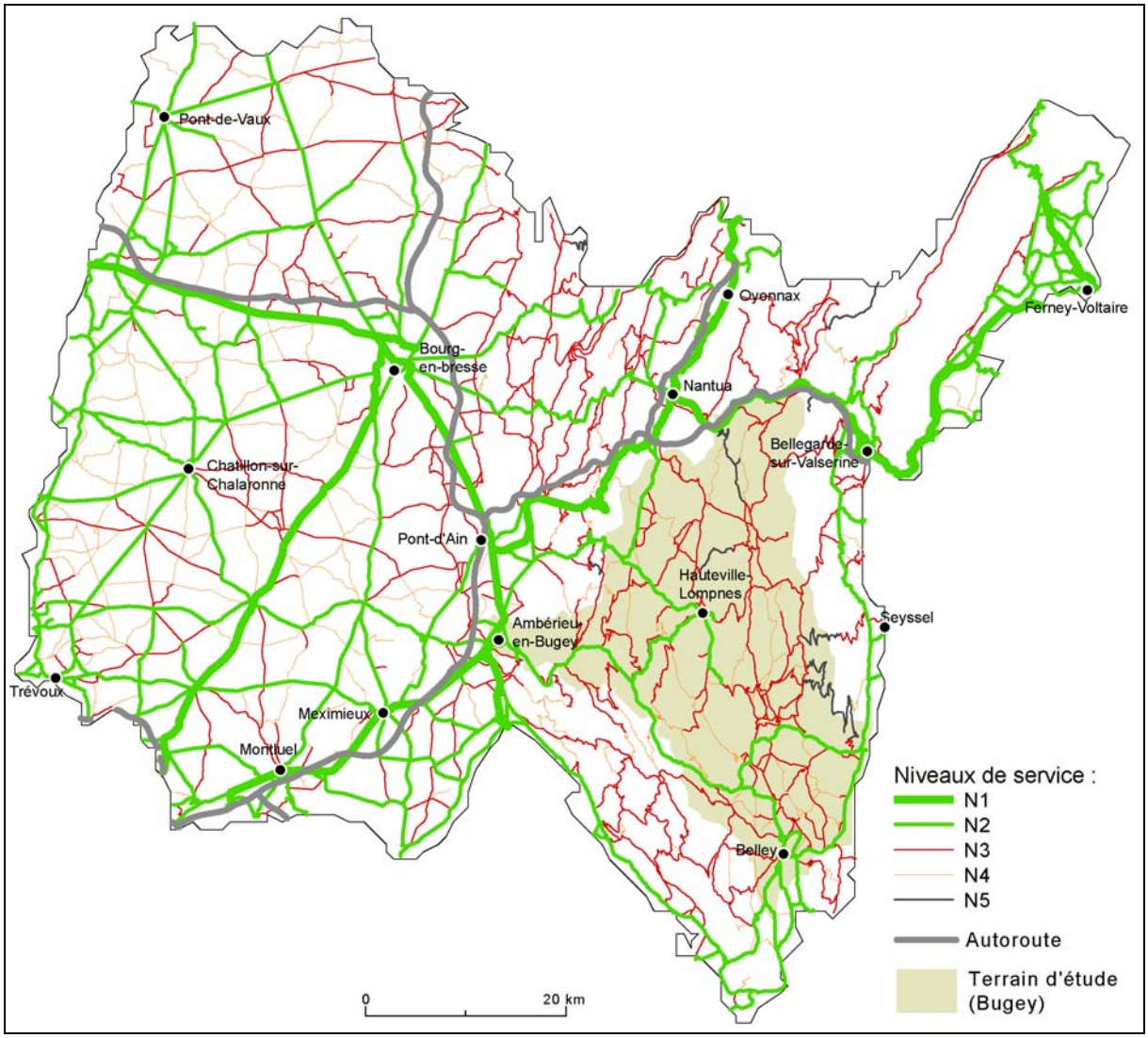


Source : Conseil Général de l'AIn, 2007

La carte de ces niveaux de service de déneigement (doc. n°64) montre un maillage du département de l'Ain, et un maillage hiérarchisé, structuré autour des axes principaux Mâcon-Bourg-Ambérieu, Lyon-Bourg, Lyon-Nantua-Pays de Gex. Si les mailles situées dans la plaine de Bresse contiennent une prédominance du niveau N2, les niveaux inférieurs étant peu présents, les mailles dans la montagne jurassienne présentent à l'inverse une dominante du niveau N3, indiquant alors un déneigement moins abouti. En Valromey et sur le plateau de Retord / Brenod, le déneigement est tardif avec une fréquence de retour faible et une qualité moyenne. Les altitudes de ce secteur sont pourtant les plus élevées du département.

Parallèlement, bien que la densité de population de ces territoires soit modeste (17 hab/km² en moyenne, pour la vingtaine de communes identifiées ici), le nombre d'individus concerné n'en est pas moins négligeable : un peu plus de 5 000. Cela demeure toutefois bien peu défendable politiquement, comparé aux milliers d'automobilistes traversant quotidiennement la plaine de l'Ain (réseau de niveaux 1 et 2) pour se rendre dans l'agglomération lyonnaise.

Doc. n°64 : Secteurs à déneiger prioritairement dans le département de l'Ain



Source : Conseil Général de l'AIn, 2007, réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Le premier constat émanant de ce dispositif de viabilité hivernale et de « gestion » des chutes de neige, est donc celui d'un traitement spatial différencié et d'une mise à l'écart délibérée de certains espaces au profit d'autres, qui concentrent flux et densité de population plus élevés. Si l'on comprend aisément qu'une répartition homogène des moyens est impossible et que des choix doivent s'opérer, le paradoxe demeure sur le fait de « sacrifier » les territoires les plus enneigés.

Malgré cela, un second constat s'impose : les secteurs d'intervention classés en niveau 2 et 3 ne restent pas inaccessibles lors d'évènements climatiques importants, pour preuve une population active qui continue de se rendre au travail. Même si des revendications à ce sujet ont été mentionnées par certains habitants (cf. chapitre 5), la population a su s'adapter et contribue en grande partie à ouvrir ces espaces. Plusieurs facteurs peuvent expliquer une telle réaction.

- Tout d'abord il serait erroné de dire qu'aucun engin de déneigement de la DDE n'intervient dans ces secteurs : une fois les routes de niveau 1 et 2 viabilisées (intervention à répéter toutes les 3 ou 4 heures), des camions parcourent les routes de niveau 3 et 4.
- De plus, la conduite sur neige et le déneigement de son « pas-de-porte » font partie intégrante de la vie en montagne, habitudes réduisant le sentiment de pénibilité et d'impuissance face à des chutes de neiges importantes.
- Enfin, que ce soit avec l'aide du cantonnier ou d'un agriculteur, il est fréquent de voir passer, pendant l'évènement neigeux, un tracteur poussant une lame : les communes procèdent elle-même au déneigement de leur réseau routier, aboutissant finalement à une meilleure ouverture que certains secteurs de plaine. Ainsi, la commune d'Innimond (située à dix kilomètres à l'ouest de Belley, dans la montagne de Lhuis), frappée par une chute de neige importante à Noël 200**6**, n'a pas attendu l'arrivée des engins du Département pour réaliser le déneigement de sa voirie. Classé en niveau de service N3 pour les services départementaux (conditions de circulation minimale exigées : « délicate »), le réseau communal a fait l'objet d'une ouverture « de l'intérieur », grâce au matériel municipal. *In fine*, la commune a été ouverte avant le réseau routier principal avoisinant, ouverte à l'intérieur et fermée avec l'extérieur.

Le cas du Bugey fournit un remarquable exemple d'adaptation – ou de réponse – à une double situation d'enclavement : l'enneigement d'une part, le fait de ne pas être déneigé par les services départementaux d'autre part. Finalement, des pratiques locales, propres à un type de milieu (rural et montagnard), se substituent à un outil descendant destiné à ouvrir des espaces ponctuellement fermés. Cela conduit à relativiser également les regards portés par les acteurs politiques et techniques sur ces territoires, présumés enclavés.

>> - <<

L'approche plurimodale de l'accessibilité offre la possibilité de considérer un système de transport dans son ensemble, sans évincer au préalable les modes les moins fréquemment utilisés. Elle permet également d'entrevoir certaines articulations

indispensables au bon fonctionnement d'un réseau en particulier. Le réseau routier et autoroutier constitue alors ce lien garant de l'accessibilité ferroviaire ou aérienne. L'analyse de l'offre de transport des espaces questionnés ne manque pas de confirmer l'importance de l'articulation entre différents modes, qu'il s'agisse de la structuration des réseaux de transports rapides (couplage fréquemment nécessaire entre la voiture et l'avion, entre le TER et le TGV, entre la voiture et le TER…) ou de l'organisation des nœuds ainsi créés (ou espaces de connexions).

L'offre de transport est évidemment tributaire des politiques routières décidant la sécurisation d'un itinéraire, l'augmentation de la capacité d'un tronçon ou encore la mise en place d'un dispositif de viabilité hivernale. Toutefois, si ces politiques contribuent effectivement à améliorer l'offre, elles n'atteignent pas systématiquement l'objectif de désenclavement les motivant. Les exemples pris permettent de réaffirmer que l'offre n'est pas l'unique condition de l'ouverture. Ils témoignent également de visions hétérogènes portées sur les territoires, estimés enclavés par les élus et techniciens mais dont les pratiques et les représentations des habitants laissent pourtant croire à une situation d'ouverture.

Si l'offre de transport conditionne évidemment les déplacements, les pratiques contribuent tout autant à définir l'accessibilité d'un réseau et d'un territoire. C'est donc sous cet angle d'approche que l'ouverture et la fermeture vont être maintenant abordées.

Chapitre 4

Les pratiques des usagers, une approche complémentaire et renouvelée

Qu'il s'agisse d'un chauffeur routier livrant sa marchandise le lendemain à Bologne, d'une famille de touristes étrangers en partance pour les sports d'hiver ou d'un habitant de Saint-Jean-de-Maurienne revenant d'une réunion professionnelle à Chambéry, tous sont susceptibles de se trouver au même moment, en un même lieu. Et pourtant, alors que l'un empruntera quotidiennement l'autoroute de Maurienne (A43), les autres ne l'utiliseront que pour des motifs exceptionnels, pour des raisons elles-mêmes variées. De cette simultanéité des pratiques peuvent découler certaines contradictions : un espace ouvert pour les uns peut être fermé pour les autres. Les dessins ci-contre illustrent d'ailleurs, selon l'échelle d'analyse, les différentes fonctionnalités d'un même espace.

Doc. n°65 : Trois échelles d'analyse et de pratiques

Sources : PADD du SCOT de l'agglomération lyonnaise, 2007

C'est dans cette logique qu'il s'agit maintenant de qualifier l'ouverture et la fermeture des territoires selon les pratiques de l'espace que l'on peut y observer. Parce qu'elles traduisent au mieux ces dernières, les mobilités (induisant non seulement un mouvement mais également un lieu d'émissivité et un lieu de réceptivité) ont été le prisme privilégié pour cette approche.

Deux temps se succèdent. Le premier est théorique et permet, grâce à plusieurs auteurs ayant revisité le concept de mobilité, de soutenir le questionnement consistant à attribuer aux pratiques spatiales un rôle majeur dans l'ouverture/fermeture. La mobilité semble un facteur déterminant de désenclavement mais plusieurs interrogations subsistent. Quels sont les liens entre mobilités et territorialités ? entre territorialités et ouverture/fermeture ? A quel prix se paie

l'hypermobilité de certains pour ceux qui le sont moins ? Quels sont les obstacles à la mobilité pouvant être générateurs de fermeture spatiale ? sociale ?

Le second temps, très analytique, se penche, selon les différentes échelles évoquées dans les premières lignes de cette introduction, sur les organisations spatiales nées de l'accumulation des fonctions et des temporalités. A travers les flux de marchandises, les mobilités liées au travail et l'utilisation des transports rapides, nous proposons donc de décrire plusieurs types de pratiques, aux inscriptions territoriales très différentes, mais dont toutes sont susceptibles d'entrer dans les processus d'ouverture/fermeture. Les niveaux d'implication de chacune de ces pratiques dans ces derniers demeurent évidemment un point d'interrogation central dans la compréhension des processus.

Les développements qui suivent s'emploient presque exclusivement à faire état des flux circulant à l'intérieur ou dans un environnement proche des terrains d'étude. Les mouvements en provenance de l'extérieur (les flux touristiques par exemple) n'apparaissent que très peu dans la présente analyse. La mesure de l'ouverture/fermeture proposée ici repose sur des pratiques internes et à une échelle « micro », choix d'autant plus justifiables dans l'optique de l'application d'un principe de subsidiarité pour le désenclavement des territoires.

4-1 LES MOBILITES, ENTRE OFFRE DE TRANSPORT ET ARBITRAGES INDIVIDUELS

Alors que, dans le chapitre précédent, nous avons essayé de préciser l'accessibilité selon un potentiel (les réseaux supports de transports), la présente étude des pratiques laisse place à la mesure de l'aptitude - sociale et spatiale - à répondre à cette offre. La mobilité, objet de recherche avéré des sciences sociales, se trouve ainsi au cœur de la réflexion.

Au sens premier, la mobilité est le « *caractère de ce qui peut se mouvoir, changer de place ou de position* »[157]. Ce terme convient aussi bien à un individu qu'à un animal ou à un objet et s'emploie dans des pas de temps hétéroclites : mobilités quotidiennes liées au travail, saisonnières pour les vacances, permanentes dans le nomadisme et définitives en cas d'émigration. Si les mobilités ne seront pas abordées ici sous l'angle des grandes migrations internationales, les très nombreux travaux menés sur la formation de l'oekoumène[158] ou la circulation migratoire[159] ont considérablement enrichi cette notion.

Dans le cadre de notre recherche, l'approche par les mobilités consiste d'une part à entrevoir l'inscription spatiale des individus et les nouveaux types d'espaces qui en découlent, d'autre part de conduire une réflexion plus générale sur les freins et inégalités révélés par ces mobilités. Ainsi, il paraissait peu judicieux de dissocier ces deux facteurs, susceptibles d'être communément à l'origine de l'ouverture et de la fermeture des territoires (sous l'angle des pratiques). Le chapitre suivant, dédié aux représentations, complètera cette analyse par l'étude des freins « subjectifs » à la mobilité, ceux ayant moins attrait à l'offre de transport qu'aux regards portés sur l'espace.

4-1-1 Mobilités et inscriptions spatiales

Miroir des rapports des hommes à l'espace, les mobilités sont l'expression d'appropriations individuelles et collectives et contribuent à donner corps au territoire. Dans cette perspective, G. Di Méo émet l'hypothèse que la territorialité dépend intrinsèquement des mobilités répétitives :

> *« Dans ces conditions, il y a fort à parier que si les pratiques produisent et reproduisent au quotidien les espaces géographiques en tant que structures objectives, elles nourrissent également, du fait de leur répétition et de leur inévitable rationalisation, mais aussi par le médium des images et des sensations qui naissent dans l'esprit de chacun au cours de leur déroulement, des représentations territoriales plus abstraites que l'on qualifiera de structures cognitives. Source du sentiment de territorialité, celles-ci assument la consécration symbolique des processus objectifs de la production territoriale. »*[160]

[157] Définition du *Petit Robert*
[158] M. Sorre, *Les migrations des peuples. Essai sur la mobilité géographique*, 1955, Flammarion, 265 p.
[159] G. Simon, *Géodynamique des migrations internationales*, PUF, Paris, 1995
[160] G. Di Méo, *Géographies tranquilles du quotidien, une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales*, Cahiers de Géographie du Québec, volume 43, n°118, avril 1999, pages 75-93

Dès lors, ces pratiques du temps et de l'espace, quels que soient leurs échelles et leurs motifs, deviennent un des prismes privilégiés pour l'observation de la construction territoriale. Avant de revenir plus en détail sur les reconfigurations socio-spatiales produites par la mobilité, il est nécessaire d'en rappeler les lieux et temporalités. Ainsi le sociologue J. Remy précise-t-il son concept de « *lieu de centration* […], *point fixe investi d'une signification affective à partir duquel des échanges vers l'extérieur vont se définir* »[161]. Le logement, à l'échelle individuelle, devient *lieu de centration*. Lorsqu'il est partagé par plusieurs personnes, ce lieu (un pays par exemple) est à l'origine d'une représentation collective. A partir du lieu de centration (à ne pas confondre avec le sentiment d'être un centre), « *se développe une représentation subjective des possibilités de contacts avec l'extérieur que nous appellerons accessibilité centrée* »[162].

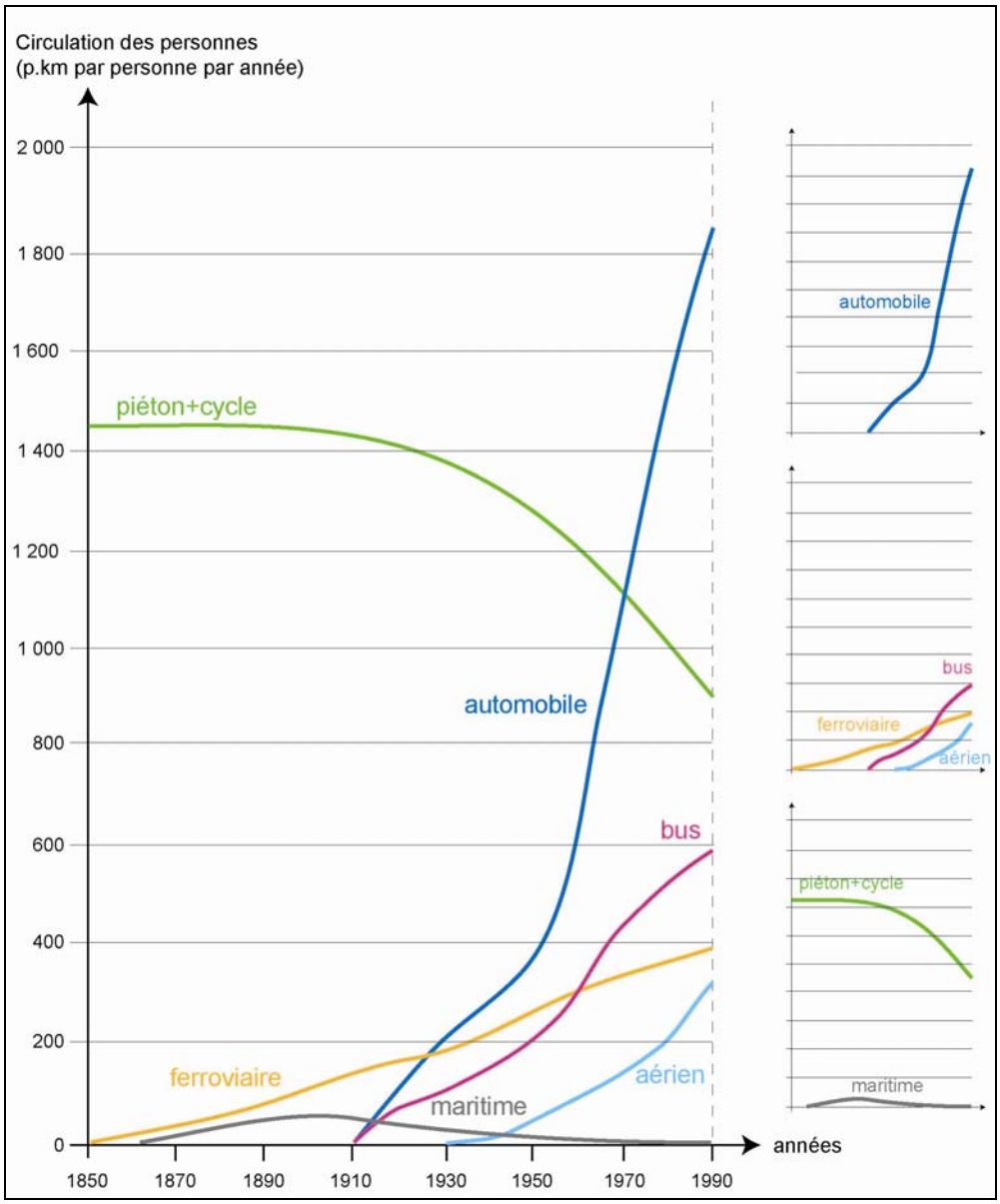
Les possibilités de contacts entre deux lieux sont régies par des impératifs de déplacements, les plus fréquents étant ceux liés aux achats, au travail et aux loisirs. Le choix d'un mode de transport, en fonction de la distance et du motif du déplacement, participe, comme l'explique Bertrand Montulet, au changement de perception et de définition de l'espace[163]. Ainsi la voiture particulière a-t-elle concrétisé « *l'aspiration à une plus grande mobilité, à une maîtrise de l'espace et du temps* ». A travers le développement de l'automobile (doc. n°66), ce sont les modes de vie qui ont évolué, favorisant la construction de nouvelles autoroutes, la mise en périphérie des centres commerciaux, la dissociation du lieu de travail et du lieu d'habitat[164], entraînant entre autres une refonte des relations ville-campagne[165]. La mobilité est en effet le support d'individualisations où le choix du lieu de résidence demeure primordial.

L'automobile permet de fait une multitude de destinations, « *l'individu étant alors le centre à partir duquel se construit un réseau* »[166]. Bien que leur utilisation soit plus sélective que la voiture, le développement des infrastructures ferroviaires à grande vitesse a, lui aussi, induit des modifications dans l'appréhension des distances et du temps, facilitant, par cet affranchissement, de nouvelles territorialités et rendant « *péri-urbanisables […] les zones rurales les plus reculées et les moins métropolitaines* »[167]. En témoignent ces « *couples TGV* »[168] qui semblent, à en croire les média[169] et les pouvoirs publics, de plus en plus nombreux. Victimes de tiraillements géographiques plus ou moins subis, des familles vivent séparément la semaine et se retrouvent le week-end. Deux témoignages (doc. n°67) visent à souligner l'existence de ces modes de vie modernes, marqués par la difficulté de trouver du travail près de chez soi et l'engagement professionnel des femmes, couplés à un besoin de réussite sociale et d'un cadre de vie agréable. Ces individus « hyper-mobiles » peuvent être

[161] J. Remy, *Culture de la mobilité et nouvelles formes de territorialités*, in *Les territoires de la mobilité*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2004, 383 p.
[162] Ibid
[163] B. Montulet, *Les mouvements longs des modes de transport*, in *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation ?*, L'Harmattan, Paris, 1996, 157 p.
[164] D. Mignot, *Mobilité et inégalités sociales*, in *Les territoires de la mobilité*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2004, 383 p.
[165] M. Vanier, *La relation "ville/campagne" ré-interrogée par la périurbanisation*, Cahiers français,n°328, p. 13-17
[166] J. Remy, *Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville*, in *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation* ?, L'Harmattan, Paris, 1996, 157 p.
[167] M. Vanier, *Ibid*
[168] Derrière cette terminologie journalistique, se cachent en fait toutes les personnes « migrantes hebdomadaires » ; le TGV resterait néanmoins le moyen le plus intéressant pour redessiner les distances…
[169] La Vie, n° 3116, 19 mai 2005

une des clefs de compréhension des mécanismes d'ouverture des territoires au regard de ceux qui le sont moins.

Doc. n°66 : Mobilité mondiale des personnes



Sources : R. Rivier, Approches fonctionnelles et techniques de la mobilité, in Les territoires de la mobilité, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2004, 383 p.

Par ces témoignages et de nouvelles formes de proximité – permises par les Technologies de l'Information et de la Communication, les infrastructures de transport rapides et encouragées par de profondes mutations des modes de vie – se profile une des problématiques très actuelle chez les sociologues, chez les géographes ou les urbanistes travaillant sur les mobilités : les nouvelles spatialisations ou « *les mobilités pour libérer des contraintes de contiguïté* »[170]. La proximité n'y est plus exclusivement géographique (elle

[170] J. Remy, *Culture de la mobilité et nouvelles formes de territorialités*, in *Les territoires de la mobilité*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2004, 383 p.

présumerait un contact physique depuis le lieu de résidence) ; elle est aussi sociale, « *supposant une connivence stimulant les échanges entre une pluralité d'individus* »[171].

Doc. n°67 : Témoignages de « couples TGV »

Aude, 25 ans, institutrice à Lille et Jérémie, 28 ans, cadre commercial à Amiens
Avec Aude, Jérémie vérifie son planning : la semaine prochaine, il sera de retour chez lui jeudi soir. Responsable de magasins de hard discount dans la région Nord, ce cadre de 28 ans vit depuis deux ans entre Lille, où il habite avec sa femme et son fils, et Amiens. […] « *S'investir dans son métier nécessite de bouger. Et avec chacun un projet professionnel, il faut s'adapter. Ce choix de vie, nous l'avons fait ensemble, et puis ça brise la routine…* »
« *C'est plus difficile de partir aujourd'hui » avoue Jérémie. « Mais je préfère être absent quelques jours, plutôt que de rentrer énervé le soir.* »

Séverine, 33 ans, ingénieur en nutrition animale à Nantes, et Michel, 32 ans, entrepreneur à Paris
« *Avoir chacun un métier qui nous plaît, c'est bon pour notre couple* »
Cette semaine, Michel a du mal à quitter Nantes, sa femme et sa fille de 10 mois. Cet ingénieur de 32 ans a dû se résoudre, il y a six ans, à créer son entreprise de réparation d'ascenseurs à Paris, le marché étant trop étroit dans la région nantaise. Pour ce couple, pas question de déménager à Paris. « *Depuis toujours, nous voulons vivre à la campagne. D'ici à trois ans, j'espère diriger ma société depuis Nantes. […] De toute façon, c'est bien mieux pour notre couple que chacun ait un métier qui lui plaise.* » Une nouvelle manière de vivre à deux ? « *Non, dans l'idéal, on aimerait se voir tous les soirs* » avouent-ils de concert. Mais, avec le TGV, le téléphone ou Internet, « *la situation reste supportable. Il y a dix ans, nous n'aurions pas fait le même choix.* »

Source : La Vie, n° 3116, 19 mai 2005

De nombreux chercheurs s'interrogent aujourd'hui sur le « nomadisme » de nos sociétés, entraînant de profonds bouleversements des ancrages territoriaux. Ainsi Alain Medam, dans un texte intitulé « *le lieu est dans le monde, le monde est dans le lieu* »[172], évoque-t-il un espace où tout se neutralise, « *espace du télescopage entre l'ici et l'ailleurs* ». Il n'y aurait donc plus de lieu isolable, indissociable du monde. L'idée d'une coexistence des disparités, soutenue par l'auteur, s'appuie sur la volonté de ne pas faire du monde un tout, et ce à l'encontre des valeurs prééminentes. Et Alain Medam de conclure sur le paradoxe suivant : « *pour que le lieu soit projeté dans l'espace mondial et s'y affirme sans s'y perdre, le lieu doit se fermer au monde et se distinguer de ce tout incertain en lequel il émerge. […] Le lieu ne s'ouvre ainsi qu'en se fermant* ».

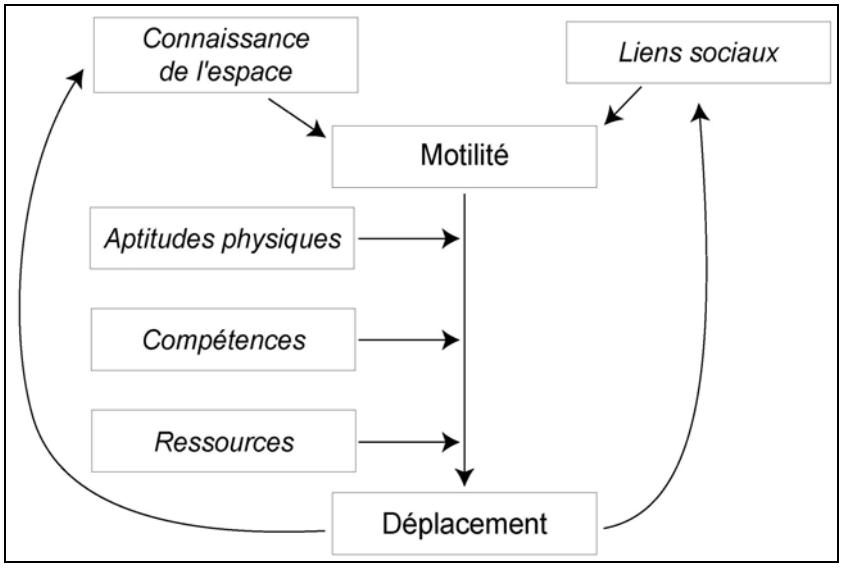
Les mobilités, dépendantes d'aspirations individuelles et collectives, s'inscrivent dans le temps et dans l'espace, et sont une des expressions les plus abouties de l'« être au monde ». Elle repose sur une offre et sur l'aptitude dont dispose chacun pour se déplacer.

[171] J. Remy, *Ibid*
[172] A. Medam, *Le lieu est dans le monde, le monde est dans le lieu*, in *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation ?*, L'Harmattan, Paris, 1996, 157 p

4-1-2 Inégalités sociales et spatiales : les « frontières » de la mobilité

Selon J. Remy, « *si la mobilité prend de l'ampleur, ce n'est pas seulement parce qu'elle est techniquement possible, mais aussi parce qu'elle est socialement valorisée* »[173]. Cela recouvre en d'autres termes le titre d'un ouvrage dirigé par J.-P. Orfeuil : « *pouvoir bouger pour s'en sortir* »[174]. En effet, si les mobilités sont bien évidemment tributaires d'une situation géographique relative aux réseaux de transports, elles sont également conditionnées par des facteurs socio-culturels et deviennent dès lors un élément discriminant de l'ascension sociale. J.-P. Orfeuil fut d'ailleurs un des premiers français à explorer ce lien entre « *capacité de mobilité, pauvreté et risque d'exclusion* ». Ainsi, bien que le « droit au transport » soit inscrit dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, des disparités certaines perdurent. Pourtant, « *la société du changement exige un individu trajectoire* »[175] où la capacité à être mobile permet une croissance des ressources et des compétences. Cette « motilité » (terme permettant de distinguer, selon V. Kaufmann[176], le fait avéré du déplacement et la capacité à se déplacer) est conditionné par « *un projet de mobilité* »[177] tributaire de l'accessibilité (ou aptitudes physiques), de compétences (savoirs faire organisationnels) et des ressources (à savoir le capital social ou encore les réseaux de relations et de connaissance) (doc. n°68).

Doc. n°68 : Conceptualisation schématique de la mobilité



Sources : d'après J.-P. Orfeuil (2004) et V. Kaufmann (2004)

A cet égard, la motilité des uns peut réduire la motilité des autres. En ce qui concerne les mobilités résidentielles, Y. Sencébé et D. Lepicier observent le « *maintien de certains*

[173] J. Remy, *Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville*, in *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation* ?, L'Harmattan, Paris, 1996, 157 p.
[174] J-P. Orfeuil (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2004, 180 p.
[175] J-P. Orfeuil, *Ibid.*
[176] V. Kaufmann, *La mobilité au quotidien : nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche*, in *Les territoires de la mobilité*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2004, 383 p
[177] J-P. Orfeuil, *Ibid.*

groupes dans les espaces en voie de gentrification, avec pour corollaire l'éviction d'autres groupes n'ayant pas les moyens de s'ancrer dans ces lieux en vue »[178].

L'autonomie requise par l'automobile est ainsi devenue une condition nécessaire d'une inscription normale dans la vie sociale. En conséquence, l'écart se creuse entre ceux qui sont dotés d'une bonne motilité et les autres. J.-P. Orfeuil rappelle les conditions de la mobilité, à travers trois éléments susceptibles d'augmenter le risque d'exclusion[179] :

> → la géographie de la main d'œuvre et de l'emploi : concentration des activités dans les territoires les plus aisés, augmentation de la concurrence pour l'accès à l'emploi et spécialisation fonctionnelle accrue ;
>
> → les stratégies de localisation résidentielle, choisie ou subie[180]. Ceux dont la capacité de mobilité est la plus élevée sont en mesure de faire de meilleurs choix pour leurs lieux de résidence, d'établissements scolaires, de loisirs… ;
>
> → l'usage inégal de l'automobile (perçu alors comme un luxe) et la vision commune, erronée, quant à l'utilisation des transports publics (*a priori* accessible du seul fait de leur statut de service public, alors qu'ils ne représentent que 15% des circulations des hommes sur le territoire national).

Différentes raisons peuvent contraindre la vie quotidienne des personnes les moins mobiles, restreignant par là-même leur possibilité d'ascension sociale. J.-P. Orfeuil en identifie cinq principales : les *capacités physiques* et le *handicap*, les *compétences* (connaître les lieux, se les représenter, utiliser des réseaux de transport…), les *contraintes familiales* (notamment pour les familles monoparentales, représentant 7% des ménages aujourd'hui), les *appartenances territoriales* (à travers le lieu de résidence ou l'appartenance ethnique) et la *pauvreté*.

Outre cette approche globale des disparités socio-spatiales dévoilées et engendrées par les mobilités, il convient de livrer quelques points de repères concernant des comportements migratoires. Nous ne ferons cependant part ici que des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes.

Les analyses micro-géographiques (à l'échelle de l'individu) réalisées par B. Baccaini, chercheur à l'Institut National d'Etudes Démographiques, tendent à expliquer les migrations des individus selon leurs caractéristiques démographiques et socio-professionnelles[181]. Bien que l'enquête à partir de laquelle l'auteur tire ses principales conclusions commence à dater (1981), elle donne à voir de grandes orientations françaises relativement proches d'enquêtes plus récentes sur des territoires restreints (par exemple l'enquête ménages et déplacements de l'agglomération lyonnaise, réalisée en 2005). En ce qui concerne les migrations résidentielles, une grande majorité des déplacements est de très courte distance (un peu plus de 7 km.) et sont moins fréquentes chez les femmes qui les ressentent de façon plus

[178] Y. Sencébé et D. Lepicier, *Migrations résidentielles de l'urbain vers le rural : différenciation sociale des profils et ségrégation spatiale*, Colloque "mobilité, différenciations et inégalités", 21-22 avril 2005, Lyon / Vaulx-en-Velin
[179] J.-P. Orfeuil, *Ibid*
[180] J.-P. Orfeuil, *Stratégies de localisation, ménages et services dans l'espace urbain*, Transports recherche innovation - Predit, La Documentation française, 2000, 75 p.
[181] B. Baccaini, *Comportements migratoires et cycles de vie*, Espace, populations, sociétés,1994, p.61-74

négative. Le taux maximum de migration est atteint entre 20 et 25 ans et est largement influencé par le contexte socio-économique et historique. Les évènements familiaux (mariage, naissance, divorce…) ont été responsables de 20% des migrations effectuées par les personnes enquêtées, les motifs professionnels étant à l'origine de 30% des migrations. Les mobilités géographiques et professionnelles sont d'ailleurs fortement liées bien que les secondes soient en général un peu plus fortes que les premières. Les motivations pour déménager sont aussi régies par les caractéristiques propres du logement (taille et confort), puis le souhait du passage du collectif à l'individuel, de la location à l'accession[182].

Les mobilités quotidiennes (déplacements liés aux achats – premier motif de déplacement des français – au travail, aux services et aux loisirs) fortement corrélées aux stratégies de localisation résidentielle, sont avant tout conditionnées par les distances à parcourir et les moyens de transport à disposition. D. Mignot pointe une inégalité de taille en la matière : les ménages les plus pauvres sont trois fois moins équipés en véhicule personnel que les plus aisés[183]. Ce phénomène contraint donc les moins dotés à utiliser les réseaux de transports collectifs (dont les tarifs ne cessent d'augmenter) et/ou à habiter à proximité de leur lieu de travail, renonçant dès lors à cette relative liberté de choix dont bénéficient les ménages les plus riches. La principale forme urbaine née de cette différenciation (impulsée par la dissociation du lieu d'habitation et de travail et symptômatique donc de l'accroissement des mobilités) est la périurbanisation. Pour A. Wyvekens[184], « *le périurbain est l'espace des classes moyennes et s'avère un espace urbain à part entière* ». Ses habitants y cherchent les avantages de la ville et de la campagne (espace, « nature », maison individuelle…) et ne voient pas, dans la plus grande mobilité à laquelle ils doivent s'astreindre, une contrainte.

L. Rougé met néanmoins en garde, à travers l'exemple toulousain, sur la précarité des ménages installés en lointaine périphérie[185]. L'auteur montre en effet, par l'étude d'une enquête par entretien auprès d'une quarantaine de personnes que, malgré la mobilité nécessaire au fonctionnement de ce type d'espace où l'automobile est le seul moyen de s'affranchir des distances, le taux de motorisation reste faible : chez un tiers des ménages rencontrés, la conjointe n'a pas le permis de conduire et un tiers des ménages rencontrés n'a qu'un véhicule ; paradoxalement, « *la mobilité, élément indispensable du vécu périurbain, est ici fortement limitée. Cette situation, relevant essentiellement de restrictions financières, met ces ménages en porte-à-faux avec le modèle d'une ville à la carte tel qu'il est pratiqué par la plupart des ménages contemporains intégrés* ».

Les mobilités, à l'origine de nouveaux ancrages et de nouvelles territorialités, dépendent tout autant de l'offre de transport que de la capacité à s'approprier et à utiliser cette offre. Des éléments de blocages (économiques, physiques, sociaux) peuvent limiter ces déplacements dans le temps et dans l'espace. Aussi les points suivants, à travers l'étude fine des flux traversant les trois terrains d'étude et les comportements migratoires de leurs habitants mettent-ils en lumière certaines de ces disparités (sociales et spatiales),

[182] J.-P. Orfeuil, *Stratégies de localisation, ménages et services dans l'espace urbain*, Transports recherche innovation - Predit, La Documentation française, 2000, 75 p.
[183] D. Mignot, *Mobilité et inégalités sociales*, in *Les territoires de la mobilité*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2004, 383 p.
[184] A. Wyvekens, *Lieux de résidence et appartenances sociales*, Cahiers français n°328, p 74-7
[185] L. Rougé, *Les captifs du périurbain*, in *Liens et lieux de la mobilité, ces autres territoires*, Mappemonde, Belin, Paris, 2005, 343 p

contribuant à dessiner une nouvelle géographie de ces espaces et à enrichir, du point de vue des pratiques, les réflexions sur les mécanismes d'ouverture/fermeture des territoires.

4-2 EMERGENCE DE TERRITOIRES DE PROXIMITE DANS UN ESPACE DE TRANSIT : UNE LECTURE MULTI-SCALAIRE DE L'OUVERTURE/FERMETURE

L'intensité de la circulation des hommes et des marchandises peut contraster, en certains lieux, avec les mobilités quotidiennes des habitants, réalisés dans un espace vécu, caractérisé par la proximité au lieu de résidence. C'est à partir de ce questionnement sur la dualité fonctionnelle d'un même espace que s'est construite cette partie destinée à comprendre, au moyen de plusieurs entrées, les mécanismes à l'origine de l'ouverture et de la fermeture des territoires.

C'est donc à l'analyse des flux de transit (4-2-1), exemplaires dans la région Rhône-Alpes, que nous confronterons, après les avoir détaillées, les pratiques individuelles liées au travail d'une part (4-2-2), aux infrastructures de transports rapides d'autre part (4-2-3) des habitants du Bugey, des Bauges et de la Maurienne. L'analyse combinatoire (qualitative) de ces observations débouchera, *in fine*, sur une typologie des sous-ensembles territoriaux observés (4-2-4).

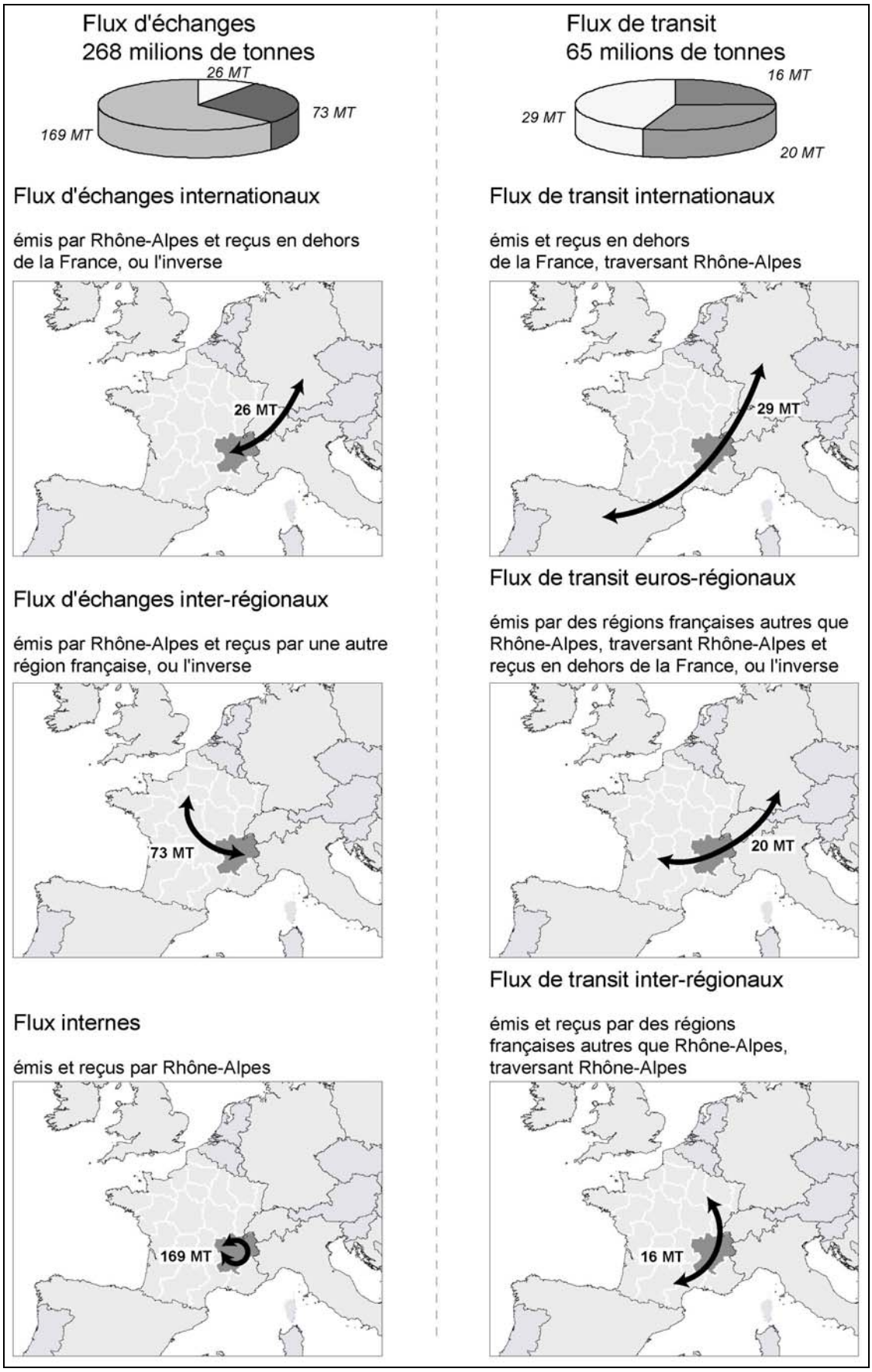
4-2-1 Les grands flux de circulation constitutifs d'un espace de transit

Outre les réseaux-supports et leurs différentes possibilités de dessertes, les infrastructures de transports supportent des flux de voyageurs et de marchandises. Ce sont d'ailleurs des critères déterminants - surtout au plan routier - de l'accessibilité, tant l'intensité de la circulation peut en être un élément perturbateur (on pensera notamment aux conséquences, pour les déplacements internes à la Maurienne, du report du trafic poids lourds sur le tunnel du Fréjus après l'incendie du tunnel du Mont-Blanc en 1999). A l'inverse, si le volume de trafic impacte modérément les conditions de circulation ferroviaires, il peut refléter des intentions politiques, elles aussi garantes de l'ouverture des territoires.

Pour l'heure, l'analyse des flux routiers et ferroviaires confirme le rôle particulier de la région Rhône-Alpes, carrefour européen, porte d'entrée de l'Italie *via* les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, de la Suisse par le bassin Genevois. C'est un axe de transit majeur entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord et de l'Est, mais qui accueille également de nombreux échanges internes. Ainsi en 2002, sur les 330 millions de tonnes de marchandises ayant circulé dans la région, 65 millions (soit 20%) étaient destinés au transit (doc. n°69). Les flux internes à Rhône-Alpes sont de loin les plus importants (169 millions de tonnes échangés en 2002, soit plus de la moitié du trafic total de marchandises), suivis des échanges inter-régionaux (22%) puis du transit international (29 millions de tonnes). Pour l'ensemble de ces flux, le transport routier reste prédominant et a connu la croissance la plus élevée durant ces dix dernières années.

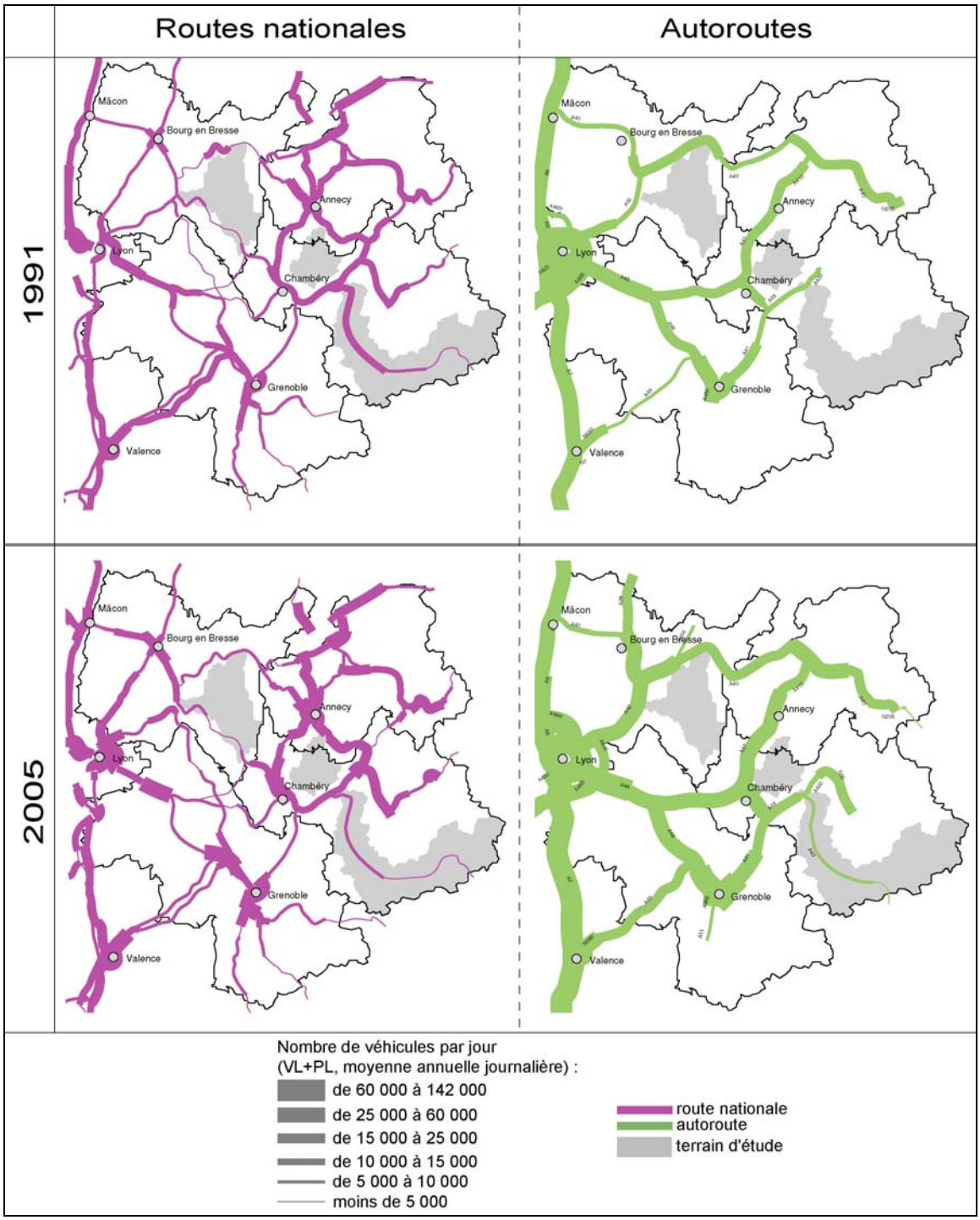
C'est sur le mode diachronique que les flux routiers et surtout les nouvelles répartitions spatiales qu'ils génèrent sont les plus lisibles. Le premier constat, observé à l'échelle nationale et internationale, est la hausse des volumes de passagers et de marchandises, entraînant une augmentation du trafic sur les réseaux autoroutiers et routiers des départements de l'Ain, de l'Isère et des deux Savoie, entre 1991 et 2005 (doc. n° 70).

Doc. n°69 : Typologie des flux de marchandises en Rhône-Alpes, en 2002



Sources : Atlas régional des transports, 2004

Doc. n°70 : Trafic routier et autoroutier en 1991 et 2005



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008 d'après les données DRE Rhône-Alpes de 1991 et 2005

Cette hausse globale constatée entre 1991 et 2005 se répartit de façon assez hétérogène, avec la mise en lumière de secteurs à très fort trafic : les entrées d'agglomération et l'ensemble du réseau autoroutier (lui-même plus étendu entre ces deux années), et des secteurs où l'augmentation du volume est beaucoup plus modérée, creusant l'écart avec les tronçons les plus chargés. Ainsi, les espaces intermédiaires (entre les principaux centres urbains) et les routes de montagne sont moins empruntés que les autres axes du réseau.

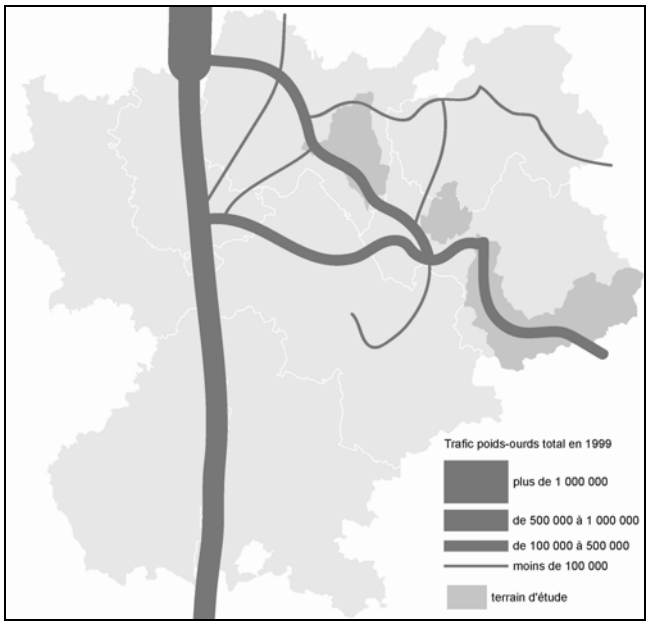
En ce qui concerne les trois terrains d'étude, leurs situations sont disparates. La vallée de la Maurienne ayant accueilli dans ce pas de temps une nouvelle autoroute, le trafic a plutôt connu une autre répartition qu'une hausse réelle. Ainsi près de la moitié du volume de 1991 s'est reporté sur l'infrastructure autoroutière, délestant la route nationale jusqu'alors très empruntée. C'est au trafic poids lourds à destination de l'Italie via le tunnel du Fréjus que ce report a le plus bénéficié.

Le massif des Bauges, inscrit dans une maille ceinturée par des trafics élevé et croissant, est concerné par l'augmentation du trafic (qui tend à ouvrir le secteur) aux pourtours d'Annecy et de Chambéry, témoin également d'une intensification de l'urbanisation dans ces secteurs.

Enfin le Bugey, enserré dans une maille autoroutière existante en 1991 et traversé par une route nationale autrefois de premier plan, connaît finalement peu de changements entre ces deux dates du point de vue des grands flux de circulation, hormis une légère baisse (quelques centaines de véhicules) dans la vallée de l'Albarine (route nationale longeant le secteur sud du Bugey sur les cartes du doc. n°71), et, de ce point de vue, reste finalement un secteur fermé, où les flux sont parmi les plus faibles de Rhône-Alpes.

En ce qui concerne le trafic poids lourds, indicateur déterminant pour estimer les flux de transit, seules les données de 1999 ont été mises à notre disposition par la DRE. Si la cartographie de ces flux est probante, elle est aujourd'hui modifiée (bien que nous n'ayons pas de données plus récentes pour l'expliciter) par la fermeture du tunnel du Chat aux poids lourds, fermeture causée par sa non-conformité aux règles de sécurité, en lien avec la plus grande vigilance apportée aux tunnels routiers après l'incendie du tunnel du Mont-Blanc. Point de passage obligé depuis Mâcon pour rejoindre la vallée de la Maurienne et l'Italie, le tunnel du Chat s'est avéré un élément clef du système de transport routier dont la fermeture peut avoir deux conséquences : le report par la vallée de la Saône puis l'autoroute Lyon-Chambéry d'une partie du trafic transitant par le Bugey, ou la bifurcation, en conservant l'itinéraire Mâcon / Bourg-en-Bresse / Belley, vers l'autoroute A43 aux diffuseurs d'Aoste ou Les Abrets.

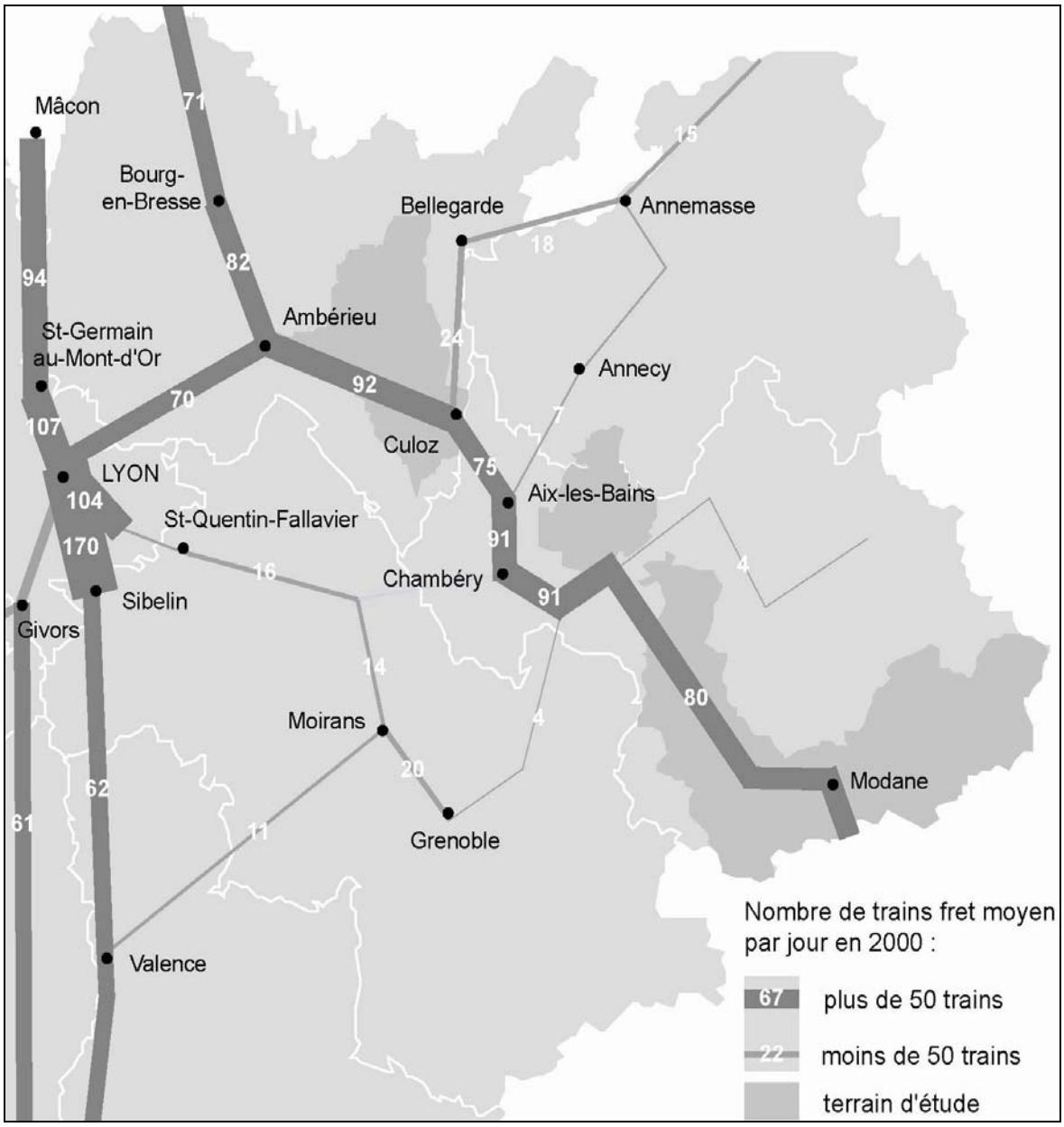
Doc. n°71 : Trafic de poids lourds



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008 d'après l'Atlas régional des transports, 2003

En ce qui concerne l'axe Ambérieu / Chambéry / Modane, il est parcouru par un trafic poids lourds important, augmenté d'un trafic ferroviaire majeur (doc. n°72) (plus de 86 trains de fret par jour en moyenne, soit le trafic le plus important de la région après la vallée du Rhône). La vocation de transit de cet axe est donc confirmée, tout comme est questionnée la fonction des espaces traversés.

Doc. n°72 : Trafic ferroviaire fret en 2000 dans les départements de l'Ain, de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie



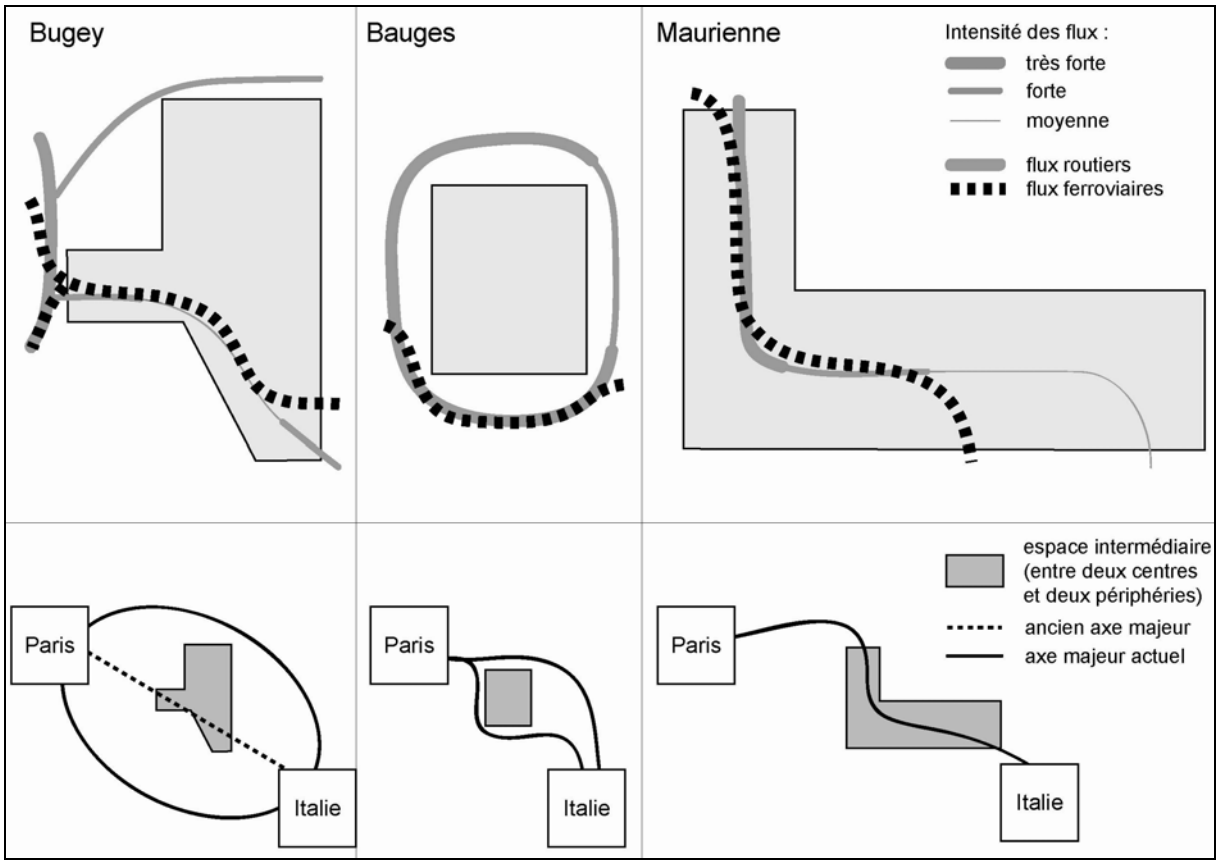
Réalisation : L.Berne, EDYTEM 2008 d'après l'Atlas régional des transports, 2003

Cette coexistence de flux routiers et ferroviaires importants circulant dans un espace intermédiaire rejoint dès lors la définition donnée par J.- J. Bavoux d'un *espace de transit*. Une approche plus fine illustre, à travers les exemples du Bugey et de la Maurienne (les Bauges étant situés en bordure), les différentes formes que peut revêtir un espace de transit, dans des intensités propres à chacun des terrains (doc. n°73).

Le premier type, caractéristique de la Maurienne, est un espace de transit actif, dont l'histoire montre la pérennité et qui s'exprime aujourd'hui dans le rôle de la vallée. Cette situation de transit fait l'objet d'intentions de développement spécifiques, ancrées dans la fonction de passage, avec une réussite plus ou moins avérée.

Le deuxième type, celui du Bugey, est un espace de transit en déclin, anciennement traversé par des flux routiers majeurs, aujourd'hui délesté par les autoroutes qui le contournent. Le Bugey reste néanmoins un espace de transit sur le plan ferroviaire.

Doc. n°73 : Situations relatives à l'espace de transit



Réalisation : L.Berne, EDYTEM 2008

Le troisième type, identifié à travers l'exemple du massif des Bauges est un **espace en** bordure d'un axe de transit. Traversé par aucun axe notable, il est pourtant placé au cœur d'un dispositif circulatoire important dont il ressent le rayonnement, du fait de sa proximité, mais qui le place paradoxalement dans une situation d'isolement.

Une des questions issues de cette réflexion sur les espaces de transit porte finalement sur l'organisation propre à ce type d'espace : la situation d'espace intermédiaire d'une part, de lieux de passage d'autre part, implique-t-elle une mobilité moindre, elle-même révélatrice, nous en faisons l'hypothèse, d'une probable fermeture ? Les propos suivants répondent pour partie à cette interrogation.

4-2-2 Analyse spatiale des mobilités quotidiennes

Il y a dans l'étude des comportements migratoires journaliers, ces « *fourmillements du quotidien* » tels que les nomme G. Di Méo[186], l'idée d'analyser les caractéristiques principales des lieux d'émission et de réceptions, les aires d'influence et les mises à l'écart qui en découlent, mais aussi d'aborder brièvement des facteurs non plus géographiques mais sociaux de ces mobilités. Une telle approche permet donc d'envisager l'ouverture et la fermeture non plus seulement sous l'angle des infrastructures mais bien de tenir compte d'échelles et de trajectoires généralement peu conviées dans les travaux de recherche traitant de cette question.

A travers l'étude des navettes domicile-travail en 1999 (date du dernier recensement général de la population) pour chacune des 144 communes des terrains d'étude, ce sont ces différentes caractéristiques qui sont mise en valeur, avec pour objectif de connaître le niveau de mobilité de chacun de ces espaces. Ce niveau de mobilité devient alors un des critères pour mesurer l'ouverture et la fermeture des territoires, reflétant une capacité de déplacement (capacité sociale, mais aussi géographique) et contribuant à l'évaluation d'un territoire selon sa capacité d'intégration (forme d'ouverture) ou au contraire d'indépendance (fermeture) vis-à-vis d'un autre.

Si de nombreuses recherches conduites par des sociologues, des démographes, des historiens ou des géographes se sont penchées sur les comportements migratoires dans un temps long, les mobilités quotidiennes constituent un indicateur tout aussi performant de l'organisation des territoires et des grands phénomènes socio-spatiaux en cours. Les travaux réalisés dans ce sens sont d'ailleurs de plus en plus nombreux, parce qu'ils sont permis, en France, par des données de qualité produites par l'INSEE, et parce qu'ils permettent cette double entrée spatiale et sociale dont l'articulation est foisonnante.

Nous évoquions d'autres mobilités quotidiennes que celles strictement liées au travail : les achats, les loisirs, les services, etc. (4-1). Sans évincer ces types de déplacement de notre recherche, ils ne feront cependant pas l'objet d'une étude approfondie telle que celle menée à partir des navettes domicile-travail, en raison de l'absence de données complètes pour ces autres thèmes. Certaines enquêtes, notamment les enquêtes ménages-déplacement, auraient permis ce genre d'approche, mais elles sont malheureusement inexistantes dans les espaces qui nous intéressent. Par ailleurs, la quasi-exhaustivité avec laquelle sont réalisés les recensements de population, à l'origine de la base de données domicile-travail, rend d'autant plus riche ce matériau. Un bémol vient cependant nuancer la pertinence de ce type d'analyse et induire un parti pris : ces mobilités ne concernent pas l'ensemble de la population ; en Rhône-Alpes, un peu plus de 50% des habitants sont actifs…

Les mobilités quotidiennes, charpente de la territorialité, sont questionnées en trois temps : le premier est purement méthodologique, le deuxième consiste en la présentation des résultats, le troisième en une synthèse de ces mobilités et de leur traduction spatiale à l'échelle des territoires.

[186] G. Di Méo (dir.), *Géographie sociale : quelle géographie sociale ?*, Bulletin de l'Association des Géographes Français, 2004-2, p 194-255

> *Méthodologie générale pour l'étude des navettes domicile-travail*

Grâce au centre Quételet, organe du CNRS mettant à la disposition des chercheurs en sciences humaines et sociales une grande variété de données, dont celles de l'INSEE, nous avons pu obtenir un certain nombre de fichiers du recensement général de la population de 1999. Celui des navettes domicile-travail, demandé prioritairement au vu de la problématique, est un des plus conséquents, en raison non plus d'une information attribuée uniquement à la commune (comme c'est le cas de toutes les autres données), mais à un groupe d'individus ayant quotidiennement les mêmes lieux d'origine et de destination (doc. n°74).

Doc. n°74 : Structure de la base de données des navettes domicile-travail

Nom com résidence	Nom com travail	Effectif total	…	Transport en deux roues	Tranport en voiture	Transports en commun	…	Région du lieu de travail	…
AMBERIEU-EN-BUGEY	BELLEY	8		0	7	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	BETTANT	19		2	14	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	BEYNOST	14		0	13	1		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	BLYES	63		3	58	1		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	BOISSE (LA)	9		0	9	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	BOURG-EN-BRESSE	163		0	127	19		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	BOURG-SAINT-CHRISTOPHE	1		0	1	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	BRENOD	2		0	2	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	BRENS	1		0	1	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	BRION	1		0	1	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	BRIORD	16		0	16	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	CEIGNES	1		0	1	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	CERDON	4		0	3	1		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	CERTINES	3		0	3	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	CEYZERIAT	4		0	4	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	CHALAMONT	9		0	9	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	CHAMPDOR	1		0	1	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	CHARNOZ-SUR-AIN	7		1	6	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	CHATEAU-GAILLARD	45		2	38	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	CHATILLON-LA-PALUD	8		1	6	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	CHATILLON-SUR-CHALARONNE	3		0	3	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	CHAZEY-BONS	1		0	1	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	CHAZEY-SUR-AIN	6		1	5	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	CONAND	1		0	1	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	CORMOZ	2		0	1	1		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	COURTES	1		0	1	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	CULOZ	7		0	5	1		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	DAGNEUX	11		0	10	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	DOUVRES	6		1	5	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	DRUILLAT	1		0	1	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	FEILLENS	1		0	1	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	FERNEY-VOLTAIRE	1		0	1	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	FRANCHELEINS	1		0	0	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	GEX	2		0	1	1		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	HAUTEVILLE-LOMPNES	12		0	12	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	IZERNORE	5		0	5	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	JASSANS-RIOTTIER	2		0	2	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	JASSERON	1		0	1	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	JOURNANS	1		0	1	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	JUJURIEUX	13		0	13	0		82	
AMBERIEU-EN-BUGEY	LAGNIEU	134		4	126	2		82	

Source : INSEE, RGP 1999

Cette base de données offre donc de multiples possibilités : répartition des navettes dans l'espace depuis une commune de départ (émissivité) ou depuis une commune d'arrivée (attractivité), âge et sexe des personnes effectuant ces différents déplacements, moyens de transports utilisés pour se rendre sur son lieu de travail. Les unités géographiques proposées permettent également d'opérer différents regroupements, à l'échelle de l'arrondissement, de l'aire urbaine ou du département par exemple. Ces données, fournies pour l'ensemble des communes des départements de l'Ain, de l'Isère de la Savoie et de la Haute-Savoie comportent également des renseignements concernant des communes

situées à l'extérieur de la région, du fait de certaines mobilités exceptionnelles (personnes travaillant en région parisienne par exemple). En ce qui concerne les navettes entre une commune française et une commune d'un pays voisin (essentiellement la Suisse dans le cas présent), seules sont précisées les agglomérations principales (Lausanne, Genève etc.), les plus petites communes étant regroupées sous le nom du pays. L'inverse, à savoir les navettes domicile-travail ayant pour origine une commune étrangère, n'apparaît pas dans ce tableau.

Le fichier transmis par le centre Quételet ne comporte pas moins de 116 756 lignes (soit autant de combinaisons migratoires faisant intervenir au moins une commune d'un des quatre départements), représentant plus de 5 600 000 données. Le choix d'un traitement ciblé s'est donc imposé. L'objectif étant d'être le plus fin possible dans l'analyse, c'est l'échelle communale qui a été retenue. L'exploitation cartographique de ces données n'a par ailleurs été réalisée que pour les communes des terrains d'étude. Cette exploitation cartographique (doc. n°75), réalisée à l'aide d'un Système d'Information Géographique (sous le logiciel Mapinfo) résulte de plusieurs étapes, sommairement retracées :

- décomposition du fichier source pour obtenir un fichier par commune ;

- identification des communes d'origine et de départ, non plus selon leur nom mais selon leur code INSEE, évitant toutes les erreurs liées à l'homonymie (potentiellement nombreuses). A ce stade, le choix est fait de ne garder que les navettes dont la commune de destination est située dans les départements de l'Ain, de l'Isère, du Rhône, de la Savoie et de la Haute-Savoie. Les autres navettes sont supprimées, incluant certes un biais, mais que l'on peut aisément justifier par le caractère exceptionnel de ces cas de figure et les doutes que l'on peut avoir sur certains d'entre eux : un habitant de Macôt-La Plagne pourrait travailler à Calvi en Corse, un autre résidant à Chamoux-sur-Gelon travaillerait à Evreux dans l'Eure ? Quand bien même cela serait exact – si la commune dite de résidence est en fait le lieu de résidence secondaire – il ne s'agit certainement plus de mobilités quotidiennes ;

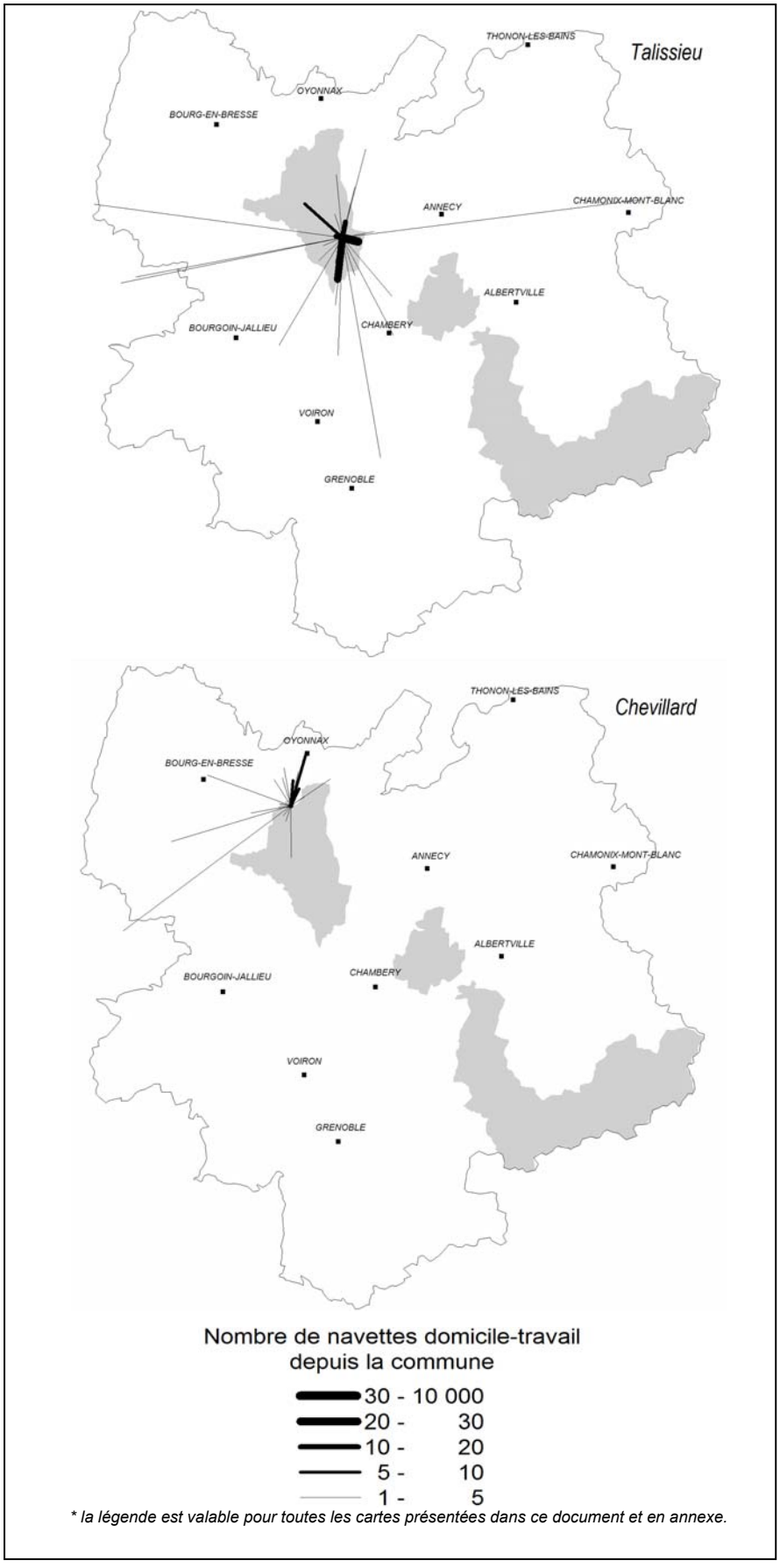
- passage du tableur dans Mapinfo, où sont attribués à chacune des communes citées des coordonnées X et Y ($X^{origine}$, $Y^{origine}$, $X^{déstination}$, $Y^{destination}$) ;

- grâce à une commande spécifique dans le logiciel[187], des lignes sont générées entre le point d'origine et le point de destination. A chacune de ces lignes sont attribuées plusieurs valeurs ; celles présentes dans le fichier d'origine et celles ajoutées par la suite, comme la part des actifs dans la population communale par exemple ;

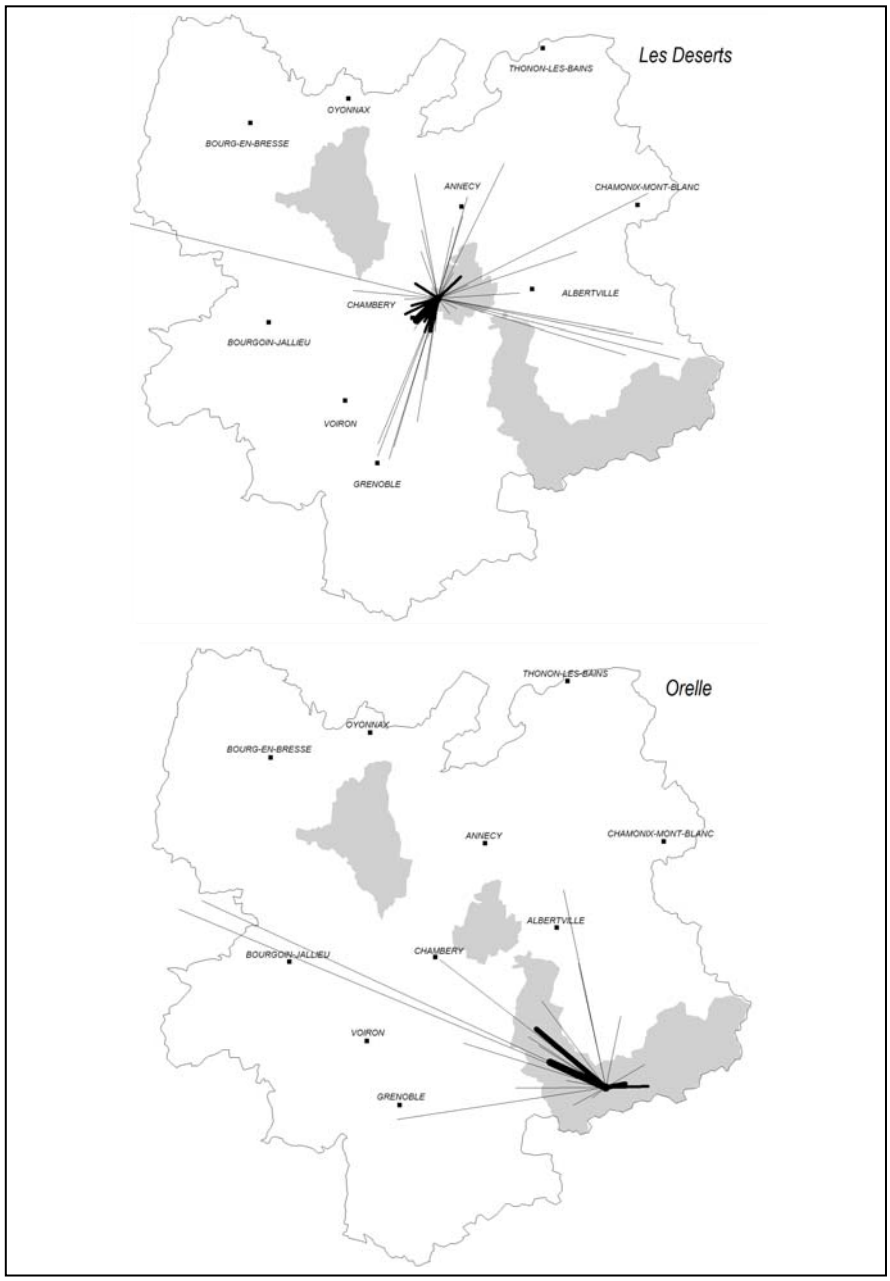
- à l'issue de ces traitements complexes et laborieux, il est possible de réaliser une analyse thématique, par commune, des navettes domicile-travail.

[187] Update « table » Set Obj = creatline ($X^{origine}$, $Y^{origine}$, $X^{déstination}$, $Y^{destination}$)

Doc. n°75 : Trois exemples de représentation des navettes domicile-travail : Talissieu et Chevillard (Bugey), Les Déserts (Bauges) et Orelle (Maurienne)



** la légende est valable pour toutes les cartes présentées dans ce document et en annexe.*



Réalisation : L.Berne, EDYTEM 2008 - source : INSEE, RGP 1999

Outre le travail cartographique, il est vrai prépondérant dans notre analyse des mobilités, un certain nombre de traitements connexes ont été réalisés. Le principal a été la mesure des distances moyennes parcourues. L'outil cartographique aurait permis un tel calcul de façon automatique (longueur des segments), mais le caractère approximatif de ce calcul « à vol d'oiseau » ne nous a pas paru satisfaisant, d'autant plus dans une région de montagne où les massifs ne sont pas « enjambés » mais traversés selon des lignes brisées. Nous avons donc pris le parti, à l'aide d'un site de calcul d'itinéraire sur Internet (www.mappy.fr) de mesurer les distances en kilomètres et en temps pour chacune de ces combinaisons. Ce travail certes fastidieux complète néanmoins de façon intéressante des données purement géométriques et est intégré dans l'analyse en termes qualitatifs.

> Les territoires du quotidien marqués par la proximité et à l'origine de la diversité des organisations socio-spatiales

Les mobilités quotidiennes liées au travail se traduisent, dès lors quelles sont cartographiées, par la mise en évidence d'espaces polarisés et de zones mises à l'écart. L'analyse systématique, commune par commune (cartes placées en annexe), de ces navettes domicile-travail, a donc rendu possible, par étapes successives de comparaisons, regroupements et différenciations, d'une part la délimitation des principales aires d'influence, d'autre part l'observation d'une relative homogénéité quant à la proximité des distances parcourues.

Ainsi les mobilités liées au travail dans le Bugey (doc. n°77 et 78) sont organisées selon deux critères essentiels à même de conditionner les déplacements (que nous retrouverons dans les autres terrains) : l'attractivité des principaux pôles d'emplois et les formes du relief, lorsque ce dernier est contraignant. Belley, Ambérieu-en-Bugey, Hauteville-Lompnes et Culoz, les plus importants pourvoyeurs d'emplois pour les actifs du Bugey, sont donc logiquement des communes attractives (doc. n°76). Elles drainent quotidiennement, à elles quatre, près de 15 500 individus, 60% d'entre eux résidant dans le Bugey (au sens du terrain d'étude).

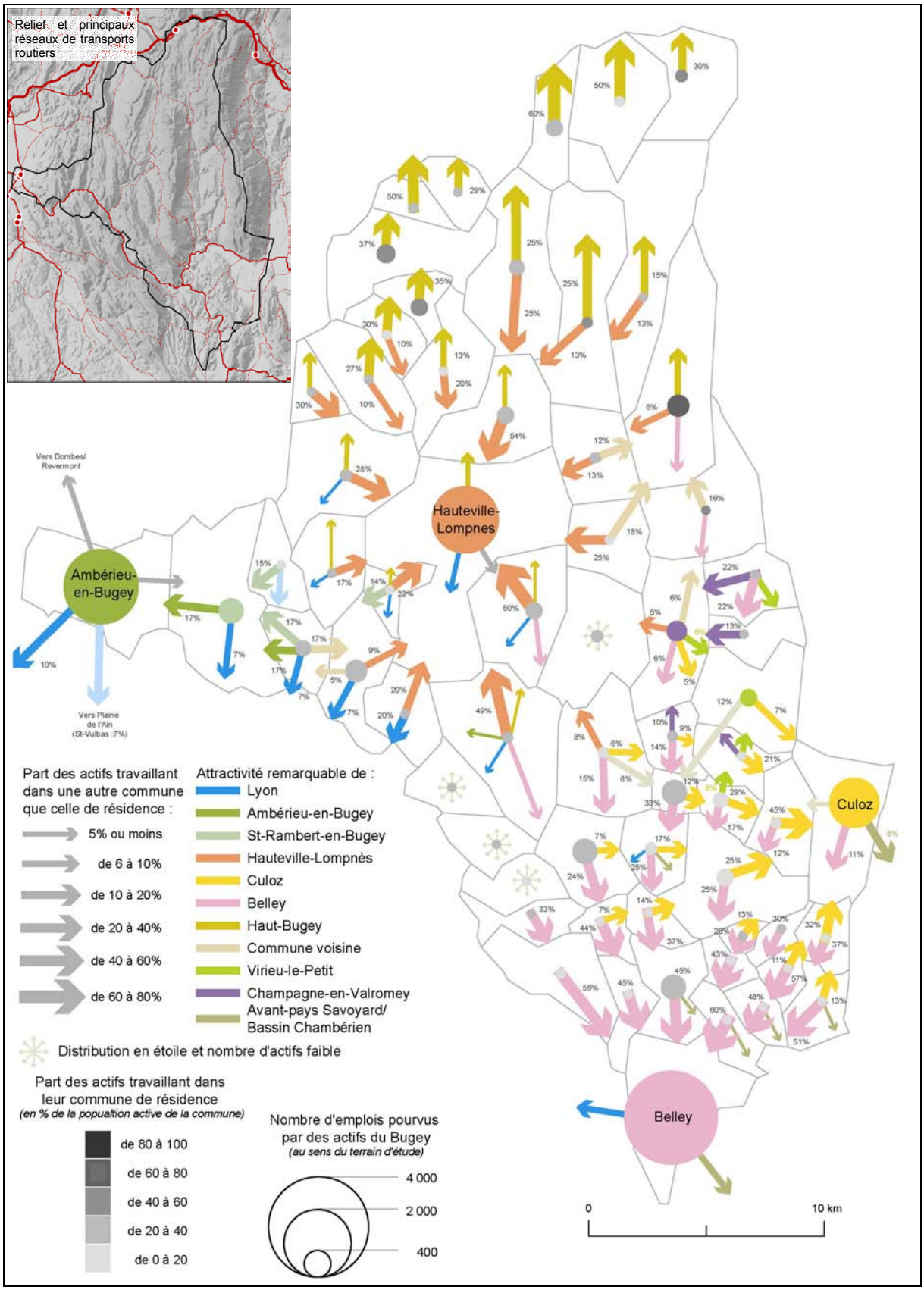
Doc. n°76 : Répartition des emplois pourvus dans les principaux pôles du Bugey

Pôles d'emplois du Bugey	Nombre d'actifs (toutes communes de résidences confondues)	Nombre d'actifs résidant dans une commune du Bugey	Part des emplois de la commune pourvus par des actifs du Bugey (en %)	Dont actifs résidant dans la commune	Dont part des emplois de la commune pourvus par des actifs de la commune (en %)
Ambérieu-en-Bugey	6041	2399	***40***	2180	***36***
Belley	5420	3527	***65***	2301	***42***
Culoz	1799	1226	***68***	643	***36***
Hauteville	2234	1997	***89***	1244	***56***

Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008 ; source : INSEE, RGP 1999

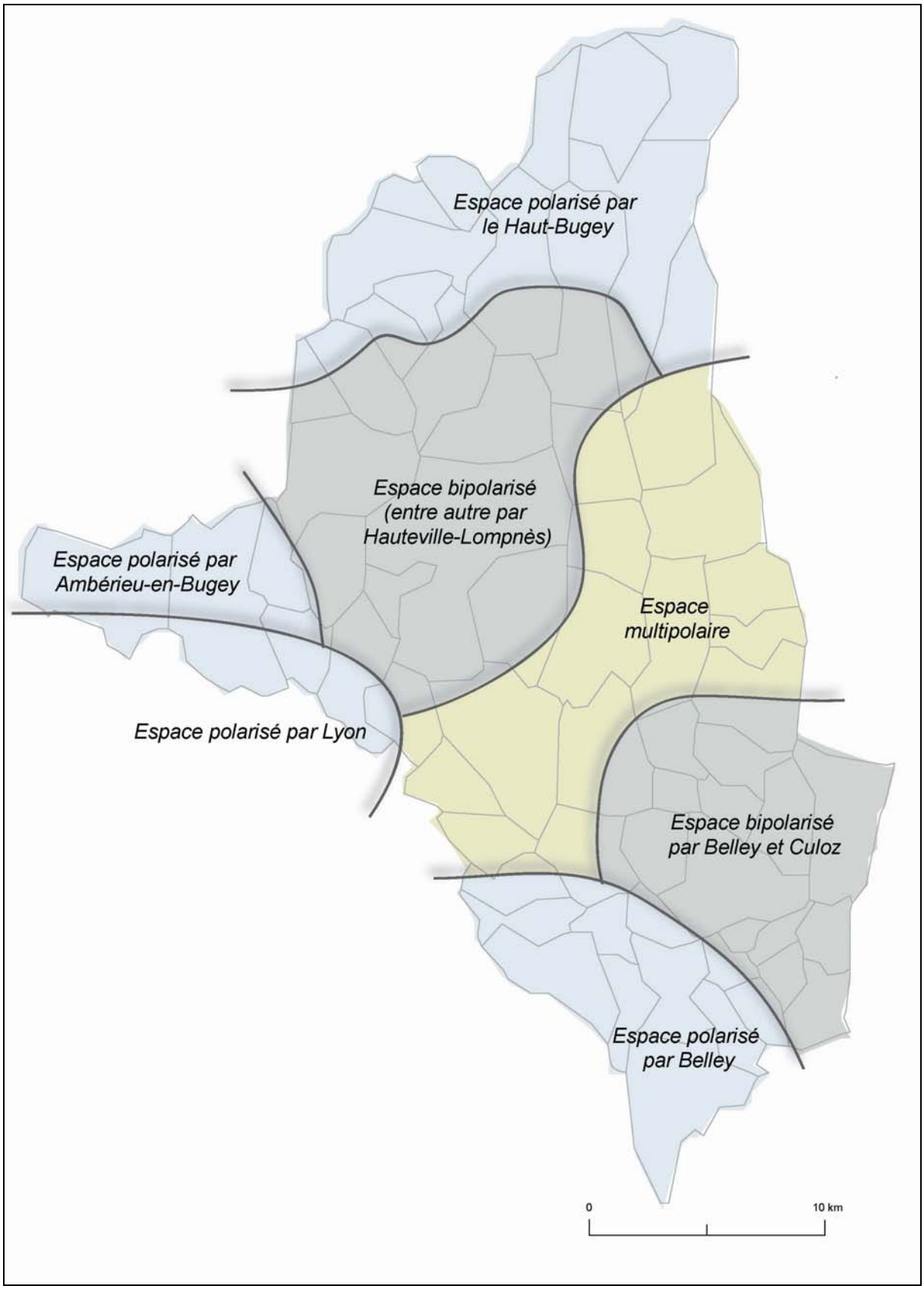
Pour autant, cette attractivité diffère, nous en faisons l'hypothèse, à la fois selon des éléments objectifs (relief plus ou moins prononcé pouvant avoir un impact sur les conditions de circulation) et selon des facteurs liés aux représentations, rendant ou non un espace accessible à un autre. L'exemple d'Ambérieu-en-Bugey est en cela très représentatif. Cette agglomération accueille près de 600 entreprises, dont une centaine a plus de 6 salariés. On pourrait croire la zone d'attractivité (en terme de navetteurs) beaucoup plus vaste, touchant indistinctement l'espace en périphérie de la ville. Au lieu de cela, seules Saint-Rambert-en-Bugey et Tenay situées à l'entrée de la vallée de l'Albarine voient quelques actifs (respectivement 17% et 6%) aller travailler à Ambérieu. La scission entre le « Bugey de la montagne » (notre terrain d'étude) et le « Bugey de la plaine » (à l'ouest d'Ambérieu) sur laquelle nous reviendrons dans le chapitre 5 commence à se matérialiser ici, dans l'étude des pratiques quotidiennes. A l'inverse, Belley est le premier pôle d'emploi pour les habitants des communes du Bugey (sur ses 5 400 emplois, 3 500 sont pourvus par des actifs habitants le terrain d'étude). Son attractivité se manifeste essentiellement dans le bassin naturel de la ville et remonte jusque dans le sud et l'est du Valromey. Plusieurs villages situés entre Belley et Culoz se scindent en deux, attirés par chacune de ces communes, dans des proportions variables selon la proximité de chacune de ces deux villes.

Doc. n°77 : Les navettes domicile-travail dans le Bugey



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Doc. n°78 : Les cellules de mobilités en Bugey



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Avec près de 9 actifs sur 10 provenant du Bugey et plus d'un sur deux résidant dans sa commune, Hauteville se singularise par rapport aux trois autres petites villes, avec un recrutement spatialement plus restreint, signe d'un isolement plus marqué. Le rayonnement d'Hauteville se cantonne en effet aux communes situées en altitude, et se partage quasi systématiquement avec l'attractivité d'un autre pôle d'emploi. Ainsi une partie de la population du nord du plateau se rend également dans le secteur de Nantua (jusqu'à 50% ou 60% de la population active de certaines communes comme Les Neyrolles, Condamine, Le Poizat…), et une partie des habitants du sud vers la plaine de l'Ain ou la région lyonnaise (7 à 20% des actifs de la vallée d'Ambérieu et de la vallée de l'Albarine travaillent dans l'agglomération lyonnaise).

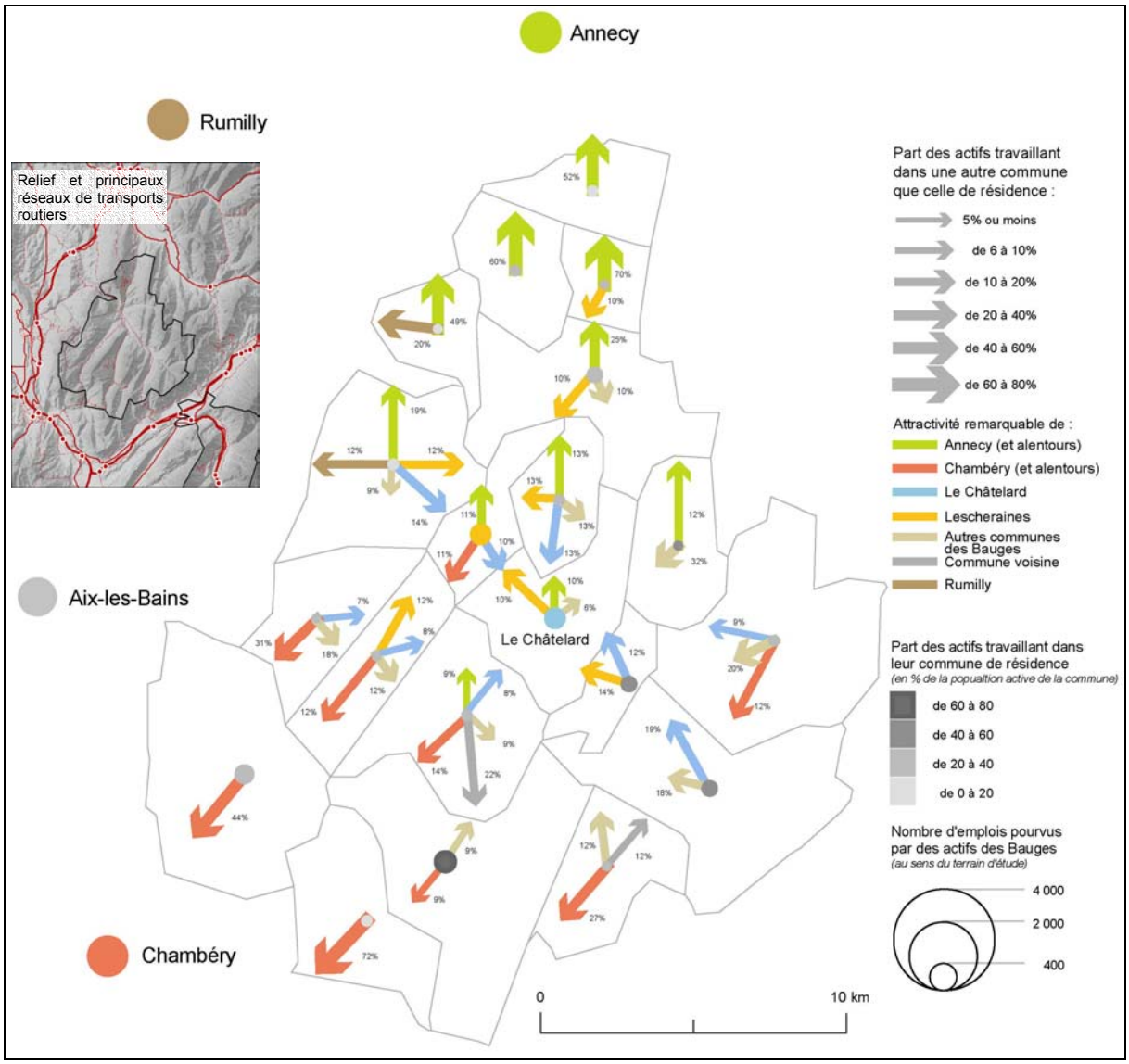
Le Haut-Bugey (secteur situé à l'extérieur du terrain d'étude, incluant des communes telles que Nantua ou Oyonnax) s'avère être également un pôle d'emploi attractif. Malgré le relief relativement prononcé en certains endroits (retombée du plateau de Retord, à l'extrémité nord de la chaîne du Colombier), l'accessibilité routière des communes du nord-ouest du terrain est bonne et la proximité de l'autoroute (échangeur de Saint-Martin-du-Frêne) facilite certainement quelques déplacements vers des communes encore plus au nord. Dans ce cas précis, c'est le dynamisme économique de la « Plastic Valley » d'Oyonnax qui semble pouvoir expliquer une grande partie de ces navettes. Le type d'habitation observé (qualitativement, lors de déplacements sur le terrain) dans ces communes (pavillonnaire, lotissements récents) ainsi que l'absence d'activités économiques fortes reflète d'ailleurs une organisation territoriale différente de celles visibles dans le reste du Bugey, pouvant s'apparenter en certains aspects à du périurbain éloigné.

Enfin, des communes rurales situées à l'intersection de plusieurs polarités ne connaissent aucune attractivité privilégiée. Cet ensemble forme donc un espace multipolaire (doc. n°76), correspondant peu ou prou au cœur du Valromey et au secteur le plus étroit de la vallée de l'Albarine : la cluse des Hôpitaux. Les niveaux de connexité de ces communes sont mauvais ou médiocres (cf. 3-2), confortant l'hypothèse d'une fermeture lisible par les pratiques, en sus de celle de l'offre. D'un point de vue strictement géométrique, cet espace multipolaire se trouve être au centre de la maille autoroutière formée par l'A42, l'A40, l'A43 et l'A41 laissant apercevoir une gradation dans l'accessibilité de ce type d'espace.

Les logiques territoriales produites par les navettes domicile-travail des habitants des Bauges (doc. n°79 et 80) s'avèrent plus simples à comprendre, d'une part en raison d'un nombre de communes restreint, d'autre part du fait du caractère montagnard (en terme de relief et d'activité économiques) de la majorité de ces communes. Trois cellules de mobilités sont donc identifiées.

Deux d'entre elles concernent des polarités extérieures au massif. La première, au nord, est majoritairement liée à l'agglomération d'Annecy, de façon exclusive pour les communes de Saint-Eustache et Leschaux, alors que La Chapelle-Saint-Maurice, Bellecombe-en-Bauges et Allèves se partagent principalement entre Annecy, Aix-les-Bains et Lescheraines. Un cadre de vie très prisé, la proximité d'Annecy et le dynamisme de son bassin d'emplois sont autant d'indicateurs de l'organisation périurbaine du secteur.

Doc. n°79 : Les navettes domicile-travail des Bauges



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

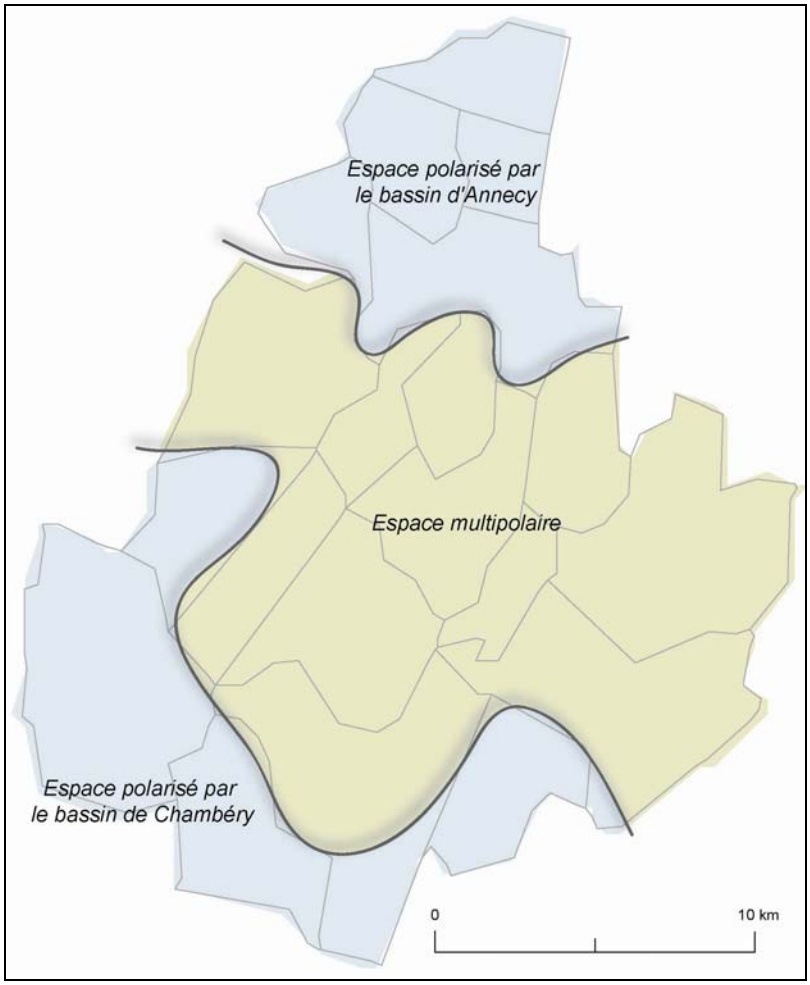
Le second secteur, au sud-ouest du massif, est pour sa part polarisé par le bassin chambérien. Si l'attractivité de cette agglomération se fait d'ailleurs sentir jusqu'au cœur des Bauges, c'est bien sur les franges qu'elle est la plus intense. La prégnance du relief et la situation de « porte du massif » de toutes les communes de cette cellule participe à expliquer la distinction proposée ici. Au-delà, les conditions d'accessibilité sont largement détériorées.

Enfin, correspondant à quelques communes près au canton du Châtelard (X. Bernier rappelle que ce canton est certainement l'expression la plus aboutie du territoire des Bauges à proprement parler[188]), l'analyse des navettes domicile-travail permet de mettre à jour un espace multipolaire, au caractère encore très agricole, et dont un nombre important d'actifs travaillent dans leur commune de résidence ou dans les villages voisins. Lescheraines et Le Châtelard, les deux principaux centres économiques des Bauges sont les plus gros pourvoyeurs d'emplois, mais ne suffisent pas à eux seuls à justifier une polarité majeure. De

[188] X. Bernier, *Dynamiques des réseaux de transports et recompositions régionales en zones de montagne : éléments de réflexion à travers l'exemple des pays de Savoie*, Les Cahiers du CIRTAI, Le Havre, 2002, p. 40-50

plus, la structuration interne du massif (nombreuses petites vallées) et le réseau routier qui s'ensuit conduit, lorsque le lieu de travail se situe à l'extérieur du massif, à une « désarticulation » de cette cellule de mobilités. Notons par ailleurs, faute de routes principales, l'absence de navettes en direction d'Albertville.

Doc. n°80 : Les cellules de mobilités dans les Bauges

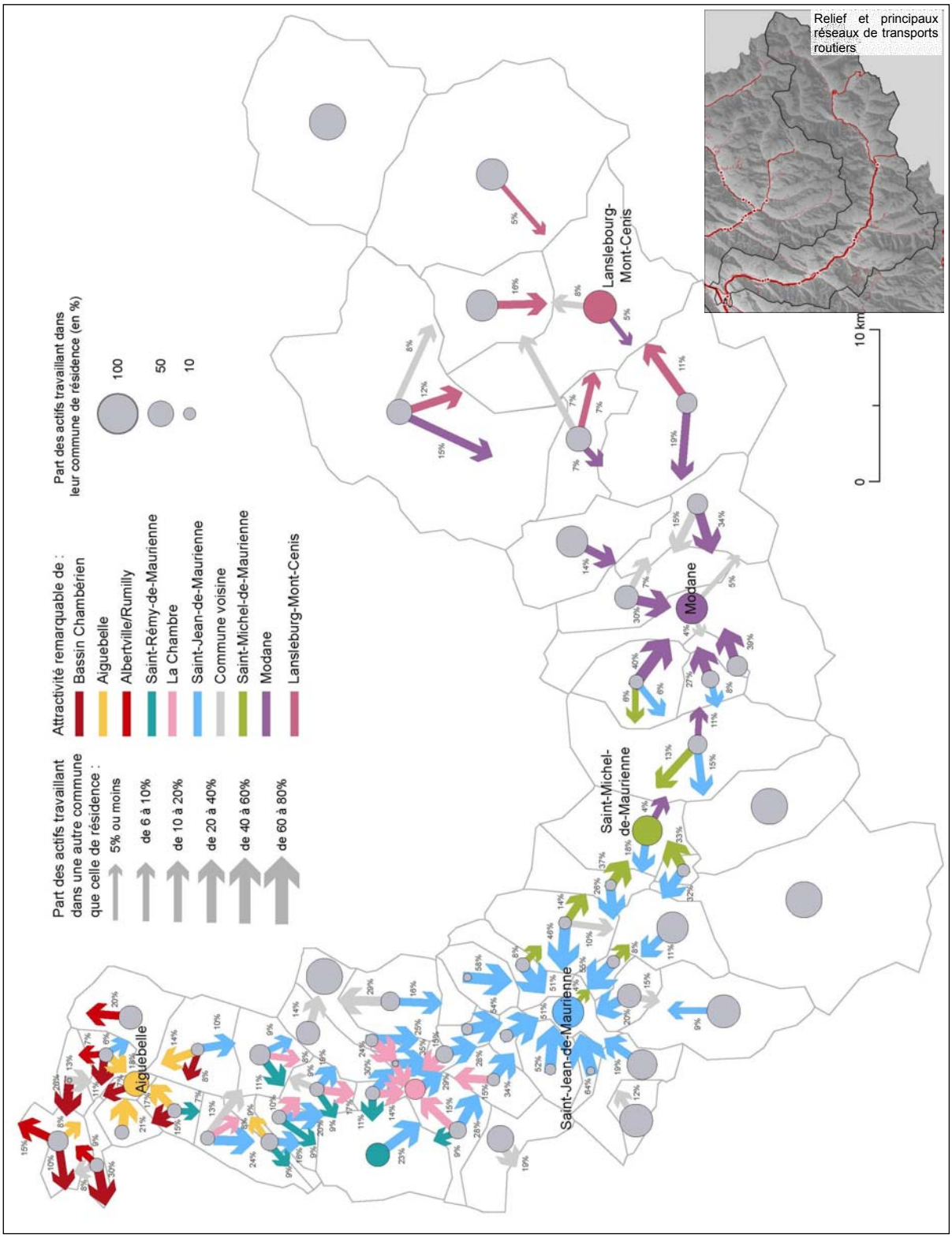


Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Pour autant, à la différence de l'espace multipolaire du Bugey vraisemblablement fermé, le cœur du massif des Bauges ne semble pas tout à fait répondre de cette logique. Certes la plupart des navettes sont réalisées dans un espace circonscrit (la distance moyenne parcourue dans les Bauges est d'ailleurs égale à celle du Bugey : 16 km), mais la proximité de grands bassins de vie, dont l'influence se fait sentir à l'intérieur du massif, en limite la fermeture.

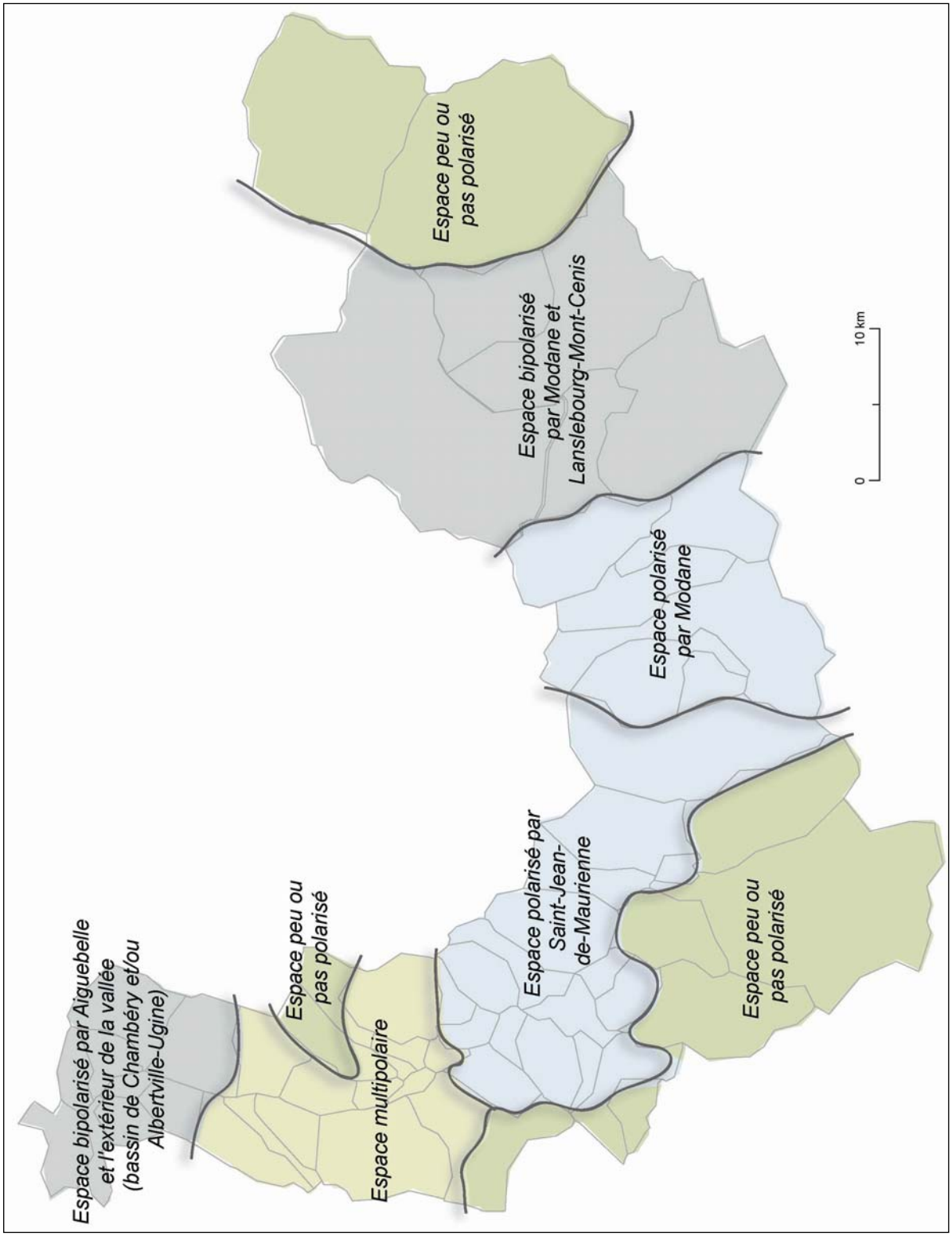
Quant au troisième terrain d'étude, la Maurienne, il est de loin le plus diversifié dans les types de mobilités que l'on y trouve (doc. n°81 et 82). On peut signaler sa relative indépendance, conditionnée par le relief qui contraint également la majorité de l'activité économique à se maintenir en fond de vallée (exception faite des activités de sports d'hiver, mais peu attractives en terme de déplacements liés au travail à en croire la faible attractivité des communes-stations – voir annexe). Les cellules de mobilités identifiées sont au nombre de huit et se succèdent de façon linéaire, d'amont en aval.

Doc. n°81 : Synthèse des navettes domicile-travail en Maurienne



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Doc. n°82 : Cellules mobilités en Maurienne

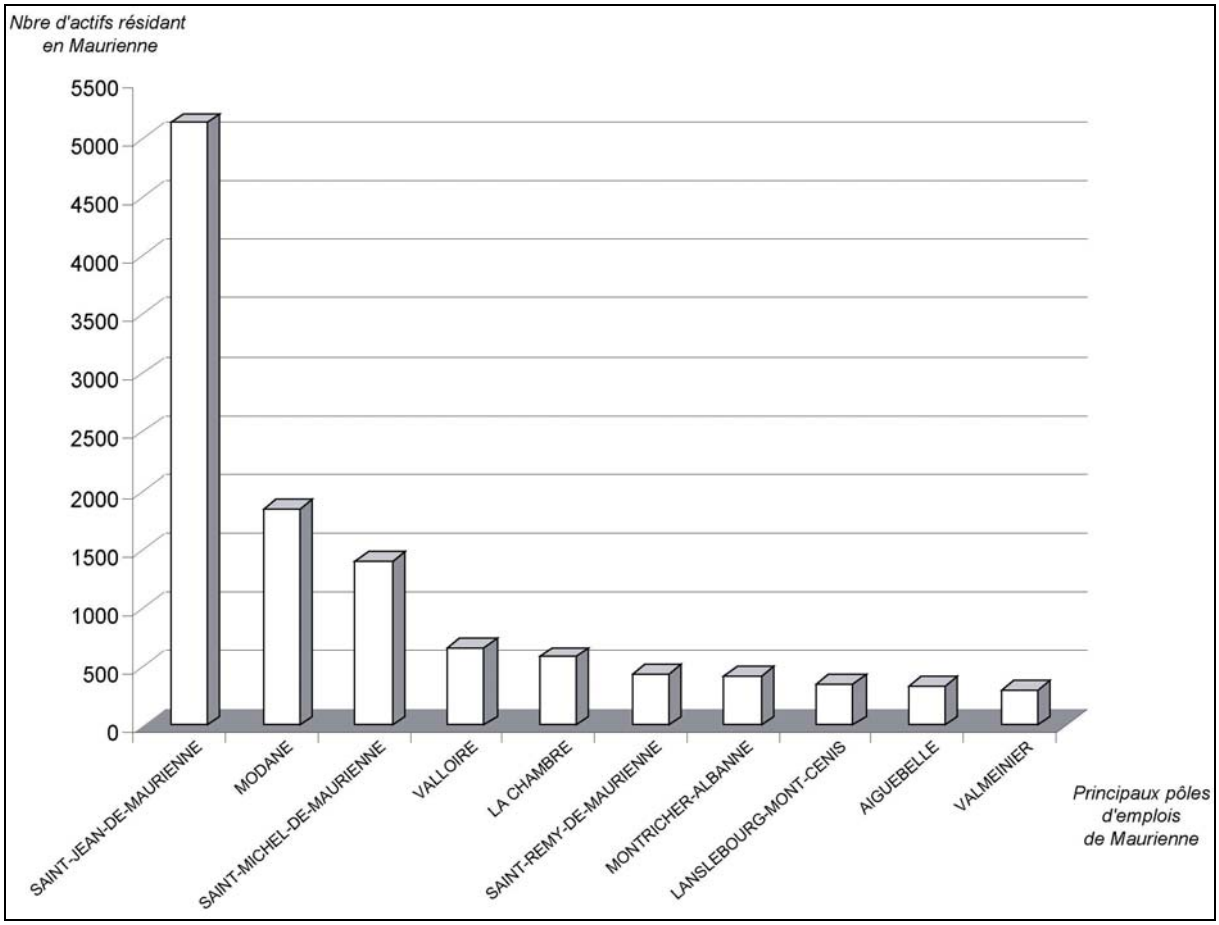


Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Si l'on compare le nombre d'emplois pourvus par des habitants de Maurienne dans les 59 communes de la vallée, trois pôles se différencient particulièrement : Saint-Jean-de-Maurienne, Modane et Saint-Michel-de-Maurienne (doc. n°83). Cela ne signifie pas pour autant que les autres communes, dont le nombre d'emplois est plus modeste (inférieur à

1000), ne soient pas polarisante pour les communes avoisinantes. La Chambre, Saint-Rémy-de-Maurienne et Aiguebelle exercent ainsi une réelle attractivité sur les actifs de Maurienne autres que les propres habitants de ces communes. En revanche, les emplois situés à Valloire sont pourvus à presque 90% par des actifs de la commune : son attractivité est donc faible.

Doc. n°83 : Les principaux pôles d'emplois de Maurienne



Source : INSEE, RGP 1999

Au vu de cette répartition et de l'organisation des navettes domicile-travail (pouvant effacer le poids de certains pôles d'emplois si l'origine des actifs y est très diffuse), quatre cellules, « monopolarisées » ou « bipolarisées », structurent la vallée de la Maurienne autour d'Aiguebelle (et extérieur de la vallée), de Saint-Jean-de-Maurienne, de Modane et de Lanslebourg (doc. n°82). Ces pôles, très différents sur le plan économique (leur poids est inégal) sont attractifs dans des rayons relativement restreints, à l'exception de Saint-Jean.

La première de ces cellules concerne donc une dizaine de communes, situées à l'entrée de la Maurienne, polarisées par Aiguebelle et par des pôles d'emplois extérieurs à la vallée : bassin chambérien et secteur d'Albertville / Ugine. On peut d'ores et déjà évoquer, par anticipation sur le chapitre suivant et corrélativement à l'organisation de ces pratiques quotidiennes, le « recul » de l'entrée dans la vallée, par la suprématie de la polarité extérieure sur le système amont.

La deuxième cellule s'organise autour de Saint-Jean-de-Maurienne, capitale de la vallée. Chaque jour, plus de 2 500 personnes habitant la vallée (hors Saint-Jean) s'y

rendent. L'aire d'influence de cette ville se manifeste cependant essentiellement dans les communes avoisinantes. La cellule de Modane draine une population active venue, proportionnellement, en grande partie de la Haute-Maurienne (6% des actifs y travaillent, contre 3% pour l'ensemble des autres communes de la vallée). Enfin, Lanslebourg-Mont-Cenis, dont la vocation actuelle est essentiellement agricole et touristique, forme la quatrième cellule, beaucoup plus modeste que les précédentes, attractive uniquement pour les communes adjacentes.

Quatre autres cellules de mobilités sont réparties à l'aval de la vallée et en situation de pied de col (Madeleine, Galibier et Iseran).

La première d'entre elles est un espace multipolaire majoritairement tourné vers l'amont et répondant à la fois des attractivités de Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-Remy-de-Maurienne et La Chambre. A la différence des espaces multipolaires décrits dans le Bugey et dans les Bauges, cet « entre-deux » semble moins correspondre à un phénomène de repli qu'au contraire à un espace ouvert dans lequel les habitants, moins contraints par le relief et bénéficiant de la proximité des réseaux de transport, auraient plus de liberté dans leur choix de lieu de résidence, donc dans leurs déplacements.

Les trois autres cellules, dispersées dans la vallée mais proches dans leurs caractéristiques, recouvrent des communes situées à des altitudes élevées, remarquables par le fait qu'elles sont peu ou pas polarisées, autrement dit que la quasi-totalité de leur population active travaille dans sa commune de résidence. La Maurienne est d'ailleurs le seul terrain où l'on retrouve de tels taux. A titre d'exemple, 90% des actifs de Valloire y travaillent, 92% pour Saint-François-Longchamp, 94% pour Bonneval-sur-Arc… Le caractère atypique de ces communes dépasse bien évidemment ces simples observations. Il s'agit en effet, dans la plupart des cas, de stations de sports d'hiver où les habitants permanents semblent limiter leurs déplacements et exercer fréquemment, sur place, une activité liée au tourisme. Bien que certains pôles d'emplois pourraient exercer la même pression sur leurs habitants, rares sont les communes atteignant des taux similaires. Le facteur montagne, se traduisant ici par une pénibilité des déplacements, est donc bien engagé dans l'idée d'une fermeture de ces espaces, du strict point de vue des pratiques et pour les personnes qui y résident à l'année.

L'analyse des mobilités liées au travail permet de conclure sur la proximité dans laquelle se réalisent ces navettes. Dans l'ère de la rapidité et de la distanciation décrite par les média, le temps de parcours moyen pour se rendre quotidiennement sur son lieu de travail est, tous terrains confondus, d'une quinzaine de minutes, soit autant de kilomètres en moyenne. Certes, cette distance s'est considérablement allongée en quelques décennies, lorsque la quasi-totalité de la population rurale travaillait dans son village. Cela étant, la proximité, parfois assimilée à une forme de repli, ne doit nullement être confondue avec la fermeture. Si quelques espaces situés au cœur des massifs semblent effectivement souffrir d'un relatif isolement (alors perceptible par des mobilités réduites), lié à l'absence de pôle économique attractif et à leur caractère encore très agricole, c'est avant tout la concentration de l'emploi en quelques lieux et les ancrages territoriaux (alentours) des actifs venant y travailler qui justifient dans la plupart des cas cette proximité. Dans certains cas néanmoins, ces pratiques dévoilent des situations de fermeture, dont les nuances ont été apportées au fil de leur description : l'espace multipolaire du Bugey, celui des Bauges, les espaces non

polarisés de Maurienne et dans des intensités variables, l'espace polarisé par Hauteville-Lompnes et ceux polarisés par Modane et Lanslebourg-Mont-Cenis, limités géographiquement. A l'inverse, les espaces les plus attractifs s'avèrent être les plus accessibles et les plus ouverts.

En plus de ce principe de proximité, l'analyse des navettes domicile/travail a permis de mettre en lumière une diversité des organisations socio-spatiales, facilitée par une augmentation du taux de motorisation des ménages. L'observation des moyens de transports utilisés pour rejoindre son lieu de travail le confirme : la voiture reste le mode de déplacement privilégié (70% des navettes dans le Bugey, 77% dans les Bauges et 60% en Maurienne, relayées en premier plan par la marche à pied respectivement 14%, 6% et 23% pour les personnes travaillant dans leur commune. Elle offre une plus grande liberté dans le choix de son lieu de résidence et contribue, pour les personnes possédant un véhicule particulier, à redessiner les territoires du quotidien. Les actifs dépendant des transports en commun sont, quant à eux, beaucoup plus contraints dans leurs mobilités.

Un des objectifs premier de cette recherche, construite en partie, rappelons-le, dans la lignée de travaux sur les effets des autoroutes et TGV, était de connaître le rôle des infrastructures de transports rapides dans les pratiques des habitants, afin d'estimer la part imputable à ces infrastructures dans l'ouverture des territoires. Ainsi, après s'être penché sur la géographie des mobilités quotidiennes, le niveau d'intégration des transports rapides dans ces pratiques vient compléter la compréhension des processus socio-spatiaux .

4-2-3 Modes de vies et opportunités géographiques : intégration des transports rapides dans les pratiques individuelles

A qui servent les infrastructures de transports rapides ? Si les flux de circulation laissent deviner une utilisation massive de ces infrastructures par les entreprises de transport de marchandises, les pratiques des habitants en la matière sont au cœur des présentes préoccupations. L'objectif d'une telle approche est d'estimer, dans un **espace** régional fortement maillé, le rôle des autoroutes et TGV dans les déplacements des populations locales et les répercussions de ces pratiques en terme d'ouverture des territoires.

L'enquête par questionnaires, réalisée aux printemps 2005 et 2006 (cf. 2-2-2) représente la principale source d'informations sur ce sujet et ce pour chacun des trois terrains d'étude. Ainsi, après avoir dressé un rapide bilan de l'usage global de ces infrastructures, nous nous pencherons sur les motifs d'utilisation de l'autoroute (le plus démocratisé des trois modes de transport présentés ici) et sur la géographie dessinée par ces pratiques.

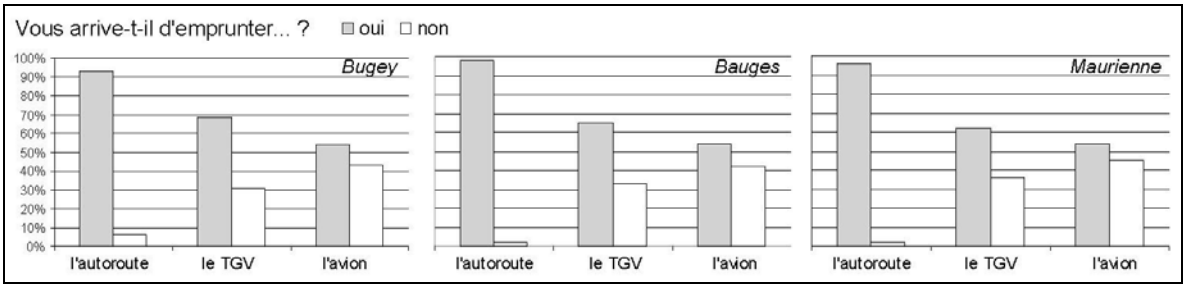
> Les infrastructures de transports rapides pratiquées par tous…ou presque

Sur les 493 habitants du Bugey, des Bauges et de la Maurienne ayant répondu au questionnaire, près de 96% d'entre eux empruntent ou ont déjà emprunté l'autoroute, 65% le TGV et 54% l'avion. L'usage des infrastructures rapides est donc entré dans les mœurs,

avec néanmoins quelques différenciations dues au mode de transport d'une part (le coût des déplacements en TGV et surtout en avion demeure très élevé et n'est pas accessible à tous), au lieu de résidence et mode de vie de chacun d'autre part.

La répartition de ces utilisations selon les trois terrains d'étude (doc. n°84) donne à voir des petites divergences révélatrices d'une situation géographique et d'une organisation territoriale plus ou moins propice. Ainsi 94% des Bugistes enquêtés empruntent l'autoroute, contre 98% des Mauriennais et des Baujus. La grande proximité des infrastructures (Maurienne) et une population ouverte, depuis les franges nord et sud du massif, vers l'extérieur (Bauges) peuvent expliquer ces chiffres très élevés. Dans tous les cas, les retraités empruntent le moins l'autoroute alors qu'ils sont largement représentés dans l'utilisation du transport aérien.

Doc. n°84 : L'utilisation des transports rapides en Bugey



Source : enquête terrain, L.Berne, EDYTEM, 2008-2006

> Les motifs et la fréquence d'utilisation de l'autoroute

La question de la temporalité et de l'échelle des pratiques autoroutières, cruciales pour apprécier les effets de ces infrastructures sur les territoires, se profile à travers celle posée aux habitants sur les motifs et fréquences d'utilisation de l'autoroute (doc. n°85).

C'est le caractère exceptionnel des déplacements autoroutiers, tant du point de vue des motifs que de la fréquence qui ressort le plus. Les personnes enquêtées empruntent en premier lieu l'autoroute à l'occasion des vacances, pour rendre visite à de la famille ou à des amis ou pour exercer un loisir, et ce une ou plusieurs fois par an. On peut donc imaginer que la destination finale de ces trajets est éloignée de la commune de résidence ; le fait de prendre l'autoroute n'aurait pas été justifié le cas échéant. Les déplacements plus réguliers (navettes domicile-travail, pour se rendre à une réunion professionnelle ou pour faire des courses alimentaires) ne nécessitent que ponctuellement d'emprunter l'autoroute.

Quelques distinctions propres à chaque terrain peuvent d'ores et déjà être soulignées. Le cas des Bauges – et des navettes domicile-travail se faisant en partie par autoroute – est tout à fait représentatif d'une situation périurbaine des communes situées sur le pourtour du massif. Une analyse plus fine des résultats confirme d'ailleurs que plusieurs habitants du nord des Bauges empruntent quotidiennement l'autoroute pour se rendre dans l'agglomération annécienne. L'autoroute de Maurienne semble, de son côté, permettre aux individus enquêtés une meilleure accessibilité aux centres commerciaux. Les Bugistes interrogés, d'autant plus ceux qui habitent au cœur de la maille autoroutière, ont pour leur part, une utilisation moins fréquente de l'autoroute mais sont très proches des habitants des autres terrains en ce qui concerne des motifs plus exceptionnels.

Doc. n°85 : Motifs et fréquences d'utilisation de l'autoroute (en valeurs absolues)

Bugey

Fréquence \ Motifs	travail	réunions	courses alimentaires	loisirs	vacances	famille
tous les jours ouvrables	5	1	0	1	1	1
le week-end	1	0	1	7	1	3
une fois par semaine	3	3	3	1	0	3
plusieurs fois par mois	4	9	5	12	3	11
une fois par mois	3	3	3	13	1	9
plusieurs fois par an	8	22	15	45	64	71
une fois par an	0	6	1	10	29	12
jamais	44	29	42	7	6	8
non réponse	*77*	*72*	*75*	*49*	*40*	*27*
Nombre total de citations	*145*	*145*	*145*	*145*	*145*	*145*

Bauges

Fréquence \ Motifs	travail	réunions	courses alimentaires	loisirs	vacances	famille
tous les jours ouvrables	11	5	0	0	0	1
le week-end	0	0	1	7	3	5
une fois par semaine	4	8	3	5	1	3
plusieurs fois par mois	5	13	9	15	3	13
une fois par mois	0	7	5	11	3	16
plusieurs fois par an	11	22	7	58	98	86
une fois par an	1	10	2	12	32	14
jamais	60	40	64	15	4	15
non réponse	*83*	*70*	*84*	*52*	*31*	*22*
Nombre total de citations	*175*	*175*	*175*	*175*	*175*	*175*

Maurienne

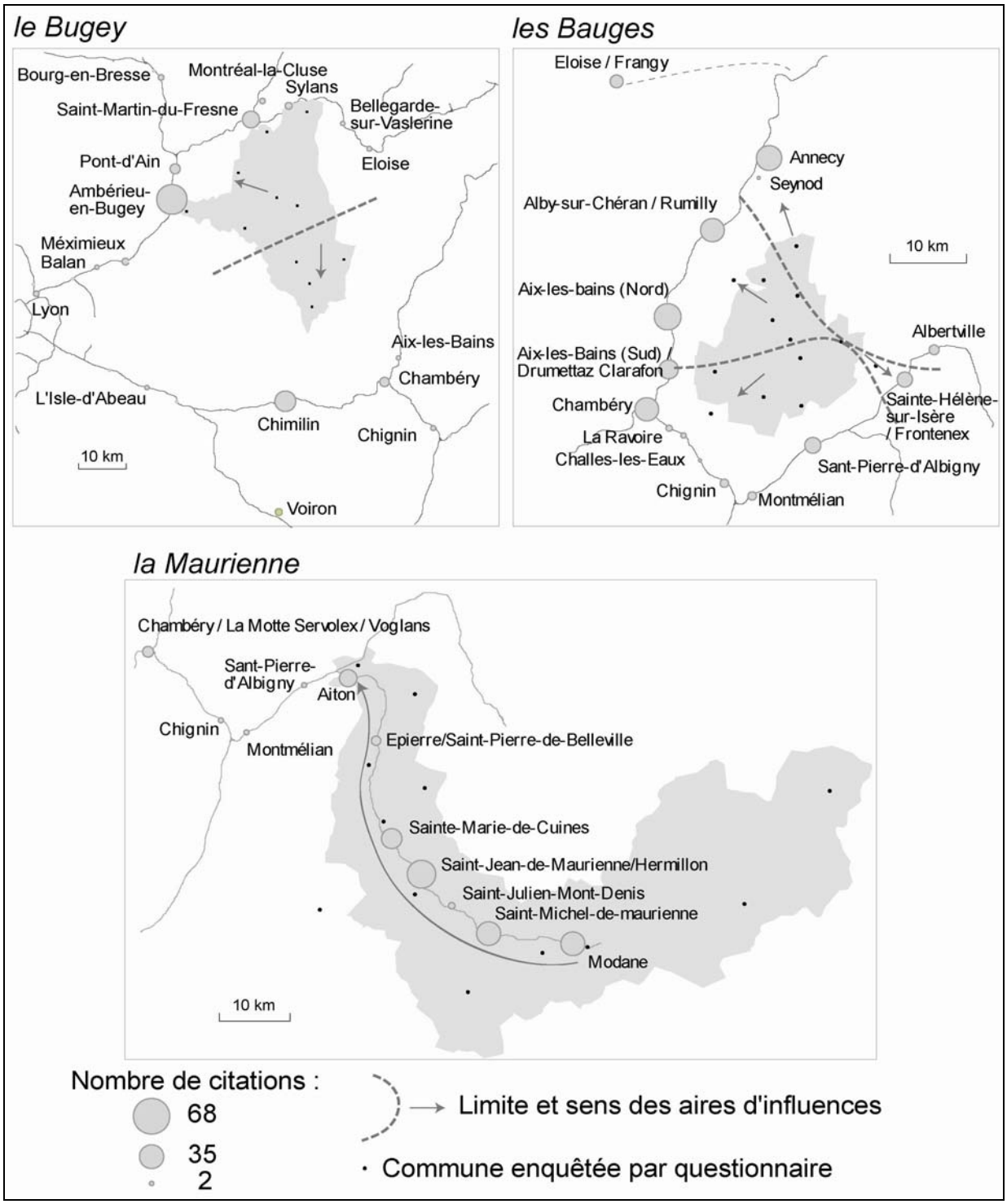
Fréquence \ Motifs	travail	réunions	courses alimentaires	loisirs	vacances	famille
tous les jours ouvrables	7	4	1	0	0	0
le week-end	1	0	1	10	3	8
une fois par semaine	3	7	7	5	0	1
plusieurs fois par mois	4	14	9	18	5	12
une fois par mois	1	6	11	13	2	16
plusieurs fois par an	7	33	22	60	79	83
une fois par an	0	12	3	9	43	9
jamais	70	30	41	9	2	4
non réponse	*80*	*67*	*78*	*49*	*39*	*40*
Nombre total de citations	*173*	*173*	*173*	*173*	*173*	*173*

** les cases grisées l'ont été par nos soins et permettent visuellement de souligner les valeurs les plus importantes*

Source : enquête terrain, L.Berne, EDYTEM, 2008-2006

Enfin, La géographie dessinée par l'attractivité des diffuseurs autoroutiers s'appuie logiquement sur des contraintes de relief, mais également, nous en faisons l'hypothèse, sur des destinations préférentielles propres à l'histoire de chacun. Le choix du diffuseur dépend donc évidemment de la destination finale et des « opportunismes géographiques », autrement dit d'une proximité relative. Ainsi la cartographie de ces attractivités (doc. n°86) confirme des directions déjà perceptibles à travers l'étude des navettes domicile-travail.

Doc. n°86 : Aires d'influences des diffuseurs autoroutiers depuis…



Source : enquête terrain, L.Berne, EDYTEM, 2008-2006

La principale conclusion à tirer de cette analyse est la ressemblance (en terme de motifs et de fréquences) des trois terrains d'étude, et ce, en dépit de situations géographiques forts différentes, du point de vue de la desserte autoroutière notamment. Que l'infrastructure de transport soit traversante, adjacente ou éloignée, les comportements varient peu, en raison du contraste évident entre des pratiques individuelles quotidiennes qui s'opèrent dans un espace de proximité et des pratiques exceptionnelles réalisées dans un

espace plus lointain. Cela relativise donc l'effet des infrastructures autoroutières pour les habitants des régions traversées et conduit à nuancer fortement l'idée selon laquelle l'autoroute systématiserait l'ouverture et, à l'inverse, l'absence d'autoroute la fermeture.

4-2-4 Des territoires à trois vitesses

Les différents types d'espaces de transit présentés (cf. 4-2-1), l'analyse des navettes domicile-travail (cf. 4-2-2) et l'utilisation des transports rapides faite par les habitants du Bugey, des Bauges et de la Maurienne (cf. 4-2-3) laissent entrevoir un fait essentiel participant à l'explication des mécanismes d'ouverture et de fermeture des territoires : la juxtaposition, sur un même espace, de flux de circulation majeurs et de pratiques de proximité. A cela viennent s'ajouter des mouvements migratoires saisonniers, liés notamment au tourisme, dont l'inscription temporaire dans le territoire contraste avec le simple passage des flux de transit. L'occasion est donc ici donnée d'une part de soulever un certain nombre de questions propres à cette situation, d'autre part d'envisager les différents cas de figure (présents dans chacun des terrains) susceptibles d'y répondre.

Le caractère cumulatif des fonctions d'un même espace conduit en effet à s'interroger sur les conséquences, en termes d'ouverture et de fermeture, de cette simultanéité (chapitre 6). Un espace ouvert pour le transit de marchandises peut également l'être pour des vacanciers mais s'avérer plutôt fermé pour ses habitants, ou une partie d'entre eux : ce dualisme « spatio-fonctionnel » intervient-il dans le processus d'ouverture et de fermeture ou en est-il un simple révélateur ? L'ouverture partielle, attachée à une fonction, pourrait-elle contribuer *in fine* à une ouverture complète du territoire ? Les pratiques sont-elles les seuls éléments à prendre en compte dans la mise en évidence de ces territoires « à deux vitesses » ? Dans quelles temporalités et dans quelles échelles s'inscrivent ces différenciations ?

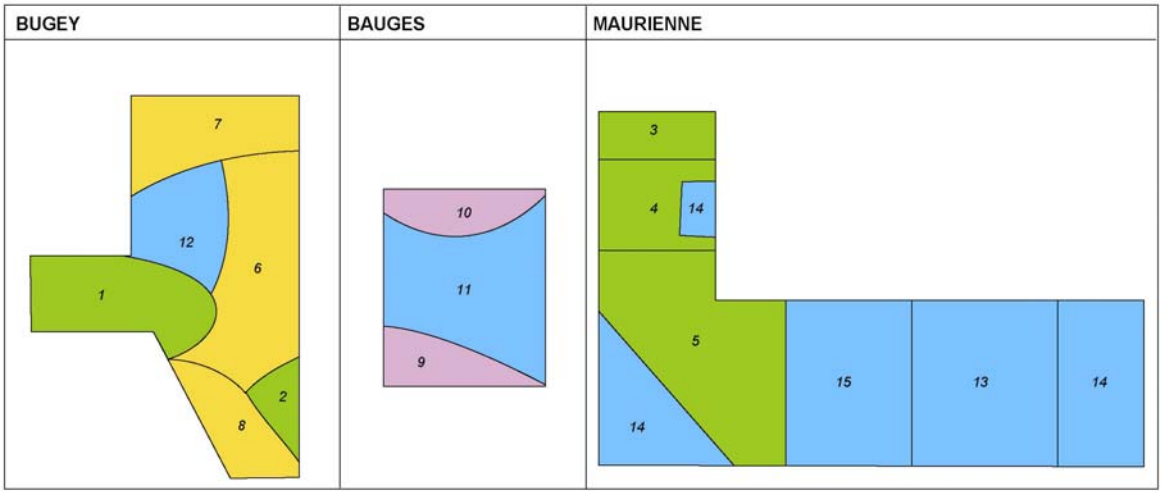
L'ouverture et la fermeture se caractérisent donc par une gradation spatiale. Cette gradation a été illustrée dans le cas du Bugey et des Bauges par la situation de cœur de maille autoroutière ou de cœur de massif ; elle existe également dans la notion d'espace de transit, présupposant un axe de circulation et des espaces connexes plus ou moins distants de cet axe. Les conséquences territoriales du cumul des vitesses sont donc relatives aux fonctions des espaces voisins et à l'organisation socio-spatiale englobante.

Du point de vue des pratiques (certes limitées ici aux mobilités quotidiennes de travail, à l'utilisation des transports rapides et aux principaux flux routiers et ferroviaires), plusieurs cas de figure d'espaces ouverts pour le passage et/ou à des individus « extérieurs » (vacanciers notamment) mais fermés pour leurs habitants ont été observés (vallée de l'Albarine, fond de la vallée de la Maurienne d'Aiton à Modane). Notre attention s'est donc particulièrement concentrée sur la charnière entre l'ouverture et la fermeture, intelligible à partir de chacune des cellules de mobilité (unité spatiale de référence) décrite précédemment. Grâce à la combinaison de trois facteurs (situation relative au transit, attractivité touristique[189] et mobilités quotidiennes liées au travail)[190] (doc. n°87), quatre familles d'espaces multi-enjeux sont alors identifiées.

[189] Bien que cette donnée n'ait pas été abordée dans le chapitre 4, nous avons fait le choix de l'intégrer à cette lecture des territoires à plusieurs vitesses, d'une part parce qu'elle est un exemple pertinent de mobilités

Doc. n°87 : Types d'espaces multi-enjeux

N°	Cellules de mobilités…	Sur l'axe de transit	Aucune polarité touristique	Ouvert du point de vue des mobilités quotidiennes	Eloigné de l'axe de transit	Polarité touristique	Fermé du point de vue des mobilités quotidiennes	
1	polarisée par Ambérieu-en-Bugey	■	■	■				
2	bipolarisée par Belley et Culoz	■	■	■				
3	bipolarisée par Aiguebelle et l'extérieur de la vallée	■	■	■				
4	multipolaire de la Maurienne	■	■	■				
5	polarisée par Saint-Jean-de-Maurienne	■	■	■				
6	multipolaire du Bugey		■		■		■	
7	polarisée par le Haut-Bugey		■	■	■			
8	polarisée par Belley		■	■	■			
9	polarisée par le bassin de Chambéry			■	■	■		
10	polarisée par le bassin d'Annecy			■	■	■		
11	multipolaire des Bauges				■	■	■	
12	bipolarisée entre autre par Hauteville-Lompnes				■	■	■	
13	bipolarisée par Modane et Lanslebourg-Mont-Cenis				■	■	■	
14	peu ou pas polarisée				■	■	■	
15	polarisée par Modane	■				■	■	



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

La temporalité et l'échelle contribuent à expliquer chacun de ces types d'espaces, ainsi qu'à préciser les mécanismes de l'ouverture/fermeture. C'est en effet dans un espace-temps réduit que les touristes affluent, tout comme les mobilités liées au travail s'opèrent uniquement les jours ouvrables et qu'un axe, après avoir été très fréquenté pendant des décennies, peut être délaissé dès lors qu'une infrastructure plus rapide est construite ailleurs. Dans l'absolu, un espace est donc temporairement ouvert ou fermé, selon la fonction que l'on veut bien lui prêter et la saisonnalité auquel il est immanquablement soumis.

L'échelle d'analyse agit de la même manière si les pratiques spatiales sont dissociées. En revanche, dès qu'un territoire est observé « toutes pratiques confondues », les conclusions sont beaucoup plus complexes et dépendent de la relativité d'un facteur par rapport à un autre. Les premiers résultats compromettent cependant l'idée qu'un espace puisse être complètement ouvert ou complètement fermé ; c'est dans la juxtaposition que se lisent les types d'espaces cumulatifs.

---

temporaires (ou saisonnières) d'individus n'habitant pas les territoires dans lesquels elle s'exerce, d'autre part parce qu'elle nous semblait assez simple à objectiver à partir de la connaissance du terrain, sans déployer un appareil méthodologique complexe.

[190] Exercice réalisé qualitativement, par appréciation, pour chaque cellule de mobilité, de chacune des situations préalablement spécifiées.

Le type 1 par exemple (Ambérieu-en-Bugey, aval de la vallée de la Maurienne) est un espace supportant un axe de transit majeur et dont les mobilités quotidiennes des habitants sont peu contraintes. En revanche, les touristes y séjournent peu. Ce type pourrait caractériser des lieux de vie « banaux », néanmoins construits autour de la fonction de passage et constituent les portes d'entrée des territoires (ou « clef de voûte » au sens de B. Steck).

Le type 2 (Belley, nord du Haut-Bugey) est un espace fortement polarisé, qui, bien qu'éloigné d'une infrastructure rapide ne se trouve pas pour autant en situation d'isolement.

Il est en cela assez proche du type 3 (franges du massif des Bauges), qui a comme caractéristiques supplémentaire d'être particulièrement ouvert aux vacanciers, et qui, dans le cas précis des Bauges, ressent plus fortement l'influence de bassins de vie extérieurs.

Le type 4 (cœur des Bauges, plateau d'Hauteville, Haute-Maurienne) *a priori* se rapproche le plus de l'idée communément acceptée de la fermeture. Mis à distance des principales infrastructures de transports rapides, leurs habitants ont des mobilités structurellement contraintes. Empreints de ruralité et/ou de naturalité (paysages de hautes montagnes), ce sont néanmoins des secteurs attractifs pour le tourisme, à l'exception du Valromey. Cœur de maille ou de massif, ces espaces, reconnus pour leur éloignement, n'en sont donc pas moins ouverts temporairement pour des fonctions particulières.

Enfin, le secteur de Modane, atypique, véritable nœud (ou frontière) sur le système de transport ferroviaire franco-italien est ouvert aux vacanciers avant tout parce qu'il permet leur diffusion vers les espaces de type 4 alentours. Les pratiques quotidiennes des habitants sont réduites et révèlent des comportements propres à l'histoire de ce territoire, en réadaptation perpétuelle face aux logiques économiques extérieures et aux grands projets d'infrastructures. Une telle organisation territoriale ne peut fonctionner que dans un périmètre limité.

>> - <<

La question de la hiérarchisation des fonctionnalités, des temporalités et des échelles – soit celle du prisme choisi – intervient, au même titre que les pratiques spatiales dont sont issus chacun de ces trois niveaux d'analyse, dans le processus d'ouverture et de fermeture des territoires. On peut dès lors se demander si le volume prime sur la permanence (auquel cas un espace pourrait être ouvert bien que ses habitants le ressentent comme fermé) ou, au contraire, si la permanence ne l'emporte pas sur la discontinuité (ce même espace serait dès lors fermé bien que des milliers de tonnes de marchandises ou de touristes le parcourent). Le poids économique de chaque fonction pourrait être un critère de hiérarchisation, tout comme, pourquoi pas, l'aspect environnemental.

Finalement, deux espaces peuvent être ouverts pour des raisons différentes. Ainsi, la vallée de l'Albarine, le secteur de Culoz et le fond de la vallée de la Maurienne sont ouverts si l'on se réfère à l'importance des flux qui les parcourent et aux mobilités liées au travail, relativement étendues. Un autre critère permet d'apprécier l'ouverture du plateau d'Hauteville, du cœur des Bauges, de la Haute-Maurienne et des stations de Maurienne : la pratique massive de ces espaces par des touristes (ou des convalescents à Hauteville), alors même que le secteur apparaît difficilement accessible en terme d'offre. Les communes baujues polarisées par Chambéry ou Annecy sont, quant à elles, ouvertes sur le plan du

tourisme et des mobilités quotidiennes. Leur situation à l'écart de l'axe de transit modère néanmoins leur degré d'ouverture. Enfin, deux subdivisions identifiées dans le Bugey sont ouvertes si l'on se base sur l'examen des navettes domicile-travail, alors que le Valromey (nommé « espace multipolaire » en l'absence de polarités fortes) peut être considéré comme fermé selon ces trois types de pratiques.

Le principal enseignement à retenir pour la mesure de l'ouverture/fermeture à travers les pratiques, au-delà de l'intérêt d'une telle approche, tient avant tout au nombre de critères observés pour chaque espace. Il est facile d'imaginer que l'on puisse apprécier l'ouverture d'un territoire cumulant des critères « positifs » (situé sur un axe de transit, dont les mobilités de travail son importantes et constituant une polarité touristique). En revanche, lorsqu'il n'en reste qu'un, et selon le critère en question, la détermination de l'ouverture ou de la fermeture s'avère plus problématique. De notre point de vue, il semblerait que le critère de situation par rapport à l'axe de transit soit moins déterminant que les deux autres, car, en terme de pratiques, il concerne moins les populations locales, bien que les interactions entre systèmes internes et externes soient évidentes. Il reste néanmoins un critère permettant de qualifier un peu plus l'ouverture. Mobilités et tourisme sont des critères ayant plus directement attrait aux territorialités. Ils retranscrivent néanmoins l'ouverture et la fermeture selon des logiques opposées : ainsi on appréciera la fermeture d'un territoire dans lequel les mobilités quotidiennes des habitants sont faibles (ces derniers travaillant majoritairement dans leur commune de résidence) alors même que ce type de mobilités est souvent retrouvé dans communes-stations par exemple, par ailleurs considérées comme ouvertes. Il ne semble donc pas judicieux de hiérarchiser ces deux critères (que l'on ne retrouve d'ailleurs jamais simultanément dans ces terrains) : ils reflètent cependant deux types d'ouverture, l'une interne, l'autre externe.

Un espace ouvert ou fermé sur le plan de l'offre et/ou sur le plan des pratiques peut être appréhendé aussi en terme de représentations, troisième critère entrant dans la mesure de l'enclavement ; le chapitre 5 est destiné à éclairer ce paradoxe et à entrevoir les facteurs subjectifs de l'enclavement.

Chapitre 5

Les représentations des populations, une approche récente

Analyse l'offre de transport et les mobilités pour mesurer l'ouverture et la fermeture des territoires est essentiel mais s'en tenir là serait se priver d'une approche dont la richesse contribue à affiner à la connaissance de ces processus territoriaux : l'étude des représentations, même si celle-ci est parfois délicate à appréhender. Ces dernières, peu prises en compte jusqu'à présent dans la mesure de l'enclavement et dans les politiques de désenclavement, n'en sont-elles pourtant pas la clef de voûte ? Quels critères faire intervenir pour jauger les représentations ? Comment ensuite déterminer la part imputable aux représentations dans l'ouverture ou la fermeture ?

Le concept de représentation en géographie se montre d'autant plus pertinent que le rapport à l'espace de tout être humain est nécessairement conditionné « *par un ensemble de manifestations apparentes (les phénomènes) et par un ensemble d'instruments de portée cognitive qui nous permettent de l'appréhender et d'agir sur lui* »[191]. La représentation est une structure cognitive et mentale générale et abstraite, ayant pour fonction de conceptualiser le réel[192]. De cette interprétation du réel, et plus particulièrement de l'espace, découlent un certain nombre de réactions visant à ce que chacun agisse le plus efficacement possible.

Concept par définition transdisciplinaire, les représentations sont issues de travaux portant sur la psychosociologie de l'espace, particulièrement portés en France, dans les années 1970 et 1980, par l'équipe d'A. Moles et d'E. Rohmer-Moles, nous y reviendrons. Avant eux, J. Piaget, en se penchant sur la perception de l'espace et la structuration progressive de celle-ci chez l'enfant a permis, entre autres, de mettre en lumière deux enseignements principaux[193] : la notion d'étape, de stade dans la formation et la structuration de l'espace chez tout individu et la notion d'images mentales de l'espace, images définies par leur richesse et leur complexité.

A. Frémont, dans un ouvrage fondateur (« *La région espace vécu* ») s'appuie sur les travaux de Piaget pour distinguer les étapes principales de la formation de l'espace vécu chez l'individu. De l'enfance, l'auteur retient cinq remarques lui permettant[194] de montrer, « *dans la complexité des représentations*, *toute l'épaisseur des valeurs qui lient l'homme jeune puis l'homme au milieu dans lequel il vit* » :

> *- les structures de la perception et de l'intelligence de l'espace se fondent, comme toutes les structures psychologiques, sur des schèmes qui sont de proche en proche adaptés aux situations nouvelles par assimilation et accommodation. L'espace vécu est une expérience continue ;*
>
> *- de la sorte, l'espace vécu doit intégrer la dimension du temps (le temps historique, mais aussi et surtout le temps personnel) ainsi que le mouvement*

[191] B. Debarbieux, www.hypergeo.fr
[192] H. Gumuchian, *Représentations et aménagement du territoire*, Anthropos, Paris, 1991, 143 p.
[193] *Ibid*
[194] A. Frémont, *La région espace vécu*, PUF, 1976, 223 p.

qui est déplacement dans le temps et dans l'espace… […] L'espace vécu est un espace-mouvement et un espace-temps vécu ;

- par définition l'espace vécu est égocentrique, centré sur le Moi, et plus particulièrement sur le corps ;

- mais cet espace est aussi peuplé d'autres personnes, la mère, le père, les frères et sœurs, les enseignants, les camarades, les premières grappes d'une société. L'espace vécu est aussi, dès le plus jeune âge, un espace social ;

- l'appréciation la plus délicate reste celle qui doit distinguer dans l'activité représentative la part respective du pratique et de l'affectif, du fonctionnel et du magique, du matériel et du mental. Toutes ces composantes se trouvent chez l'enfant et probablement chez l'adulte ; c'est évidemment affaire de philosophe que de déterminer laquelle domine. Mais il faut bien constater que si l'espace vécu accède aux conceptualisations rationnelles de l'intelligence, au raisonnement dans un espace cartésien et euclidien, il se révèle aussi lourd de charge plus obscures où se mêlent les scories de l'affectif, du magique, de l'imaginaire.

L'espace vécu de l'enfant se prolonge chez l'adulte, qui le modifie néanmoins par la vie de famille et le travail. Ces deux facteurs introduisent des déplacements, temporaires ou définitifs et élargissent les champs sociaux et spatiaux de l'individu (l'espace vécu du vieillard dépend d'ailleurs des ruptures que constitueront pour lui le retrait du travail, l'affaiblissement physique, la diminution de la sociabilité, le décès de ces frères et sœurs, amis…). A. Frémont conclue néanmoins que « *l'espace vécu de l'âge adulte doit s'intégrer à un espace ordonné dont les obligations dépassent celles de la personne et des proches.* »

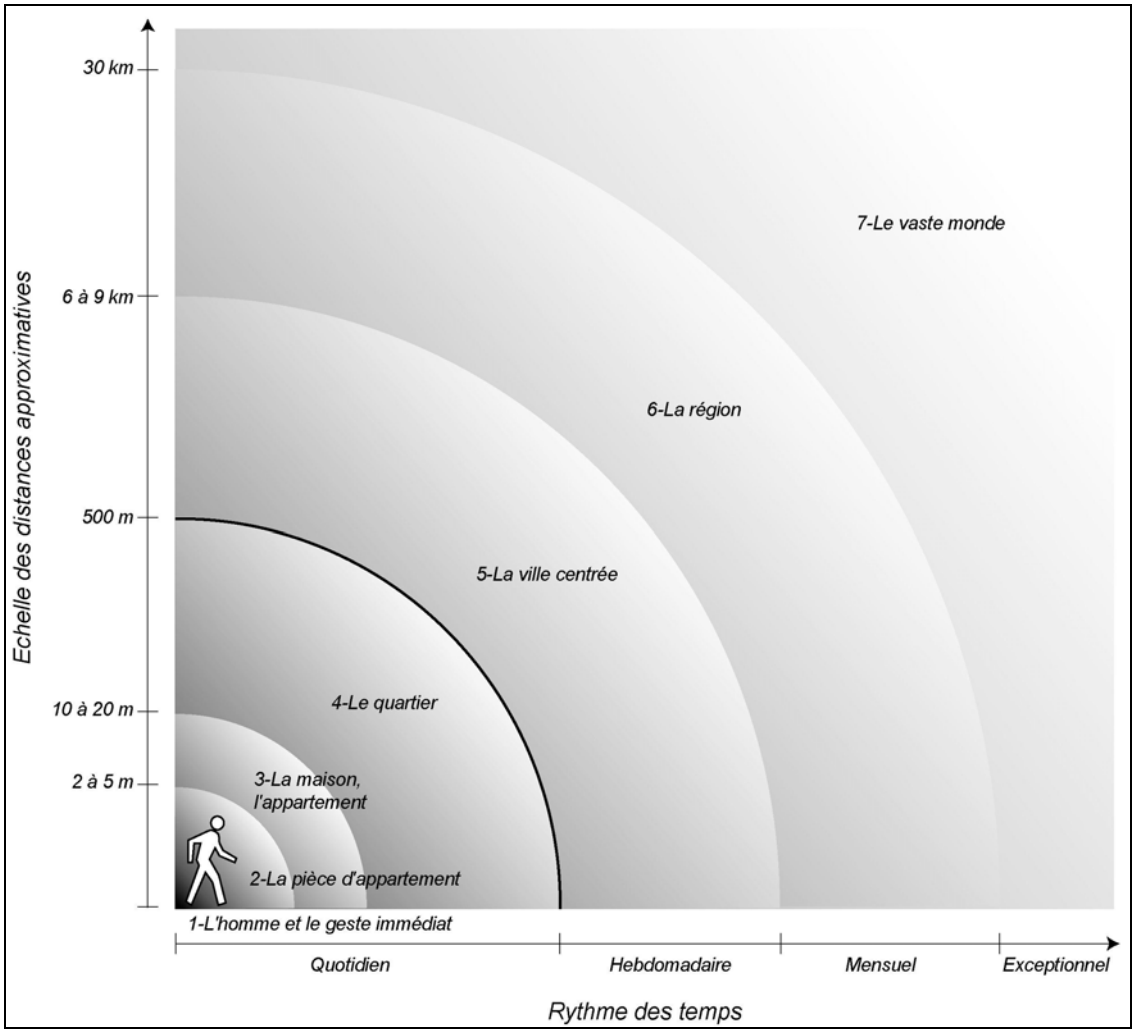
Cette idée rejoint celles d'A. Moles et E. Rohmer-Moles lorsque ces derniers décrivent les différentes « *coquilles de l'homme* »[195] (doc. n°88) régies par des modes d'appropriation de l'espace variant selon la distance au Moi (matérialisé par le corps, la peau), formant ainsi « *un système perspectif de propriétés réparties intuitivement en zones qui s'éloignent peu à peu de lui comme point de référence* ». La distinction de l'ici et de l'ailleurs y est fondamentale, soulignant la représentation d'une frontière entre le Monde et le Moi. Sans revenir plus en détail sur ces différentes coquilles, nous en retiendrons les contrastes dans « *l'appréhension des rayons d'action et des valeurs liées à chacune d'elles* », chacune de ces coquilles étant « *le résidu très primitif d'une dialectique de l'expansion et du repli sur soi-même* ».[196]

Le contexte actuel de mobilité croissante, grâce à l'automobile en premier lieu, au développement des transports rapides ensuite, conduit dès lors à réinterroger les différents niveaux d'appropriation de l'espace décrits par A. Moles et E. Rohmer. A ce sujet, ces deux auteurs pointent le fait que l'homme automobilisé est un « *homme escargotique* » pour lequel « *l'espace personnalisé et privé de l'intérieur de sa voiture apparaît comme une coquille mobile.* » Dans cette résidence provisoire évoluant dans un espace « illimité », tous les lieux semblent se valoir. Dans ce cas de figure, une fois sorti de son véhicule, le

[195] A. Moles et E. Rohmer, *Psychosociologie de l'espace*, textes rassemblés, mis en formes et présentés par Victor Schwach, L'Harmattan, 1998, 158 p.
[196] A. Moles et E. Rohmer*, Ibid*

caractère inconnu des lieux et leur non-maitrise cognitive ressurgissant, l'individu est placé dans un schéma classique de représentation de l'espace, à savoir l'idée d'exploration si l'homme se trouve alors dans « son » vaste monde.

Doc. n°88 : Les coquilles de l'homme



Sources : d'après A. Moles et E. Rohmer

Dans le cadre d'une réflexion sur l'ouverture ou la fermeture des territoires par les réseaux de transports, les représentations apparaissent donc déterminantes, tout autant que la présence ou l'absence d'infrastructures. L'approche proposée ici ne vise cependant pas exclusivement à déterminer les images mentales générées par l'objet « autoroute » mais bien à identifier les représentations de l'espace découlant de l'offre et de la demande de transport. Entre la libération spatiale *a priori* permise par la technicité (et l'ouverture au monde qui peut s'en suivre) et l'égocentrisme – ou les frontières fixées par chacun (un état de fermeture) –, se situent les représentations individuelles, variant selon l'âge, le sexe, le lieu de résidence, l'histoire personnelle, la situation socio-économique… De ces facteurs, nous retiendrons celui qui intéresse préférentiellement le géographe, le lieu de résidence. Il aurait bien sûr été possible de tenir compte de manière plus soutenue des critères sociologiques ; bien qu'ils soient abordés, nous n'en avons cependant pas fait un axe de recherche privilégié.

D'où un certain nombre d'interrogations. Les réseaux de transports rapides, au-delà des services qu'ils proposent, sont-ils porteurs, du point de vue « intérieur » et « extérieur », de valeurs positives contribuant à améliorer l'accessibilité ? Quels sont les éléments récurrents, en terme de représentations, susceptibles d'impacter l'ouverture ou la fermeture ? Les perceptions, par les personnes enquêtées, de leurs lieux de vie modifient-elles d'une part leur territorialité, d'autre part l'idée qu'elles peuvent se faire de l'état d'ouverture ou de fermeture de leur territoire, autrement dit un certain déterminisme géographique serait-il confirmé par les représentations ? Ces dernières ne sont-elles pas la quintessence du caractère subjectif et idéel de la fermeture ?

A l'issue d'une première étape consacrée aux représentations nées des réseaux de transports (en tant qu'objet et en tant que catalyseur de déplacement vers l'« ailleurs ») permettant de faire rentrer un peu plus cette idée dans la définition de l'accessibilité, une seconde étape s'intéresse aux marqueurs territoriaux en tant qu'élément d'ouverture et de fermeture des territoires, à travers la question du lien entre représentations et ancrage territorial. Comme chaque thématique développée dans cette recherche, la question des échelles demeure primordiale. Aussi, en nous appuyant sur le niveau individuel (à partir d'enquêtes par questionnaires et entretiens), parvenons-nous à élaborer une vision plus globale permettant de lire l'espace, selon cette problématique, à l'échelle de nos terrains d'étude.

5-1 DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS REPRESENTÉS POUR MESURER L'ACCESSIBILITÉ

Confortant l'idée que les frontières rendant un lieu inaccessible peuvent être physiques tout autant que mentales (le point visé est alors perçu comme hors du champ des possibles[197]), l'occasion est ici donnée, à travers les réponses de près de 500 habitants du Bugey, des Bauges et de la Maurienne, d'approcher les composantes idéelles (voire les conditions) de l'accessibilité d'un territoire.

Ce sont donc par les infrastructures de transports rapides que nous entamons cette partie consacrée aux représentations. Suggérant le désenclavement, l'isolement tout autant que la tranquillité, nous nous interrogeons sur la manière dont les réseaux autoroutiers et ferroviaires, bien plus représentés que pratiqués, participent à la construction des représentations territoriales et en quoi ces dernières contribuent à déterminer en partie l'ouverture ou la fermeture. A l'inverse, un second temps dédié aux réseaux locaux classiques, beaucoup plus ancrés dans les pratiques territoriales et dans l'espace vécu de chacun, permet de vérifier l'hypothèse de la récurrence de l'idée de fermeture (pas forcément perçue négativement d'ailleurs) dans les territoires du quotidien, quels que soit les types d'espaces observés.

[197] J. Lévy et M. Lussault (sous la dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 2003, 1033 p.

5-1-1 Le rôle ambigu des infrastructures de transports rapides dans les représentations territoriales

L'analyse des pratiques autoroutières et ferroviaires des habitants enquêtés dans chacun des trois terrains a révélé un usage certain et limité de ces infrastructures rapides, empruntés, dans la plupart des cas, pour des motifs exceptionnels. Replacées sur le schéma des coquilles de l'homme (doc. n°88), ces pratiques se situeraient principalement au-delà de la quatrième coquille (« *la ville centrée* »), c'est-à-dire là où la distance commence à justifier l'utilisation de l'autoroute. Cela signifie corrélativement que l'espace dans lequel évolue alors l'individu (ou celui dans lequel il se rend) lui est beaucoup moins connu, moins approprié. Cela expliquerait-il en partie les discours d'ordre général sur les bienfaits ou les méfaits d'une telle infrastructure ? Pour répondre à cette question, il est primordial de connaître le point de vue « d'où l'on se place ». Ainsi pour un habitant des Bauges, à qui l'autoroute permet essentiellement de « sortir » (non pas du massif mais du système territorial auquel il est intégré), ce sont des valeurs positives qui sont véhiculées. Au contraire, un Lyonnais en quête d'espaces naturels percevrait plus négativement la présence d'une autoroute en montagne, contraire pour lui à un « isolement » souhaité, bien que celle-ci permette de l'y conduire.

Dès lors, il est possible d'observer plusieurs types de représentations inhérentes aux réseaux de transports rapides, tous traduisant, dans des degrés divers, d'une part une idée générale inspirée par les infrastructures elles-mêmes, d'autre part une certaine image de l'espace vécu de chacun des individus enquêtés (espace vécu dans lequel les mobilités sont capitales) et donc du territoire dans lequel ils s'inscrivent. Deux types de représentations sont présentés successivement : celles visant à qualifier les itinéraires permettant d'accéder aux diffuseurs autoroutiers et celles spécifiant les systèmes de transports rapides du point de vue de quelques-uns de leurs habitants

> *Accéder aux infrastructures de transports rapides*

En plus de connaître les points préférentiels d'entrée sur les réseaux[198], c'est la perception de la qualité de l'itinéraire permettant de s'y rendre qui est ici présentée. A la croisée de facteurs matériels (qualité de la route, sinuosité, désagréments liés à la météo…) et idéels (sentiment vis-à-vis de la distance, objectif du voyage, paysages plus ou moins agréables…), les conditions d'accessibilité aux diffuseurs autoroutiers sont primordiales dans la construction des représentations mentales de ce système de transport. Néanmoins, il est permis de s'interroger dès à présent sur deux points :

- d'une part, sur l'effet que peut avoir la perception d'un itinéraire d'accès à l'autoroute sur l'idée générale de l'accessibilité au système autoroutier (une mauvaise perception de l'axe d'accès ne signifie par pour autant une perception négative de la totalité du parcours dont une partie se réalise sur autoroute) ;

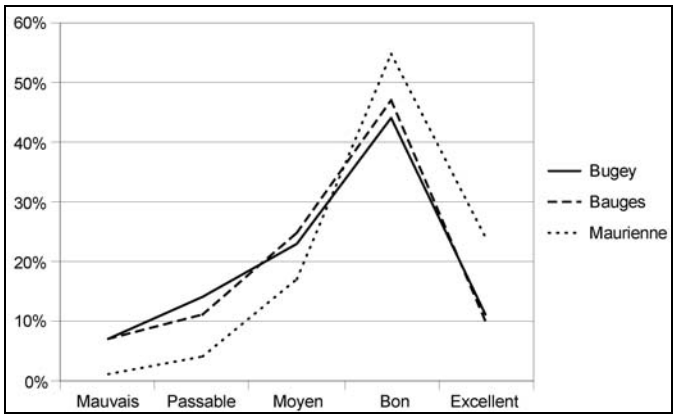
- d'autre part, sur le fait que cet axe d'accès, souvent inclus dans un système de transport « quotidien », puisse être perçu négativement dans un long trajet et positivement lorsque ce même parcours constitue l'intégralité du déplacement (ce sont les mêmes routes

[198] Voir dans le chapitre 4 l'attractivité des diffuseurs autoroutiers

que celles empruntées pour se rendre au travail, à l'école ou au supermarché – d'autant plus que l'attractivité des diffuseurs répond de logiques géographiques en cohérence avec l'espace vécu).

A la question « *que pensez-vous de l'accès à l'autoroute, depuis votre domicile, en terme de qualité de l'axe* ?» posée aux habitants de chacun des terrains d'étude, les réponses sont majoritairement positives[199] (doc. n°89) : 56% pour le Bugey, 57% pour les Bauges et 79% pour la Maurienne. Cela étant, une petite moitié des habitants du Bugey et des Bauges (respectivement 44% et 43%) demeure insatisfaite par cet accès.

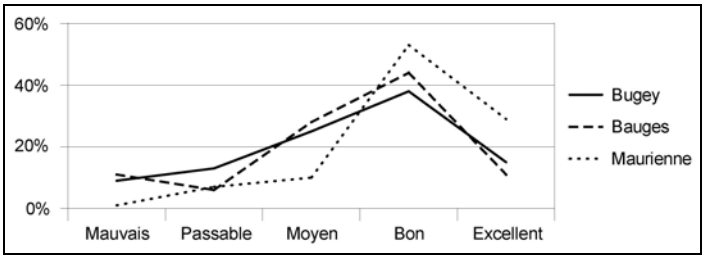
Doc. n°89 : Perceptions de la qualité de l'accès à l'autoroute



Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

La part plus importante, en Maurienne, des représentations positives s'explique évidemment par la proximité des diffuseurs autoroutiers, à l'inverse du Bugey et des Bauges, dont les réponses des habitants sont relativement similaires, et qui sont géographiquement plus éloignés des infrastructures de transports rapides. La distance, en kilomètres et en temps de parcours (doc. n°90), est confirmée comme un des critères majeurs de l'accessibilité à un réseau et à un espace. Une fois encore, plus des trois quart des mauriennais s'accordent sur la rapidité du temps de parcours pour accéder à l'autoroute. En revanche, les avis sont beaucoup plus mitigés dans les deux autres terrains, faisant ici ressortir la distance séparant les habitants des diffuseurs les plus proches. Quelques nuances géographiques seraient néanmoins à apporter : dans le Bugey par exemple, les habitants d'Ambérieu sont ceux qui expriment leur contentement vis-à-vis de cette distance-temps alors que ceux de Belley sont globalement insatisfaits.

Doc. n°90 : Perceptions du temps de parcours pour accéder à l'autoroute

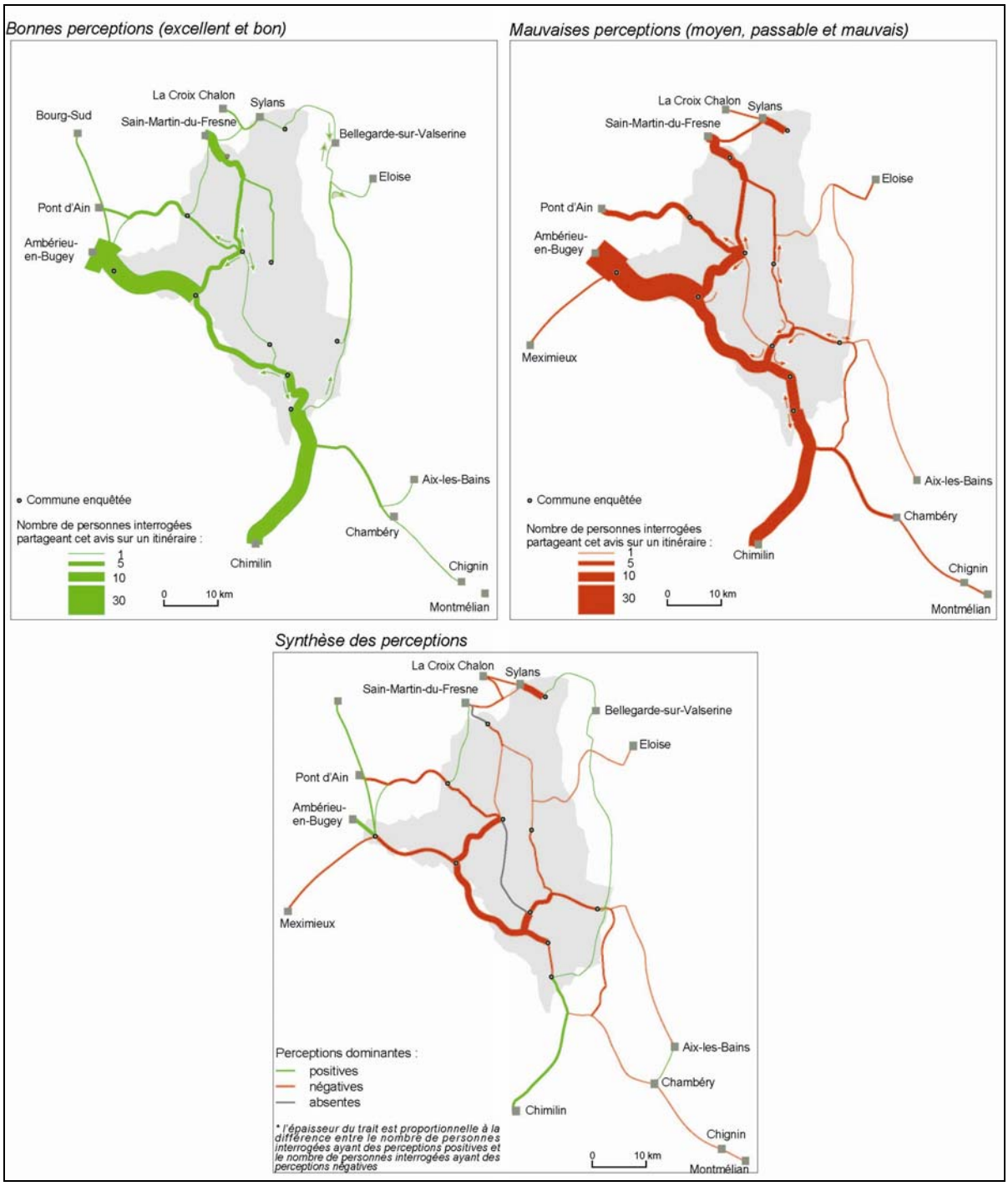


Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

[199] Entendues comme positives les réponses « bon » et « excellent », comme négatives « mauvais », « passable » et « moyen »

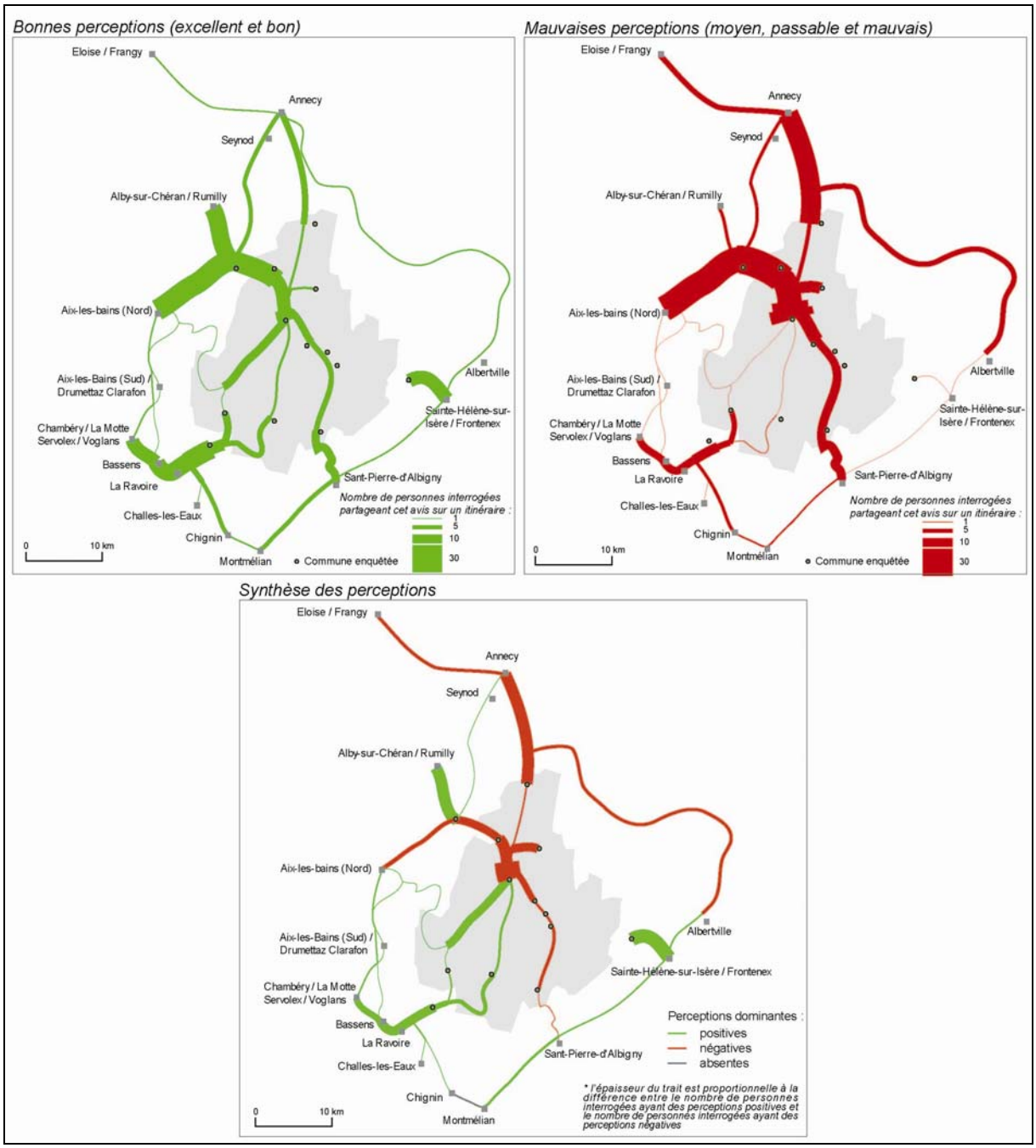
L'objectivation de la distance est ici incontestable. Néanmoins, elle ne suffit pas à définir l'accessibilité ; des facteurs subjectifs y contribuent tout aussi largement. Ainsi, en croisant, pour chacun des individus enquêtés, les appréciations faites de l'accès à l'autoroute, la commune de résidence et le(s) diffuseur(s) préférentiellement utilisé(s), l'on parvient à une cartographie des perceptions des itinéraires empruntés. Ce mode de représentation permet d'ores et déjà de tirer une conclusion majeure : un axe peut être perçu simultanément de bonne et de mauvaise qualité.

Doc. n°91 : La représentation de l'accès aux diffuseurs autoroutiers par les habitants du Bugey



Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

Doc. n°92 : Qualité de l'accès aux diffuseurs autoroutiers depuis les Bauges estimée par les habitants

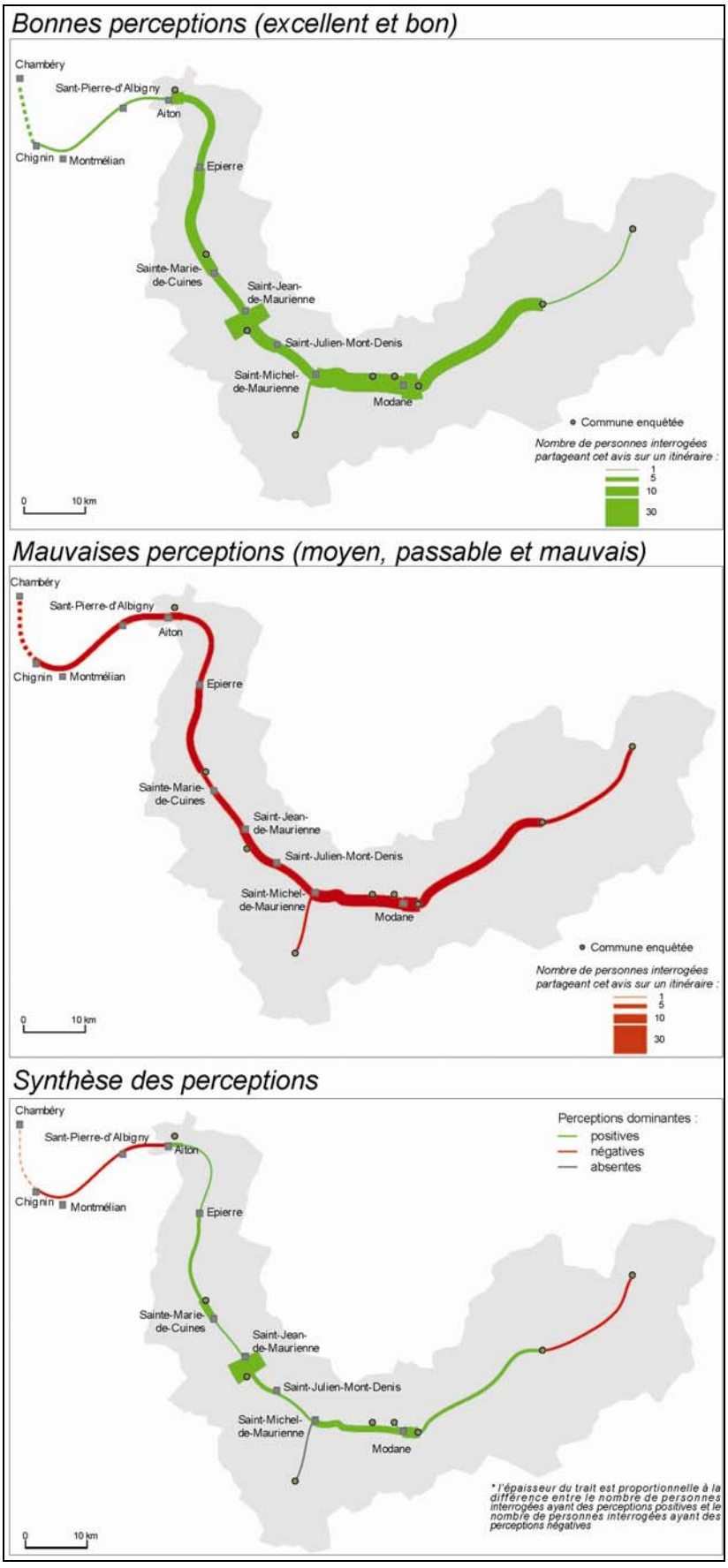


Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

Si cette expression cartographique est à nuancer selon le volume de flux – relatif au nombre de questionnaires distribués par commune (nombre variant suivant l'importance de cette dernière)[200] – elle permet de spatialiser les principaux itinéraires cités et de rendre compte de différences majeures, dans les trois terrains d'études, quant aux regards portés sur un même axe.

[200] Autrement dit, sur la carte du Bugey par exemple, l'épaisseur du trait au départ de Belley en direction du sud augmente considérablement du fait d'un nombre plus important de questionnaires remplis par des habitants de cette même ville.

Doc. n°93 : Qualité de l'accès aux diffuseurs autoroutiers depuis la vallée de la Maurienne



Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

Le cas du Bugey (doc. n°91) est tout à fait symptômatique de représentations divergentes, bien que les perceptions de ces axes soient globalement négatives. Le plus opposé d'entre eux, mais aussi le plus emprunté, est le tronçon de route nationale (RN 504 puis RN 516) reliant Ambérieu-en-Bugey à Chimilin. Les habitants des communes du Valromey et du cœur du plateau d'Hauteville, les plus éloignés de cet axe, sont ceux qui en expriment unanimement (ou presque) la mauvaise qualité : la distance peut permettre de justifier ces considérations, tout autant que l'état dégradé des routes conduisant à cet axe. Les habitants de Belley et de Culoz sont plus partagés et témoignent en cela de la marge d'appréciation possible quant à ces perceptions.

Les impressions mises en valeur dans les Bauges sont plus tranchées (doc. n°92) : les itinéraires permettant de relier le cœur du massif à Aix-les-Bains ou à Chambéry *via* La Ravoire bénéficient d'une image plutôt positive. *A contrario*, ceux rejoignant Annecy par le col de Leschaux ou Chambéry par le col de Plainpalais sont perçus de bien moindre qualité. L'accès autoroutier dans la vallée de la Maurienne en raison de la proximité des diffuseurs, est généralement ressenti, lui aussi, de façon positive (doc. n°93). La Haute-Maurienne (habitants de Bonneval-sur-Arc dans cette enquête) marque cependant une plus grande différence, avec une majorité de réponses négatives.

> *Représentations de l'accessibilité aux infrastructures de transports rapides*

La question de la qualité des axes d'accès aux diffuseurs autoroutiers serait incomplète si l'on n'abordait pas celle des représentations[201] des habitants sur la qualité de l'accessibilité à leur secteur de vie depuis l'extérieur (par opposition à leurs déplacements quotidiens). La question ouverte qui leur était posée à ce sujet dans l'enquête proposée a révélé non seulement une diversité des opinions mais aussi quelques traits communs marquants : bien que cela ne soit pas précisé dans l'intitulé, de très fréquentes réponses portent sur les réseaux autoroutiers et ferroviaires (autrement dit les transports « rapides »). Par ailleurs, l'idée générale ressortant de cette analyse est une représentation partagée (par terrain d'étude) et très ancrée de ces réseaux à grande vitesse. Les réponses apportées à la question « *Selon vous, quels sont les aspects positifs des transports pour l'accès à votre secteur de vie depuis l'extérieur ?* »[202] illustre tout à fait ce sentiment général plaçant l'autoroute d'une part, les transports ferroviaires d'autre part (le plus souvent sans distinction entre le réseau classique et le réseau TGV) en première place pour une accessibilité réussie (doc. n°94). Un homme (entre 66 et 75 ans) habitant à Saint-Jean-de-Maurienne témoigne de la qualité de l'accessibilité du point de vue des vacanciers : « *Accès direct en fond de vallée pour les citadins, puis taxis. Horaires aménagés et trains supplémentaires pour les vacances, location de véhicules sur place, etc.*». Différemment, une habitante de Saint-André, consciente du handicap de la vallée, le relativise par la présence d'infrastructures de transports rapides : « *Malgré la situation géographique excentrée, l'autoroute et les trains permettent des liaisons relativement faciles* ».

[201] Rappelons-en la définition donnée plus haut : « *structure cognitive et mentale ayant pour fonction de conceptualiser le réel* ».
[202] Cette question, ouverte à l'origine, a été recodée à l'issue de la saisie de chacune des réponses afin d'en faciliter le traitement.

Doc. n°94 : Les aspects positifs de l'accès au secteur de vie depuis l'extérieur

Réponses recodées (en% des citations)	Maurienne	Bugey	Bauges
Bonne desserte autoroutière	35	23	16
Bonne desserte ferroviaire	20	20	10
Bonne desserte, bonne accessibilité	19	13	11
Rapidité	3	4	11
Circulation fluide	2	6	9
Bon	8	4	4
Bonne qualité des routes	1	5	7
Beauté des routes de campagne/montagne	4	3	5
Bonne desserte bus/car	1	6	5
Bon entretien (déneigement)	1	0	8
Bonne desserte aérienne	0	6	3
Proximité	2	2	4
Fréquence	3	3	0
Bon accès aux villes importantes	0	1	2
Pas de nuisances	0	0	2
Bon accès mais variable selon la saison	0	0	2
Eloignement aux réseaux	0	1	1
Aucun	0	1	1
Pas de grèves	0	0	1
Calme	0	0	1

: test du chi2 très significatif (par terrain, et non sur l'ensemble de la distribution)

Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

La vallée de la Maurienne se différencie dans cette analyse par une plus grande concentration de réponses autour de la bonne desserte autoroutière et ferroviaire ainsi que de la bonne accessibilité en général. Les réponses des Bugistes, plus proches ici de celles des Mauriennais que de celle des Baujus, minimisent cependant la desserte autoroutière au profit d'éléments plus variés tels que la fluidité du trafic ou la qualité de la desserte aérienne. Enfin les habitants des Bauges interrogés accordent une place moindre (relativement) au transport autoroutier et ferroviaire mais soulignent tout particulièrement l'idée de rapidité et de fluidité de la circulation. Ces premières observations, corrélées aux pratiques et à la plus ou moins grande proximité des réseaux de transports rapides, permet de conclure au rôle majeur que joue la présence physique de «l'objet autoroute » dans les représentations des habitants. Il semblerait que plus on s'éloigne de ce réseau, plus la représentation qu'en ont les personnes enquêtées devient abstraite, sans que leur pratique diminue pour autant. A l'inverse, et c'est le cas ici avec le transport aérien pour quelques bugistes, plus on s'en rapproche, plus cette idée de qualité de desserte « grâce à… » (l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry) se matérialise. Ces propos sont également à ajuster au regard du type de population interrogée ; en la matière, et l'enquête le confirme, la structure de population des trois terrains d'études révèle des niveaux d'ancrages territoriaux différents : ruraux, néo-ruraux, périurbains, population immigrée (d'Italie puis d'Afrique du nord pour certaines communes de Maurienne par exemple), vacanciers « sédentarisés », etc.

Les représentations positives des réseaux de transports rapides, en tant que « vitrine » de ces territoires, sont globalement confirmées dans la question concernant les aspects

négatifs des transports pour l'accès au secteur de vie des personnes enquêtés. Malgré tout, quelques éléments (doc. n°95) ayant trait au réseau fonctionnel viennent nuancer la qualité de l'accessibilité précédemment décrite. Il s'agit notamment du coût de l'autoroute et des fréquences insuffisantes des trains.

Doc. n°95 : Les aspects négatifs de l'accès au secteur de vie depuis l'extérieur

Réponses recodées (en% des citations)	Maurienne	Bugey	Bauges
Pas assez de bus/TC/Cars scolaires	4	14	24
Fréquences insuffisantes ou inadaptées	21	10	2
Eloignement au sens général	17	3	4
Coût	12	4	7
Embouteillages	1	7	13
Mauvaise qualité des routes liée la neige et au verglas	7	5	8
Mauvais état des routes (entretien)	5	7	4
Mauvaises routes (virages, étroitesse)	4	7	4
Accès difficile en train	0	11	3
Problèmes liés aux camions	12	0	2
Eloignement à l'autoroute	1	10	1
Obligation d'avoir une voiture	4	2	4
Lenteur (temps)	1	4	4
Effets négaifs du tourisme	4	0	4
Nuisances (environnementales, sonores)	4	0	3
Longueur (kiomètres)	1	1	4
Mauvaise signalisation	0	2	4
Mauvaises liaisons	0	4	2
Mauvais	0	3	2
Projets ou caractéristiques propres au territoire	1	2	1
Problèmes de stationnement	0	2	1
Contrôles de gendarmerie	0	0	1

: test du chi2 très significatif (par terrain, et non sur l'ensemble de la distribution)

Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

Là encore, les habitants de Maurienne interrogés apportent des réponses beaucoup plus resserrées autour de la question autoroutière et ferroviaire, témoignant du réel ancrage de ces infrastructures dans le territoire et révélant des problématiques propres aux espaces desservis par de tels réseaux. Ils semblent d'ailleurs éprouver (toutes communes de résidence confondues) un sentiment d'éloignement plus vif que dans les autres terrains d'étude. Une habitante de Modane d'une cinquantaine d'années exprime par de nombreux exemples cette situation : « *RN coupée entre Saint-Michel et Modane. Tunnel vers l'Italie trop cher et fermé actuellement. Autoroute trop chère. Pas de gain de temps vers Lyon par TGV par rapport au train normal. Pas de TGV vers Turin performant. Horaires inadaptés. Sentiment d'enfermement, d'isolement par rapport aux grandes villes, surtout en ce moment où la RN est coupée, l'autoroute en travaux, le tunnel fermé et à la merci d'un autre accident sous le tunnel entre Saint-Michel et Modane*. » Pour certains (et de façon plus générale peut-être ?), la présence d'infrastructures de transports rapides (dont le coût élevé pour l'utilisateur est souvent reproché) n'est donc pas l'unique condition de l'ouverture : celle-ci dépend également de facteurs tels que la proximité des principaux centres économiques ou

le fait qu'un espace ne soit pas « clos », à l'inverse des territoires de montagne – exception faite des sommets – où les regards peuvent être limités par le relief…

En raison d'une organisation territoriale particulière, les habitants enquêtés dans le Massif des Bauges font, pour leur part, beaucoup plus référence à des éléments du réseau routier classique, celui-là même qui leur permet d'accéder à leur secteur de vie depuis l'extérieur (l'autoroute et le train jouant ce rôle en Maurienne). De la même manière, les habitants du Bugey relèvent quelques lacunes sur le réseau ferroviaire (fréquence et/ou accès à la gare) ainsi qu'une mise à distance de l'autoroute. Ces deux types de réponses, majoritairement apportés par des belleysans, témoignent une fois encore du lien fort entre un réseau de transport et les territoires desservis ou contigus : le statut de chaque territoire et les pratiques de ses habitants interviennent nécessairement dans l'idée de fermeture. Alors que certains habitants de Belley, certes privés de gare SNCF et d'autoroute à proximité, perçoivent cet état de fermeture (une jeune femme de Belley répond : « *ne disposant pas de gare SNCF et n'ayant pas le permis, je suis mal desservie* »), d'aucuns résidant à Hauteville ou dans le Valromey (dont l'éloignement est, en terme d'offre, tout aussi prégnant) n'évoquent guère une telle situation. Encore faut-il donc, pour se représenter dans un espace fermé, ressentir des besoins spécifiques et mettre à l'épreuve cette situation d'isolement.

Finalement, quatre éléments apparaissent déterminants dans les relations (et interactions) entre infrastructures de transports rapides et représentations territoriales :

- la prise en compte de la distance kilométrique dans l'expression de l'isolement (ce qui ne signifie pas pour autant que tout éloignement soit vécu de la sorte) ;

- selon le parcours de chacun, la diversité de ses besoins et, conjointement, de ses représentations ;

- l'implication forte de l'infrastructure en tant qu'objet (matériel) dans la construction de l'ouverture et de l'image positive véhiculée par celle-ci. Néanmoins, cela ne signifie pas que l'absence d'infrastructure de transport rapide soit d'emblée vécue comme une fermeture ;

- enfin, d'un point de vue strictement géographique, la différenciation des territoires (ou identités territoriales) selon les projections faites sur les réseaux de transports rapides, l'organisation de ces réseaux dans l'espace et les représentations des habitants (voir 5-2).

Ces rapports ambigus entre autoroute (puisque c'est le principal mode de transport rapide ressortant de l'étude) et représentations territoriales confirment ainsi le rôle de la subjectivité dans l'ouverture et la fermeture des territoires. Un même espace peut donc être, sur le plan des représentations liées aux infrastructures de transports rapides, simultanément ouvert et fermé. Ces représentations, fruits d'une psychosociologie de l'espace et de l'image que donne à voir le territoire (à travers des représentations plus ou moins partagées des groupes d'individus qui y vivent, qui le pratiquent occasionnellement ou, pourquoi pas, qui l'ignorent), sont porteurs *in fine* d'une identité territoriale, elle-même

contributive dans les mécanismes d'ouverture et de fermeture (nous y reviendrons dans la partie suivante 5-2).

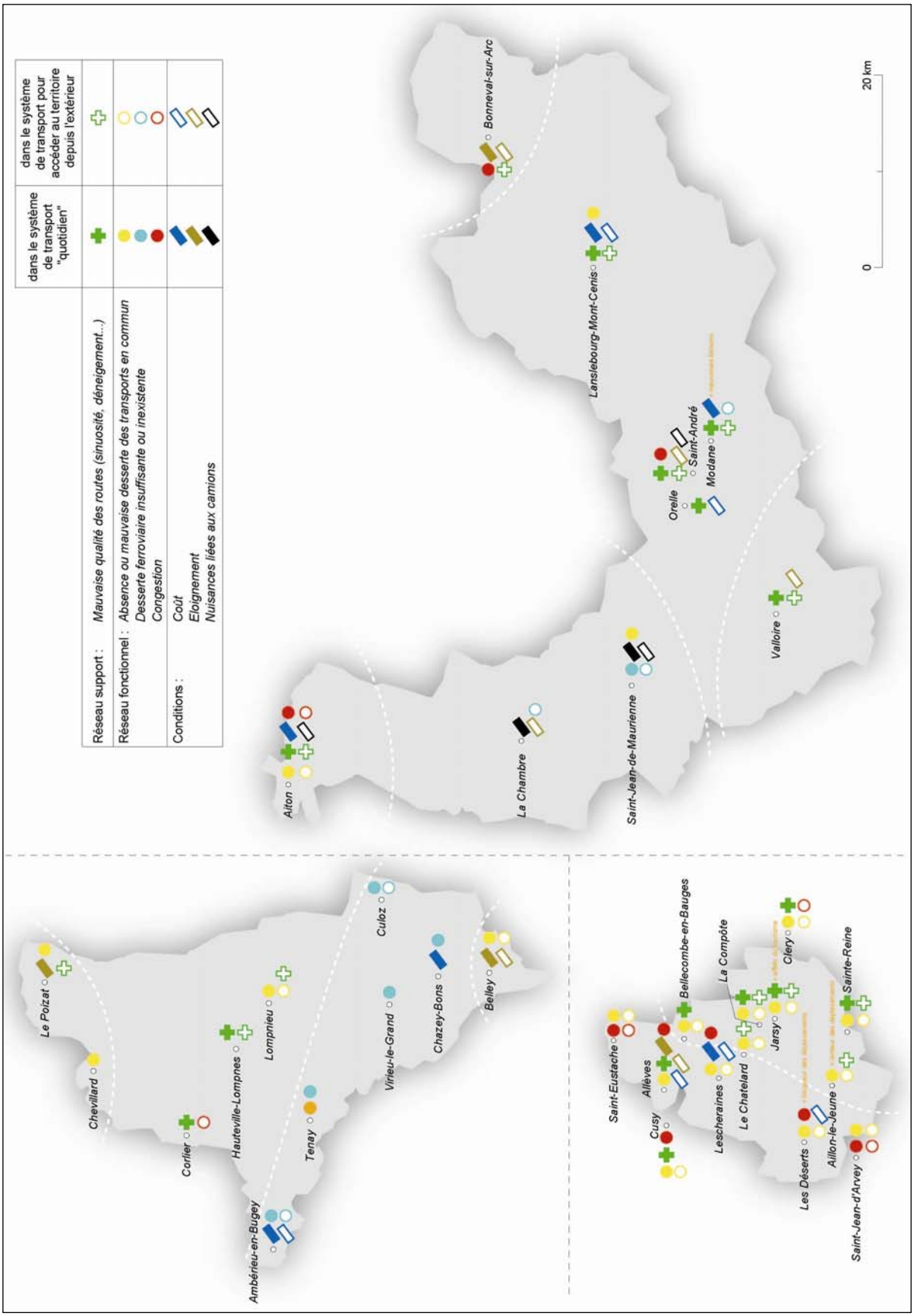
5-1-2 Une fermeture au quotidien vécue prosaïquement

Outre les réseaux de transports rapides, les réseaux locaux ou « chemins du quotidien » sont eux aussi porteurs de représentations. Ces dernières restent néanmoins très différentes de ce qui a été décrit précédemment. Produit de l'expérience plus que de la projection, elles sont vraisemblablement moins impliquées dans la perception de l'ouverture ou de la fermeture en raison entre autres du caractère relatif de ces deux situations, où c'est surtout le passage d'un espace à un autre qui permet d'en exprimer l'état. La spatialisation des représentations des habitants sur le système de transport « interne » et « externe » (doc. n°96) est tout à fait révélatrice de cet entre-deux : une description plutôt médiocre des réseaux de transports classiques, médiocrité manifestement minimisée au quotidien par l'adaptation de chacun. En observant par ailleurs les mobilités des personnes enquêtées (changement de lieu de résidence et lieu de travail), la qualité déplorée de ces systèmes de transports locaux ne semble pas avoir d'incidence outre mesure dans leurs déplacements et sur l'étendue de leur espace vécu. Reste à savoir si ces habitudes relèvent d'un mécanisme de « contrainte-adaptation » ou si, malgré toutes les améliorations possibles, elles resteraient inchangées. Cela revient également à se demander si l'idée de fermeture ne se manifeste pas plus sur un projet que sur sa concrétisation ou, plus simplement, s'il y a bien lieu de parler de fermeture pour un système de transport local ?

L'aspect négatif le plus communément reconnu, autant dans les déplacements quotidiens que dans l'accès au secteur de vie depuis l'extérieur, est l'absence – ou l'insuffisance – de desserte en transports en communs. Cet aspect relève essentiellement de la politique des transports des Départements, pourtant très investis dans le désenclavement de ces espaces de montagne. Ce décalage entre programme d'investissement et représentations des habitants marque donc, selon les acteurs, une différence majeure dans l'appréciation de l'ouverture des territoires. Qu'ils le perçoivent ou qu'ils le constatent pratiquement, les habitants des trois terrains d'étude enquêtés pointent ici, à propos des transports en commun, un des principaux obstacles à la mobilité évoqué par J.-P. Orfeuil[203]. C'est cependant dans les Bauges que cet argument est le plus fréquent (22% des citations) et réparti de façon homogène sur le massif. Le Bugey et la Maurienne connaissent le même sort avec un taux un peu plus bas (16% chacun) néanmoins augmenté par un nombre de réponses important concernant l'inadéquation entre la demande et l'offre de transport ferroviaire (problème de fréquence, d'horaire, de coût et de grèves).

[203] J.P. Orfeuil (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2004, 180 p.

Doc. n°96 : Les aspects négatifs des transports dans les déplacements quotidiens et pour l'accès au secteur de vie depuis l'extérieur



Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

Les critiques concernant le réseau fonctionnel sont suivies d'avis tout aussi sévères sur le réseau-support routier (doc. n°97). Dans les trois terrains, ce sont principalement les habitants des communes les plus montagneuses qui évoquent cet aspect négatif. Un habitant de Bellecombe-en-Bauges répond ainsi : « *il y a beaucoup de virages, les routes sont étroites et connaissent parfois des problèmes de déneigement.* ». Une femme résidant à Hauteville rapporte que « *les voies communales sont très détériorées et mal entretenues* » tandis qu'un habitant de Chevillard affirme qu' « *il faut prévoir plus de temps au départ et à l'arrivée en raison de la neige l'hiver. Le déneigement des petites routes ne se fait jamais à la même heure ou en tous cas jamais tard le soir ou dans la nuit* ». Le système de déneigement du Conseil général de l'Ain fonctionne en effet selon 5 niveaux d'intervention : le niveau 1 (routes nationales) est le plus rapidement et fréquemment déneigé, le niveau 5 n'est pas déneigé. Priorité est donné aux niveaux 1 et 2, au détriment des niveaux inférieurs, à savoir la quasi-totalité des routes du Bugey (à l'exception de la RN504 et de deux routes menant à Hauteville par le sud et l'ouest).

Enfin, s'il fallait noter quelques spécificités propres à chacun des trois terrains d'étude on soulignerait : les nuisances liées aux camions pour la Maurienne (10% des citations), le problème de congestion automobile (vers Annecy surtout) dans le massif des Bauges (23% des réponses) et l'éloignement au réseau dans le Bugey (11%).

Doc. n°97 : Les aspects négatifs des transports dans les déplacements quotidiens

Réponses (recodées)	Bugey (en% des citations)	Bauges (en% des citations)	Maurienne (en% des citations)
Embouteillages	7	23	7
Pas assez de bus/TC/Cars scolaires	16	22	16
Mauvais déneigement	6	9	10
Mauvaises routes (virages, étroitesse)	5	7	3
Coût	8	5	10
Obligation d'avoir une voiture	7	5	4
Longue durée, lenteur	4	5	3
Effets négatifs du tourisme	0	4	0
Mauvais état des routes (entretien)	13	3	10
Nuisances (environnementales, sonores)	0	3	6
Mauvaise signalisation	2	2	0
Problème de stationnement	1	2	1
Caractéristiques particulières des territoires	1	2	0
Eloignement au réseau	11	1	3
Fréquences insuffisantes ou inadaptées	10	1	6
Aucun	5	1	3
Pas assez de pistes cyclables/voies piétonnes	1	1	2
Longue distance	1	1	1
Consommation d'essence	1	1	0
Limitation de vitesse	1	1	0
Eloignement au sens général	0	1	3
Mauvaise desserte	0	1	3
Grèves	3	0	0
Problèmes liés aux camions	0	0	10
Mauvaises liaisons	0	0	2

: test du chi2 très significatif (par terrain, et non sur l'ensemble de la distribution)

Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

Les réponses ayant trait aux aspects positifs des transports dans les déplacements quotidiens (doc. n°98) font ressortir l'idée d'une proximité agréablement vécue et globalement facilitée par les réseaux de transports locaux, dont le fonctionnement (routier) bénéficie d'appréciations positives. Notons également pour 12% des réponses apportées par les habitants des Bauges, la prise en compte des paysages dans cette qualification (caractéristique de la population baujue significativement constituée de néo-ruraux ou de périurbains ayant choisi de vivre dans ce massif en partie pour cette raison).

Doc. n°98 : Les aspects positifs des transports dans les déplacements quotidiens

Réponses recodées (en% des citations)	Maurienne	Bugey	Bauges
Réseau fonctionnel de bonne qualité (circulation fluide, bonnes fréquences)	13	21	27
Rapidité, courte durée	10	12	8
Réseau support de bonne qualité (état des routes, entretien)	11	7	10
Proximité d'un réseau	13	11	2
Plusieurs réseaux à proximité	12	5	3
Beauté des paysages (depuis la route), qualité de l'environnement	4	3	12
Cars scolaires, transports en communs	4	11	2
Bonne desserte (sens général)	5	3	8
Proximité (sens général)	5	7	3
Liberté, bien-être	4	5	3
Bon moyens de transports	7	1	3
Facilité	7	2	2
Courte distance	2	4	3
Projets ou caractéristiques propres au territoire	0	2	4
Pas de pollution	0	1	3
Bonne mobilité à condition d'avoir une voiture	1	3	0
Calme, tranquilité	0	0	4
Caractéristiques générale des territoires (ruralité, montagne…)	1	2	0
Aucun	0	2	1
Sécurité	1	1	1
Facilié du stationnement	1	0	1
Déplacements alternatifs	0	0	1

: test du chi2 très significatif (par terrain, et non sur l'ensemble de la distribution)

Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

La proximité (moins au sens d'une distance mesurée physiquement que d'une possibilité de contacts avec certains lieux), déjà perceptible dans les pratiques des habitants du Bugey, des Bauges et de la Maurienne (chapitre 4), est donc l'idée maîtresse à retenir de cette analyse des représentations des systèmes de transports mobilisés au quotidien. Q'en est-il des « valeurs » véhiculées par la proximité et quelles en sont les conséquences en terme d'accessibilité ? Il semblerait qu'il y ait dans cette perception partagée un sentiment réconfortant que les aspects négatifs avancés ne sauraient ébranler, une forme de représentation visant à « clore » son territoire. Ainsi, les paysages et le calme qu'ils inspirent deviennent des atouts de la fermeture. Le fait qu'un certain nombre de facteurs convergeant *a priori* vers la fermeture ne soient pas perçus de la sorte le démontre assez bien. Si cela ne signifie pas que ces fractions de territoire sont complètement exemptes de fermeture (pas plus que, de façon générale, un système de transport local), cela peut en revanche appuyer

la thèse de la subjectivité de la fermeture et de l'ouverture, reposant en grande partie non pas sur des pratiques mais sur des projections. Au quotidien, ce sont des mécanismes de « contrainte-adaptation » qui semblent s'opérer, adoucissant de la sorte les effets saillants des facteurs passibles d'engendrer (de façon plus ou moins temporaire) une fermeture. Les modifications allant dans le sens d'une amélioration de l'accessibilité générale seront donc bénéfiques avant tout, et après une phase d'appropriation, aux quelques dizaines ou centaines d'individus directement concernés par les changements opérés.

Néanmoins, en tenant compte d'une relativité non plus spatiale mais temporelle (impliquant de se référer au passé ou, au contraire, à se projeter dans l'avenir), ces réseaux de transports classiques (ou locaux) sont tout autant des moteurs d'ouverture et de fermeture que les infrastructures autoroutières ou ferroviaires, surpassant, en leur temps, les systèmes de transport existants.

La principale conclusion concernant la mesure de l'accessibilité à travers les représentations repose sur la distinction fondamentale entre des projections faites sur les réseaux de transports rapides et l'expérience quotidienne des réseaux locaux, ces deux modes d'appropriation (la projection et l'expérience) entraînant des représentations variées du niveau d'ouverture des territoires selon le réseau de référence. Par ailleurs, la subjectivité de la fermeture s'illustre dans la relation entre un système de transports et des représentations territoriales. En effet, dans le cas de projections, chacun, selon ses propres conditions d'accessibilité, tendra à se représenter son territoire, plus ou moins ouvert. Par l'expérience au contraire, les représentations de l'espace vécu sont globalement fermées ; ce dernier devient ainsi d'autant plus rassurant et appropriable, détournant la connotation péjorative de la fermeture.

5-2 L'IDENTITE TERRITORIALE, SUBSTRAT IDEEL DE L'OUVERTURE ET DE LA FERMETURE

Dans un ouvrage consacré aux représentations et aux symboles territoriaux, G. Di Méo contribue à clarifier, à force d'exemples puisés dans le sud-ouest français[204], « *les modalités en fonction desquelles les individus et les groupes construisent leur relation à l'espace géographique, se le représentent, le vivent et lui confèrent un sens*. »[205] Le cas du Vic-Bilh (vieux pays Béarnais composé de quelques 80 communes) développé par G. Di Méo et M. Anglade semble, tant d'un point de vue théorique que méthodologique et analytique, un socle tout à fait pertinent à l'étude de nos terrains. Bien que les caractéristiques géographiques et culturelles de ce territoire soient différentes de celles rencontrées dans les régions alpines, il apparaît que la lecture du Bugey, des Bauges et de la Maurienne selon la démarche proposée par les deux auteurs n'est fondamentalement pas dissonante avec les objectifs poursuivis ici : comprendre la construction des représentations territoriales et le rôle de ces dernières dans les processus d'ouverture et de fermeture des territoires[206].

L'étude du rapport spatial d'un groupe social localisé relève de deux approches non pas contradictoires mais bien complémentaires : le structuralisme et la phénoménologie. La

[204] Plus que toute autre problématique, celle des identités se prête particulièrement aux « cas d'école »
[205] G. Di Méo (sous la dir.), *Les territoires du quotidien*, L'Harmattan, 1996, 207 p.
[206] Cette question sera développée dans la parie 5-2-2

première s'intéresse aux relations homme/environnement (pratiques quotidiennes, expériences sensibles, tissu relationnel et social) qu'elle considère comme « *soumis à un ordre structural minimum* »[207], la seconde aux rapports entre l'homme et le monde, entre ses lieux de vie et les représentations qu'il s'en fait. Cette dernière relation « *définit la dimension existentielle de l'espace sensible et social* »[208]. Les capacités intellectuelles et imaginatives de chacun interviennent dans cette combinaison, influencées également par les idéologies territoriales (ambiance, rumeurs, micro-cultures) revêtant elles-mêmes un caractère patrimonial à travers les valeurs symboliques et identitaires qu'elles transmettent. Ainsi façonné par l'idéologie territoriale, « *l'espace vécu échappe à la stricte conscience individuelle*. *[…] Dès lors, les territoires sur lesquels se construit la dialectique du rapport spatial se situent toujours quelque part entre la réalité et sa représentation, réel(s) et tout autant imaginaire(s)*»[209].

Afin de mieux comprendre la façon dont les idéologies territoriales de chacun de nos trois terrains se construisent et comment elles contribuent à forger le rapport à l'espace de leurs habitants (et sa fonction identitaire pour ces groupes sociaux localisés), voici une analyse en deux temps, à la manière des deux auteurs précédemment cités : la construction des idéologies territoriales collectives d'une part, le rôle de ces dernières dans l'espace vécu (individuel) d'autre part.

5-2-1 De la représentation spatiale à l'idéologie territoriale : les marqueurs territoriaux

En plus de relever d'un territoire collectivement pratiqué, Bugey, Bauges et Maurienne, en tant qu'espaces vécus, participent à la construction d'une idéologie territoriale forte, au sens d'une représentation collective, que l'ancrage historique et les marqueurs territoriaux actuels ne cessent de soutenir. La partie consacrée à la structuration des trois terrains d'étude par les réseaux depuis l'époque romaine (chapitre 2) a d'ores et déjà permis d'approcher l'historicité du Bugey, des Bauges et de la Maurienne en terme d'entités géographiques et socio-économiques[210]. C'est plutôt sur les indices contemporains de cette idéologie territoriale que nous insisterons ici, à travers notamment une analyse de l'image de ces territoires véhiculée par un média ouvert sur le monde : Internet.

L'étude systématique des vingt premiers sites Internet[211] trouvés sur le moteur de recherche « Google » (le 17 avril 2007), pour chacun des mots clefs « Bugey », « Bauges »

[207] G. Di Méo, *Ibid*
[208] G. Di Méo, *Ibid*
[209] G. Di Méo, *Ibid*
[210] Rappelons également que les contours retenus pour chacun des terrains d'étude correspondent peu ou prou à une délimitation « territoriale », au sens d'espace de vie et d'espace vécu, à l'exception peut-être du Bugey, dont la partie occidentale a moins retenu notre attention dans la mesure où elle perd son caractère montagnard, qui nous intéressait tout particulièrement.
[211] « Google » utilise l'algorithme du « PageRank » (PR) pour établir l'ordre d'affichage des résultats dans son moteur de recherche. Le PR est une note sur 10 servant à mesurer la pertinence et la popularité d'une page Internet par rapport au thème recherché. Cette note est attribuée essentiellement en fonction des liens externes pointant vers la page en question. Nous avons donc considéré, pour chaque mot clef interrogé, les 20 premières pages Web (correspondant à chaque fois à un site Internet distinct) affiché par « Google », en tant que résultat

et « Maurienne », souligne les éléments fondateurs de cette idéologie territoriale tout en en précisant, selon les institutions ou groupes sociaux émetteurs, les limites géographiques. Notons que la concordance toponymique entre des entités territoriales d'une part et certaines terminaisons de communes d'autre part (Saint-Rambert-en-Bugey, Doucy-en-Bauges, Saint-Michel-de-Maurienne…) a favorisé la parution des sites officiels de certaines mairies. Cette observation vaut de façon relativement équitable : trois communes des Bauges voient leur nom se terminer par « Bauges », trois dans le Bugey et quatre en « Maurienne ». Voici de façon synthétique (doc. n°99, 100 et 101), la liste des sites répertoriés ainsi que leur description rapide.

Doc. n°99 : Les marqueurs territoriaux du Bugey via Internet

BUGEY				
n°	Site Internet	Auteur	Contenu	Délimitation géographique
1	*www.bugey.com*	pays du Bugey	Venir, entreprendre, découvrir et vivre dans le Bugey	92 communes entre Saint-Rambert-en-Bugey, Brenod, Seyssel et Saint-Genis-sur-Guiers
2	*www.vinsdubugey.net*	syndicat des vins du Bugey	Information et publicité	Vignoble réparti de Ceyzériat à Izieu
3	*www.fr.wikipedia.org/wiki/bugey*	encyclopédie	Données géographiques, historiques. Subdivisions territoriales, chansons "identitaires"	arrondissement de Belley et de Nantua, soit 171 communes
4	*www.orchideesduhautbugey.chez-alice.fr*	site personnel	Informations diverses sur la flore du Bugey	Haut-Bugey (Valromey et communes plus au nord)
5	*www.ville-amberieuenbugey.fr*	site officiel de la commune	informations pratiques pour les habitants	Ambérieu-en-Bugey
6	*www.bugey-infoline.com*	?	publicités diverses sur des commerçants, artisans de Belley	Belley et alentours
7	*www.domaine-trichon.fr*	domaine viticole	site commercial des vins du Bugey	Lhuis
8	*www.ain.fr/decouvrir/loisirs/route-bugey.htm*	Conseil général de l'Ain	informations succinctes sur la route du Bugey (vins et fours)	?
9	*www.bugeyimmobilier.fr*	agence immobilière	annonces immobilières	Ambérieu-en-Bugey et alentours
10	*www.bugeyrail.free.fr*	site de l'amicale des modélistes ferroviaires ambarrois	présentation d'une exposition de modélisme ferroviaire	Ambérieu-en-Bugey et alentours
11	*www.saint-sorlin-en-bugey.com*	site officiel de la commune	informations pratiques pour les habitants	Saint-Sorlin-en-Bugey (à proximité de Lagnieu)
12	*www.cc-vallée-ain.fr*	site officiel de la communauté de commune "Bugey Vallée de l'Ain"	informations pratiques pour les habitants	10 communes situées dans la vallée de l'Ain, à une dizaine de km au nord d'Ambérieu
13	*www.cc-belley-bas-bugey.fr*	site officiel de la communauté de commune de Belley	informations pratiques pour les habitants	23 communes dont Belley au centre

pertinent d'une opération mathématique, mais également en raison d'un nombre de sites qu'un internaute peut parcourir s'il fait une recherche concernant un des ces territoires.

14	*www.membres.lycos.fr/cartopassion/page7.htm*	site personnel	données historiques sur les tramways du Bugey	Anciennes lignes de la Vallée de l'Ain, du Valromey et du Haut-Rhône
15	*www.tourisme.fr/officetourisme/amberieu-en-bugey.fr*	site national de tourisme	descriptif rapide d'Ambérieu-en-Bugey	Ambérieu-en-Bugey
16	*fr.wikipedia.org/wiki/amberieuenbugey*	encyclopédie	article sur la commune d'Ambérieu-en-Bugey	Ambérieu-en-Bugey
17	*www.vauxenbugey.free.fr*	site officiel de la commune	informations pratiques pour les habitants	Vaux-en-Bugey (à proximité de Lagnieu)
18	*www.tourisme-albarine.com*	site de l'office de tourisme de la vallée de l'Albarine	informations à destination des visiteurs	Canton de Saint-Rambert-en-Bugey
19	*www.ligneduhautbugey.fr*	site personnel	Informations sur la réhabilitation de la ligne Bourg-Bellegarde	Haut-Bugey
20	*www.vtt-bugey.com*	site personnel	Informations pour des sorties VTT ou autres 2 roues	Haut-Bugey

Doc. n°100 : Les marqueurs territoriaux des Bauges via Internet

BAUGES				
n°	Site Internet	Auteur	Contenu	Délimitation géographique
1	*www.parcdesbauges.com*	site officiel du PNR	informations sur le parc, le territoire, à destination d'un public ciblé, essentiellement touristique	PNR (58 communes)
2	*www.lesbauges.com*	site de l'office de tourisme du cœur des Bauges	informations touristiques	26 communes. «Coeur des Bauges »[212]
3	*www.pagesperso.orange.fr/marc.chanut/cartes-bauges.html*	site personnel	Photos du massif (paysages)	Massif des Bauges[213]
4	*www.perso.orange.fr/marc.chanut/cartes-bauges.html*	site personnel	index des photos	Massif des Bauges
5	*fr.wikipedia.org/wiki/massif-des-bauges*	encyclopédie	Données géographiques et historiques sur le massif	Massif des Bauges
6	*www.potesdesbauges.fr*	site associatif	site de la jeunesse baujue, à destination des habitants	Massif des Bauges
7	*www.sparvillers.free.fr*	site personnel	Organisation de randonnée dans les Bauges et en Chartreuse	Massif des Bauges
8	*www.gitesdesbauges.fr*	site personnel	Information et publicité pour un gîte	Les Désert
9	*www.randophoto.com/bauges-9508.htm*	site personnel	photos de randonnées ayant eu lieu dans le massif	Massif des Bauges
10	*www.geol-alp.com/bauges.index-bauges.htm*	site personnel	cartes géologiques sur l'ensemble du massif alpin	Massif des Bauges
11	*www.tomes-des-bauges.com*	Syndicat interprofessionnel de la tome des Bauges	information sur l'AOC "tome des Bauges"	Périmètre AOC tome des Bauges (une quarantaine de communes)
12	*www.tourisme.fr/office-de-tourisme/le-chatelard.htm*	site national de tourisme	descriptif du Chatelard et alentours	«Coeur des Bauges »
13	*www.parapente-bauges.com*	École de parapente	site commercial de sports nature	«Coeur des Bauges »
14	*www.equibauges.com*	Centre équestre	centre équestre de Lescheraines	Lescheraines
15	*www.massif.des.bauges.site.voila.fr*	site personnel	élevage canin	?
16	*www.meteofrance.com/FR/montagne/hnaige.jsp*	Météo France	prévisions sur l'enneigement	À la demande
17	*www.scolaires.lesbauges.com*	site hébergé par l'office de tourisme des Bauges	propositions et organisations de sorties dans le massif à destination des scolaires	«Coeur des Bauges »
18	*www.ere-des-bauges.fr*	site de la coordination locale d'éducation à l'environnement	propositions et organisations de sorties scientifiques	Massif des Bauges

[212] « Cœur des Bauges », ainsi nommé par le site. Ici, l'on connaît la délimitation précise du territoire ainsi nommé, ce qui n'est pas le cas pour les autres sites mentionnant le « cœur des Bauges »
[213] « Massif des Bauges », ainsi nommé par les sites sans plus de détail quant à la délimitation précise.

19	*www.cniel.com/prodlait/AOC/Bauges.htm*	Centre National Interprofessionnel de l'Economie Laitière	informations sur l'AOC "tome des Bauges"	Périmètre AOC tome des Bauges (une quarantaine de communes)
20	*www.haute-savoie.ialpes.com/auberge/bauges.htm*	Annuaire touristique	liste des fermes auberges et gîtes du massif	Massif des Bauges

Doc. n°101 : Les marqueurs territoriaux de la Maurienne via Internet

MAURIENNE				
n°	Site Internet	Auteur	Contenu	Délimitation géographique
1	*www.maurienne-tourisme.com*	site touristique du pays de Maurienne	informations à destination des touristes	Vallée de la Maurienne
2	*www.hautemaurienne.com*	site de l'office de tourisme du pays "Haute Maurienne Vanoise"	informations à destination des touristes	Haute-Maurienne Vanoise (7 communes à partir de Bramans)
3	*www.maurienne.fr*	site officiel du Pays de Maurienne	informations pratiques à destination des habitants et des entreprises	Vallée de la Maurienne
4	*www.saintJ.demaurienne.com*	site de l'office de tourisme de Saint-Jean-de-Maurienne	informations à destination des touristes	Saint-Jean-de-Maurienne
5	*www.maurienne-trains.com*	Magasins de modélisme	modélisme ferroviaire	Epierre
6	*www.saint-michel-de-maurienne.com*	site officiel de la commune	informations à destination des habitants	Saint-Michel-de-Maurienne
7	*www.maurienne-genealogie.org*	site associatif	informations à destination de ceux qui, en Maurienne ou ailleurs, font des recherches généalogiques	Vallée de la Maurienne
8	*www.maurienne360.com*	site personnel	photos de Maurienne (paysages)	Vallée de la Maurienne – haute montagne
9	*www.aixmauriennesavoiebasket.com*	site associatif	équipe de basket ball	Aix-les-Bains
10	*www.savoie-maurienne.latitude-gallimard.com*	Editions Gallimard	présentation d'une collection dédiée à quatre territoires dont la Maurienne	Vallée de la Maurienne
11	*www.solidart.net*	site associatif	art solidaire, atelier d'insertion	Saint-Jean-de-Maurienne
12	*www.saintJ.demaurienne.fr*	site officiel de la commune	informations à destination des habitants	Saint-Jean-de-Maurienne
13	*www.webcam.savoie-maurienne.com*	Site de webcam	webcam en direct de Saint-Jean-de-Maurienne	Saint-Jean-de-Maurienne
14	*www.maurienne-expansion.fr*	site officiel de la SEM	informations à destination du monde entrepreunarial	Vallée de la Maurienne
15	*www.savoie-maurienne.com/site/s-escalade/*	hébergé par le site Maurienne-tourisme	sites d'escalades en Maurienne	Vallée de la Maurienne
16	*www.balconsdemaurienne.com*	Village vacance situé aux Karellis	Informations commerciales à destination des touristes	Montricher-Albanne
17	*www.coeurdemaurienne.com*	site officiel de la communauté de commune de Saint-Jean-de-Maurienne	informations à destination des habitants	communauté de commune de Saint-Jean-de-Maurienne
18	*www.les-sybelles.com*	site officiel du domaine skiable	informations à destination des touristes	10 communes (vallée des Villards, des Albiez...)
19	*www.fr.wikipedia.org/wiki/maurienne*	encyclopédie	Données géographiques et historiques sur la Vallée	Vallée de la Maurienne
20	*www.pagesperso.orange.fr/trainsdemaurienne/*	site personnel	Description du matériel ferroviaire en Maurienne	Ligne de chemin de fer traversant la vallée de la Maurienne

Source : www.google.fr, L.Berne, EDYTEM, 2008

A travers un grand nombre de sites portés par des collectivités locales (quatre sites intercommunaux et trois sites communaux), le Bugey donne ainsi à voir l'image d'une région dualisée, entre la vallée de l'Ain et Ambérieu d'une part, entre la montagne jurassienne et le bassin de Belley (la majeure partie de notre terrain d'étude) d'autre part, les uns semblant ignorer l'existence des autres. Cette division s'appuie évidemment sur des systèmes territoriaux très différents, l'un beaucoup plus développé sur le plan économique et proche de Lyon, l'autre ayant conscience d'une situation d'éloignement relatif lui prêtant un statut récréatif tout en misant sur sa capacité à être multipolaire. L'aspect touristique de ce territoire fait l'objet de deux sites spécifiques, néanmoins renforcés par la présence de trois sites consacrés au vignoble bugiste (situé majoritairement à l'ouest et en dehors de notre terrain d'étude). L'image du Bugey communiquée par ce média est donc globalement très institutionnalisée, faisant référence à un espace vécu (services à la personne, informations « pratiques »…) peu ouvert sur l'extérieur, au sens où les sites qui le mentionnent sont avant tout destinés à ses habitants.

EN ce qui concerne les Bauges, on observe un consensus discursif et une homogénéité des images transmises par ce territoire, malgré une importante diversité d'auteurs. Cette homogénéité peut s'expliquer en partie par le faible nombre de sites communaux et en partie par la prégnance des sites associatifs ou personnels à vocation touristique dont le propos concerne quasi unanimement le massif ou le coeur des Bauges et ses richesses naturelles, paysagères. L'idéologie territoriale très affirmée émanant de ce corpus est incontestablement structurée par la présence du Parc Naturel Régional (premier site à apparaître dans « Google » telle la vitrine du massif). Les idées, valeurs et projets portés par cet organisme de gestion sont relayées (parfois sans intentionnalité) sur l'ensemble des autres sites : photos de randonnées, sports nature, éducation à l'environnement (trois sites lui sont entièrement consacrée en plus du PNR), AOC Tome des Bauges, hébergement et restauration, etc. Finalement, le manque de sites "pratiques" pour les habitants (un seul à destination des jeunes) donne surtout à voir un territoire à protéger et où il fait bon passer quelques jours de vacances.

De façon beaucoup plus équilibrée, sur les vingt premiers sites recensés dans « Google » en ayant entré le mot-clef "Maurienne", six ont une vocation clairement touristique (d'échelle intercommunale), cinq sont des sites pratiques hébergés par des collectivités territoriales (communes, intercommunalités, Pays et Société d'Economie Mixte), deux sites sont destinés aux passionnés de modélisme et de matériel ferroviaire (prégnance de ce type de loisirs dans les régions de grande tradition ferroviaire – deux sites Internet dans le Bugey), les autres sites touchant divers publics (généalogie, escalade, photo...). Un tel échantillon donne finalement à lire un espace lui aussi dualisé, non pas sur le plan géographique (l'unité de la vallée n'est pas remise en question, malgré la distinction de la Haute-Maurienne) mais sur le plan économique. En tant que territoire porteur de projets de développement économique pour ses habitants, il est également le support de nombreuses pratiques touristiques (dont le ski est la principale), et accueille à ce titre, de façon saisonnière et temporaire, des milliers de visiteurs. Malgré cette distinction notoire entre territoire du quotidien et espace de loisirs, il semble que le consensus concernant l'image de la Maurienne soit rapidement atteint : celui d'une vallée oscillant entre nature et culture,

image de la montagne contemporaine et témoin de la patrimonialisation de ce type de territoire.

Les délimitations géographiques dont font état la soixantaine de sites Internet identifiés sont également des indices à prendre en compte dans la caractérisation du degré d'ouverture de ces territoires. G. Di Méo rappelle d'ailleurs, à propos de la spatialité des identités, que cette dernière n'est pas étrangère à la géographie[214]. Autrement dit, elle n'est pas un simple construit social, mais s'appuie (en partie seulement) sur des déterminants spatiaux qui participent à ancrer des représentations et à construire les territoires. La géographie apparaît en effet à plusieurs reprises comme un des éléments fondateurs de la « clôture » territoriale, et par là même des idéologies qui lui sont associées. Plus le relief est prononcé, plus cet élément semble structurant et contribue, d'une certaine manière, à fermer ces territoires en les délimitant. Les exemples du massif des Bauges et de la vallée de la Maurienne sont en ce sens illustratifs ; îlot montagnard cerné par un tissu urbain relativement dense d'une part, grande vallée alpine dont l'entrée est clairement lisible dans le paysage d'autre part, dans les deux cas, ces éléments de relief, en tant que « bornage » de l'espace sont formellement exprimés sur la presque totalité des sites recensés. A l'inverse, dans le Bugey, où le relief est moins unitaire, les délimitations géographiques identifiés sont hétérogènes, rejoignant en ce sens une certaine « diversité identitaire » et des niveaux d'ouverture variables du strict point de vue topographique : plaine de l'Ain, bassin de Belley, Haut-Bugey… A la différence également du massif des Bauges et de la vallée de la Maurienne (où le relief peut apparaître d'emblée comme une limite, un obstacle), le Bugey se trouve être un territoire inégalement ouvert, selon le point d'entrée choisi.

Mais les tendances se profilant derrière les marqueurs territoriaux révèlent avant tout à une double influence :
- celle des groupes sociaux qui en sont à l'origine : les acteurs de ces territoires, qu'ils soient élus, membres d'associations, chefs d'entreprise ou simples habitants désireux de faire connaître les atouts de leur « pays » ;
- celle de ces sites Internet eux-mêmes, consolidant une idéologie territoriale, vis-à-vis des individus extérieurs comme de ceux qui les habitent.

En tant que vitrine des territoires, ces marqueurs territoriaux jouent un rôle majeur dans les représentations de l'ouverture et de la fermeture. Reflétant certes une part objective des espaces de vie, ils n'en sont pas moins un puissant facteur de déformation, néanmoins à prendre en compte et à inclure dans les processus d'ouverture. Ils interpellent également sur la relativité de ces processus : le Bugey qui pourrait apparaître, à travers cette analyse, peu enclin à s'ouvrir aux influences extérieures, n'en est pas pour autant fermé à ses habitants qui semblent bénéficier (au-delà des différents territoires qui y ont été identifiées) d'un espace relativement dynamique.

[214] G. Di Méo, *Composantes spatiales, formes et processus géographiques des identités*, Annales de Géographie, n°638-639, 2004, p. 339-362

5-2-2 L'espace vécu pour comprendre le sens donné au territoire

Afin de ne pas laisser au hasard les interactions entre représentations territoriales collectives et représentations territoriales individuelles, dans le but de mieux comprendre les processus socio-spatiaux qui alimentent ces dernières (ainsi que leur rôle dans le sentiment d'ouverture ou de fermeture de chacun), et pour procéder à une relativisation des identités territoriales en général, l'analyse des espaces vécus, décrits par A. Frémont comme « *l'ensemble des lieux fréquentés par l'individu, mais aussi des interrelations sociales qui s'y nouent et les valeurs psychologiques qui y sont projetées et perçues* » est au cœur de notre problématique.

L'enquête par questionnaire que nous avons proposée à 3 000 habitants répartis sur les trois terrains d'étude, et à laquelle près de 500 d'entre eux ont répondus, a été en partie conçue pour réagir par rapport à ces interrogations. Nous articulerons donc les réflexions à venir autour de deux questions qui leur étaient posées :

- « *de quel endroit vous sentez-vous originaire ?* »

- « *Vous discutez, à Lyon, avec un lyonnais que vous ne connaissez pas. Lorsque cette personne vous demande où vous habitez, vous lui communiquez le nom de votre commune, mais elle ne la connaît pas. Comment pourriez-vous lui situer oralement votre commune ?* »

> *« Etre de quelque part »…*

La question du lieu d'origine, qui rejoint celle de l'appartenance territoriale, constitue le socle de l'espace vécu, le référent spatial à partir duquel chacun se forge une territorialité, qu'il habite ou non le lieu auquel il fait référence. En outre, l'analyse des réponses des individus enquêtés (doc.n°102) permet de tirer deux conclusions majeures, dans des registres différents mais pourtant intimement liés ; d'une part l'ancrage affirmé des habitants dans leur territoire quotidien (et le cas échéant les principaux « courants géographiques » touchant ces espaces – dont les conséquences en terme d'identité territoriale sont incontestables), d'autre part le consensus autour des unités spatiales de référence, « *objets géographiques socialement répertoriés, identifiés et normés* »[215] témoin d'une construction de l'espace vécu autour de représentations subjectives et d'un espace objectif.

L'étude du sentiment d'appartenance à un lieu permet d'ores et déjà d'affirmer que l'ancrage territorial, lorsqu'il existe, n'est pas exclusivement réservé aux individus nés dans le territoire qu'ils habitent aujourd'hui. Ainsi, si dans la majeure partie des cas, lieu de naissance et lieu d'origine sont similaires, près de 15% des habitants de Maurienne par exemple expriment une différenciation très nette (y compris en terme de distance) entre ces deux types de lieux. Deux facteurs peuvent expliquer de tels écarts : le premier très pragmatique, serait le résultat d'une réponse «administrative », lieu de naissance dans lequel l'individu n'aurait vécu qu'une courte période (durant l'enfance) et rapidement

[215] G. Di Méo, *De l'espace subjectif à l'espace objectif : l'itinéraire du labyrinthe*, Espace Géographique 4-1991, p. 359-373

remplacé, à la suite d'un déménagement, par le lieu d'origine cité. Le second facteur explicatif relèverait quant à lui de l'appropriation d'un espace à un âge avancé de la vie. Ainsi, s'il est difficile de savoir auquel de ces deux facteurs attribuer le sentiment d'appartenance (des entretiens auraient peut-être pu répondre à cette question), il est néanmoins fort probable que ce deuxième facteur, intéressant du point de vue des représentations et de l'influence de l'espace sur l'individu, explique une grande partie de ces réponses. On peut néanmoins faire l'hypothèse de la nécessité d'une durée de vie minimale dans un même espace pour parvenir à l'expression d'un sentiment d'origine (faisant lui-même référence au passé ou au temps long), durée également conditionnée par un certain nombre d'évènements d'ordre affectif permettant cette appropriation (rencontres, découverte sensible des lieux, implication économique, etc.)

Doc. n°102 : Aux sources de l'espace vécu, « être de quelque part »…

De quel endroit vous sentez-vous originaire ? (valeurs indiquées en % des citations, par terrain d'étude)	**Maurienne**	**Bugey**	**Bauges**
Commune de résidence	22	25*	16
"Pays" (Bugey, Valromey, Bauges, Tarentaise, Maurienne…)	14	14	5
Autre commune du département	10	14	13
Autre commune hors département	11	14	8
Département de résidence	13	5	17
Autre département	12	11	20
Région de résidence	1	3	1
Autre région	9	7	12
Etat	3	2	3
Autre	4	1	3
Aucun	1	4	2

: La différence avec la répartition de référence est très significative (test du chi2)

Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

Plus généralement, les lieux d'origine énoncés par les habitants interrogés attestent d'un ancrage territorial fort, notamment dans le Bugey et en Maurienne où près du quart des individus se sent originaire de sa commune de résidence actuelle. Bien que ce chiffre soit plus faible dans les Bauges, il n'en demeure pas moins significatif et équilibré par un nombre important de réponses faisant coïncider lieu d'origine et département de résidence. Par ailleurs, alors que les répartitions statistiques du Bugey et de la Maurienne sont relativement proches, celle des Bauges reflète une réalité démographique différente, de plus en plus influencée par l'arrivée de « néo-ruraux » (ou par le caractère périurbain des franges du massif) au parcours résidentiel vraisemblablement plus varié. Si la Maurienne a, elle aussi, connu il y a quelques décennies un afflux de population étrangère (venue d'Italie d'abord, d'Afrique du Nord ensuite), l'inscription pérenne de ces nouveaux habitants (peu mobiles après leur émigration) ne semble avoir que peu modifié l'échantillon des réponses. Le fait que ces habitants soient faiblement représentés parmi les individus enquêtés (malgré une distribution des questionnaires la plus aléatoire possible) constitue également un élément explicatif de ce constat.

Une autre différence, certainement corrélée à la précédente analyse, tient de distinctions évidentes dans les unités spatiales de références utilisées. Ainsi, 52% des

bugistes enquêtés font référence à une commune (quelles que soient sa localisation géographique), contre 43% des mauriennais et 37% des baujus. L'échelle départementale est, quant à elle, citée par 37% des habitants des Bauges, 25% des habitants de Maurienne et seulement 16% des habitants du Bugey. Le constat de différences notoires dans ces échelles de référence, permet d'avancer l'hypothèse selon laquelle plus cette échelle de référence est grande (la commune), plus le lien unissant le lieu à l'individu est resserré. A l'inverse, un grand nombre de citations faisant appel au département atteste, dans les Bauges notamment (17% des citations) d'une prise de distance au territoire ou d'un espace vécu « élargi ».

Les références à des entités territoriales non administratives, correspondant à des unités topographiques et/ou identitaires (Bugey, Valromey, Maurienne, massif des Bauges…), réaffirment par ailleurs – plus modestement dans les Bauges (5% des citations contre 15% dans les deux autres secteurs) – les idéologies territoriales évoquées dans la partie précédente. Elles confirment également l'objectivation d'un espace communément vécu par ses habitants.

Finalement, au-delà de l'échelle à laquelle se réfère chacun pour évoquer le lieu dont il se sent originaire, c'est aussi sur le sens collectivement donné à ces espaces qu'il semble pertinent de conclure. Les repères fonctionnels et politiques cités (commune, département, région) confirment un besoin d'identification et d'insertion dans un espace préalablement structuré, objectivé : « *notre rencontre permanente avec l'infrastructure matérielle – géographique et économique – établit notre lien avec l'espace vécu. Notre participation aux sphères idéelles explique que nous donnions un sens collectif à cet espace, sens intelligible pour de larges franges de la société. Quant aux interférences permanentes entre les deux groupes d'instances – infrastructures et superstructures – elles rendent compte de la globalité d'un édifice socio-spatial qui plonge ses racines au plus profond de sa base géo-économique.* »[216]

> Des objets géographiques représentés, éléments structurants de l'espace vécu

Au-delà de la question du lieu d'origine, celle des éléments fondateurs du territoire intéresse particulièrement la construction de l'espace vécu. L'analyse comparative de ces éléments permet dès lors d'identifier des types de représentations spatiales inhérentes aux individus d'une part, aux territoires d'autre part. Faisant l'hypothèse que les objets géographiques convoqués par les personnes enquêtées pour situer leur commune de résidence seraient autant d'indicateurs des fondements socio-spatiaux de leur territorialité, nous leur avons proposé de localiser textuellement leur lieu de vie par rapport à Lyon, capitale régionale *a priori* connue de tous. Ces réponses conjuguent donc, dès leur formulation, une représentation personnelle de l'espace (basée sur les premiers éléments venant à l'esprit de leurs auteurs) et une « exigence » visiblement perçus par la majorité : les objets géographiques nommés doivent être facilement identifiables (là encore, *a priori*) par un individu extérieur au territoire. En cela, les caractéristiques géographiques fournies relèvent le plus généralement d'une échelle macro, évitant ainsi des descriptions beaucoup trop locales…

[216] G. Di Méo, *De l'espace subjectif à l'espace objectif : l'itinéraire du labyrinthe*, Espace Géographique 4-1991, p. 359-373

Doc. n°103 : Eléments fondateurs de l'espace vécu

Objets géographiques ou autres éléments cités par les habitants du Bugey ayant répondu au questionnaire	**Nombre de citations**	**Fréq.**
Ville importante (Genève, Chambéry, Bourg-en-Bresse...)	83	24%
Distance en kilomètre	58	17%
Ville située à l'intérieur du terrain d'étude (Belley, Ambérieu, Hauteville…)	47	14%
Ain	28	8%
Elément topographique remarquable (plateau d'Hauteville, plateau de Retord, lac du Bourget...)	24	7%
Ville située à l'extérieur du terrain d'étude (Nantua, Aix-les-Bains, Bellegarde…)	25	7%
Bugey	15	4%
Distance en temps	12	3%
Caractéristiques géographiques génériques (montagne, altitude...)	10	3%
Savoie	9	3%
Axe Lyon-Genève	8	2%
Autoroute	8	2%
Subdivisions identitaires (Valromey, Haut-Bugey...)	7	2%
Grand ensemble géographique (Alpes, Jura)	8	2%
Campagne, rural	2	1%
Précision historique	2	1%
Isère	1	0%
Evènement	1	0%
Total	348	100%
Objets géographiques ou autres éléments cités par les habitants des Bauges ayant répondu au questionnaire	**Nombre de citations**	**Fréq.**
Ville importante (Annecy, Chambéry, Aix-les-Bains, Albertville...)	147	38%
Elément topographique remarquable (Massif des Bauges, Lac d'Annecy, la Feclaz…)	72	18%
Distance en kilomètre	43	11%
Caractéristiques géographiques génériques (montagne, plateau...)	24	6%
Bauges (sans "massif des")	13	3%
Savoie	13	3%
Parc Naturel Régional	13	3%
Tourisme/sport (ski, station)	13	3%
Ville située à l'extérieur du terrain d'étude (Ugine, Frontenex, Saint-Jorioz…)	11	3%
Haute-Savoie	8	2%
Autoroute	6	2%
Distance en temps	5	1%
Evènement	5	1%
Campagne, rural	3	1%
Ville située à l'intérieur du terrain d'étude	2	1%
Suisse	2	1%
Bugey	1	0%
Grand ensemble géographique (Alpes, Jura)	1	0%
Italie	1	0%
Gastronomie	1	0%
Total	384	100%

Objets géographiques ou autres éléments cités par les habitants de Maurienne ayant répondu au questionnaire	Nombre de citations	Fréq.
Maurienne	59	14%
Tunnel du Fréjus	52	12%
Frontière franco-italienne	49	12%
Ville située à l'intérieur du terrain d'étude (Saint-Jean-de-Maurienne, Modane)	35	8%
Savoie	34	8%
Axe, direction, accès à l'Italie	33	8%
Cols (Mont Cenis, Iseran, Glandon, Croix de fer…)	33	8%
Distance en kilomètre	28	7%
Ville importante (Chambéry, Albertville...)	26	6%
Stations de ski	17	4%
Haute-Maurienne	15	4%
Route et autoroute	11	3%
"Fond de vallée", "bout", "dernière commune"…	10	2%
Grand ensemble géographique (Tarentaise, Alpes)	5	1%
Evènement (JO et tour de France)	5	1%
Fleuve, rivière	3	1%
Caractéristiques géographiques génériques (montagne, altitude...)	3	1%
Distance en temps	2	0%
Parc national de Vanoise	2	0%
Total	422	100%
: La différence avec la répartition de référence est très significative (test du chi2)		

Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

Après recodage des réponses en une vingtaine de grandes catégories[217] variables d'un terrain à l'autre (doc. n°103), l'on parvient à spécifier ce qui, pour chaque territoire, semble le caractériser, et ce qui, de manière plus transversale, relève de l'inconditionnalité de la représentation socio-spatiale. Procédant du général au particulier, c'est ce dernier point que nous commencerons par analyser, avant de nous pencher sur ce qui contribue plus singulièrement à fonder l'identité territoriale. Enfin, nous verrons en quoi ces spécificités et ces lieux communs participent à l'ouverture et à la fermeture des territoires, tels qu'ils peuvent être perçus et vécus par leurs habitants.

Parmi les cinq catégories de réponses les plus fréquemment citées, trois sont récurrentes :

►les villes importantes extérieures au terrain d'étude ou de taille moyenne situées à l'intérieur du terrain ;

►la distance, exprimée en kilomètre ;

►le département.

Ces trois éléments illustrent alors ce qui était avancé plus haut : le sens à donner collectivement à un espace. Les points, lignes et surfaces ainsi cités confirment le besoin d'objectivation de l'espace par la mobilisation d'éléments normés.

[217] La question posée était ouverte (voir 2-2-2)

►En ce qui concerne les relations pouvant exister entre la ou les villes citées et la commune de résidence, elles sont le plus souvent régies par la **proximité**. Ainsi, au sujet du Bugey, les références à Bourg-en-Bresse et à Genève sont majoritaires dans les réponses des habitants d'Ambérieu et d'Hauteville, alors que Chambéry et Aix-les-Bains apparaissent au premier plan pour les habitants de Belley et Chazey-Bons. De plus, Genève, relativement éloignée du terrain d'étude, l'est explicitement dans les représentations : les enquêtés convoquent fréquemment cette ville en tant qu'extrémité d'un segment sur lequel ils positionnent leur commune ("entre", "sur l'axe"…).

Dans les Bauges, citer des villes importantes demeure, comme pour le Bugey, le moyen le plus utilisé pour situer une commune. Cela étant, il existe de réelles distinctions, correspondant là aussi à des aires d'influence et à une idée de proximité. Ainsi, les habitants de Saint-Eustache, Saint-Jean-d'Arvey, les Déserts et Cléry ne font référence qu'à une seule ville (respectivement : Annecy, Chambéry, Chambéry et Albertville), alors qu'Aillon-le-Jeune et Cusy oscillent entre deux villes (Chambéry/Annecy et Aix-les-Bains/Annecy). Les autres communes du massif, plus distantes des principales agglomérations, sont très fréquemment situées au cœur d'un triangle Annecy/Chambéry/ Aix-les-Bains. Ces représentations contribuent ainsi à définir les limites des zones d'influences urbaines.

Bien que ce type de réponses ait été moins fréquemment introduit par les habitants de Maurienne, elles sont néanmoins plus tranchées et portent sur deux communes situées dans la vallée : Saint-Jean-de-Maurienne et Modane. Elles sont citées à égalité (et proportionnellement à la répartition des questionnaires en « basse », « moyenne » et « haute » Maurienne) et sont réunies dans 24% des cas où elles sont mentionnées. L'espace mauriennais sert donc de référent à sa population qui, on le verra plus loin, a éminemment conscience de la fonction de passage de la vallée. Alors que dans les autres terrains des villes extérieures étaient le plus fréquemment évoquées, la vocation de transit et, depuis quelques décennies celle de tourisme hivernal, semblent concéder à ses habitants une représentation formulée ici trivialement : « *qui ne connaît pas Saint-Jean-de-Maurienne ou Modane ?* »…

►La **distance**, essentielle dans l'appréciation de la proximité ou au contraire de la mise à l'écart, n'est que peu évoquée (dans le massif des Bauges) relativement à Lyon, mais plutôt par rapport à un point de repère intermédiaire, situé non pas sur le trajet « Lyon-commune de résidence » mais non loin de cette dernière. Ainsi, les précisions kilométriques apportées par les habitants interrogés accompagnent le plus souvent les citations d'agglomérations urbaines des alentours (Annecy, Chambéry, Aix-les-Bains, Albertville). Lorsque qu'il est fait référence à plusieurs villes, chacune est affublée d'une distance par rapport à la commune de résidence. Plus rarement, ces indications kilométriques sont accolées à des éléments topographiques : lac d'Annecy ou col de Leschaux. A l'inverse, les habitants du Bugey, plus proches de Lyon, en terme de distance mais aussi d'influence socio-économique, précisent volontiers les kilomètres séparant directement leur commune de résidence à l'agglomération lyonnaise. En Maurienne, les distances s'expriment très majoritairement par rapport à des villes ou à des éléments de repère situés à l'intérieur de la vallée, bien qu'un certain nombre de réponses portent sur une distance relative à Chambéry ou Albertville (cette fois-ci en tant que point situé sur l'axe Lyon-Maurienne). En comparant les distances moyennes calculées par terrain d'étude, il apparaît que les habitants des Bauges s'inscrivent dans un système beaucoup plus réduit (20 km), lié indéniablement à la répartition géographique des agglomérations qui entourent le massif. Les distances

appréciées par les bugistes et les mauriennais sont en moyenne deux fois plus importantes (40 km), en raison de la taille de chacun de ces terrains mais aussi et surtout d'une mise à distance par rapport au réseau de villes par lequel ils peuvent se sentir respectivement concernés.

►Enfin, les références faites aux départements (Ain, Savoie et Haute-Savoie), lorsqu'elles existent, servent moins à localiser précisément la commune de résidence qu'à en fixer un cadre géographique. En effet, cette information seule ne serait pas d'un grand intérêt tant les possibilités de situer un point dans ce départements se multiplieraient. En revanche, ce type de réponse, confirmant une fois encore l'influence de cette unité administrative, positionne la commune de résidence au sein de l'espace régional (échelle à laquelle il aurait été absurde de faire allusion, Lyon s'y trouvant) et peut avoir également comme fonction de fixer une limite identitaire, corrélée d'ailleurs à l'historicité des départements.

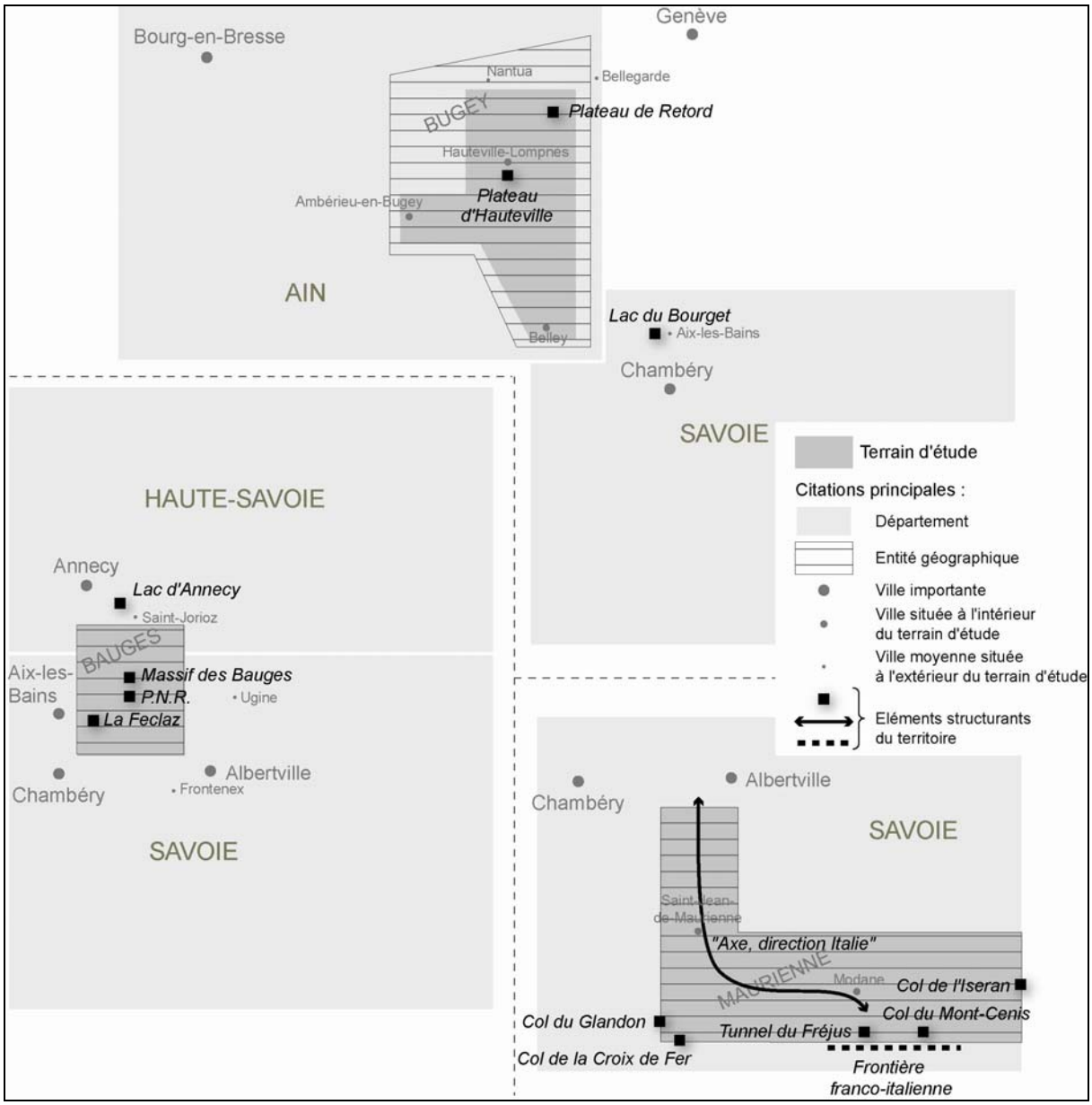
En plus de la distance, des villes et des départements, apparus comme des éléments fondateurs (et inconditionnels) de l'espace vécu, un certain nombre d'objets géographiques révèlent les caractéristiques intrinsèques et remarquables de ces espaces. Ces caractéristiques, partagées par un grand nombre d'habitants, concourrent à forger des représentations (individuelle et collective) et donnent à voir ce qui pourrait caractériser le sentiment d'ouverture ou de fermeture d'un espace quotidien – nécessairement « ouvert » pour l'occasion, puisque le lyonnais doit pouvoir y accéder mentalement.

Nous l'avons vu, les réponses les plus fréquentes dans le Bugey font référence à des villes, à des distances et au département de l'Ain. En cela, le Bugey est, des trois terrains d'étude, celui qui apparaît le moins « spécifique ». Quelques éléments de topographie (doc. n°104) viennent tout de même compléter les descriptions (plateau de Retord, Plans d'Hotonnes, plateau d'Hauteville) et, de façon beaucoup plus parcimonieuse, des indications concernant des distances temps, l'axe Lyon/Genève, l'autoroute ou encore (mais faiblement) le caractère montagnard du territoire. La proximité de l'agglomération lyonnaise peut expliquer en grande partie cette apparente facilité d'accès, situation d'ouverture à laquelle rien ne semble faire obstacle ou très peu. Mais on peut également interpréter l'absence d'éléments forts dans ces descriptions comme un déficit de marqueurs territoriaux structurants, participant ainsi à l'expression d'un territoire plus banalisé que valorisé. Si cela ne suffit pas à conclure au sentiment de fermeture des habitants de cet espace, se dégage également une impression d'isolement, par manque d'éléments faisant lien.

Les Baujus, s'ils ont dans l'ensemble livré des réponses proches de celles des habitants du Bugey, s'en démarquent pourtant par de nombreuses références à la montagne, et plus précisément au massif. Consciente ou pas, la distinction entre « Lyon - espace de plaine » et « les Bauges - espace de montagne » est ostensible et participe, à travers les valeurs positives communément suggérées par la montagne, à spécifier ce territoire. De plus, en se positionnant à l'intérieur de ce massif, les habitants enquêtés circonscrivent leur territoire sans pour autant s'y sentir enfermés, les références aux villes voisines étant nombreuses. C'est donc le sentiment non pas d'un espace clos mais plutôt d'un espace abrité (voire protégé) qui ressort. Cela étant, à la manière d'une forteresse, n'est-il pas plus aisé d'en sortir que d'y entrer ? Il semblerait que nombre de descriptions convergent dans ce sens, précisant en quelque sorte les difficultés d'accessibilité auxquelles

pourrait être confronté un lyonnais se rendant dans les Bauges (difficultés outrepassées voire inexistantes pour qui y habite) : le massif serait donc à la fois ouvert et fermé.

Doc. n°104 : Citations des objets géographiques structurant les représentations, par terrain d'étude



Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

Les habitants de la vallée de la Maurienne indiquent, plus que dans les autres terrains, des particularités socio-spatiales, élevées ici au rang de symbole et avec lesquelles ils doivent composer au quotidien. Ainsi, si l'on retrouve des références aux villes et au département, les objets géographiques cités en premier lieu corroborent les principaux éléments fondateurs de ce territoire. L'expression d'une identité y est plus qu'ailleurs réaffirmée par la précision topographique et toponymique délivrée par 50% des personnes interrogées : « *la vallée de la Maurienne* » ou « *la haute-Maurienne* ». Les éléments de réponses arrivant en deuxième position font référence à des points de ruptures majeurs dans la vallée, s'accompagnant de fonctions particulières : le tunnel du Fréjus d'une part, la situation de frontière d'autre part. Dès lors, un territoire à deux visages se dessine : celui du

passage (l'ouverture) et celui de l'extrémité (voire de verrou ou de finitude – la fermeture). Indissociables de l'histoire de la vallée, ces deux aspects sont pourtant éloignés l'un de l'autre du point de vue des représentations, le premier faisant état d'une ouverture absolue (tel qu'il semble intentionnellement exprimé par les habitants), le second d'une fermeture. C'est par cette tension que l'idéologie territoriale de la Maurienne s'est modelée et que ses habitants y ont bâti leur territorialité. Les représentations des mauriennais interrogés laissent donc transparaître un territoire fonctionnellement partagé, ouvert grâce au tunnel du Fréjus et aux cols facilitant le passage d'une vallée à une autre, fermé par la frontière avec l'Italie et le relief de haute montagne.

La connaissance affinée du lieu d'origine et des objets géographiques structurant le territoire des habitants enquêtés aura donc permis, en plus de rendre compte d'espaces vécus à la fois uniques et répondant à des logiques socio-spatiales collectives, de confirmer la simultanéité des états d'ouverture/fermeture d'un espace, tout en réitérant leur caractère subjectif, néanmoins fondé sur des principes objectifs d'organisation de l'espace. Les représentations territoriales ainsi étudiées, bien que portant sur quelques centaines d'individus seulement, confirment alors leur rôle clef dans l'ouverture ou la fermeture, parce qu'elles permettent l'expression d'un sentiment territorial (de fermeture ou d'ouverture) et parce qu'elles sont à l'origine d'idéologies territoriales sur lesquelles s'appuient les processus d'ouverture et de fermeture pour exister.

>> - <<

L'accessibilité mentale (ou idéelle) est un présupposé à l'appréciation de l'ouverture et de la fermeture d'une part, à leur construction d'autre part.

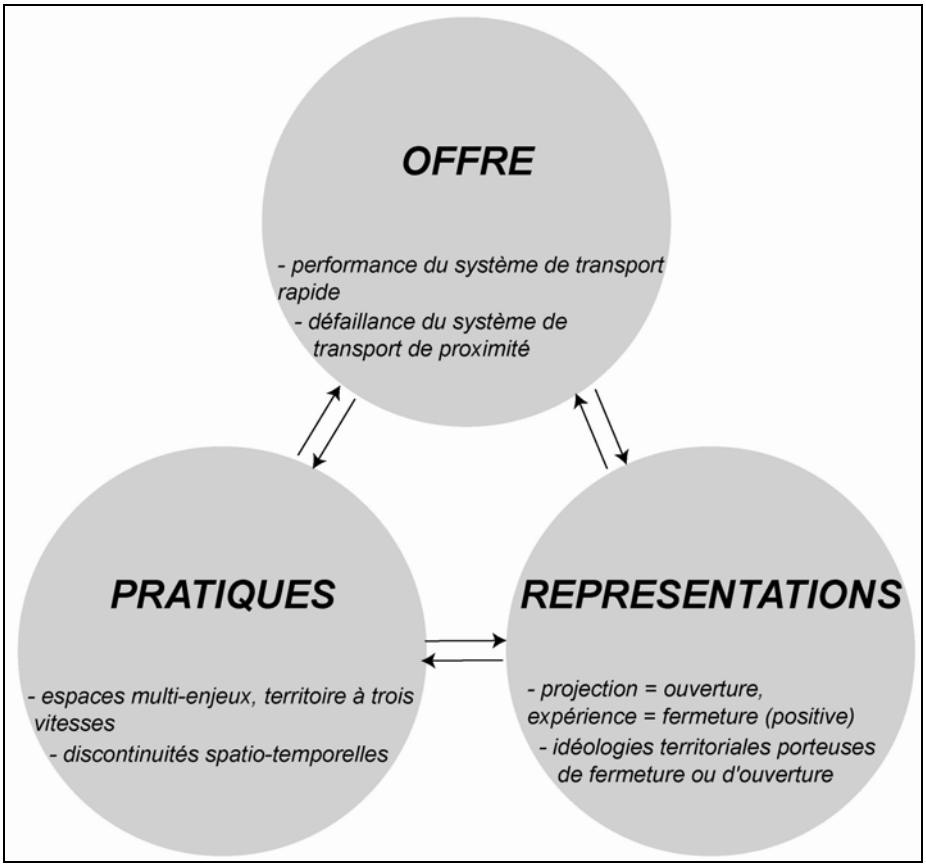
Ce chapitre a mis à jour, dans un premier temps, les liens unissant les réseaux de transports aux représentations territoriales, aussi bien en terme de représentation des réseaux eux-mêmes que des territorialités qu'ils suscitent. Ainsi, un même système de transport peut, selon les vitesses et les besoins, faire l'objet de projections et d'expériences. Ces deux modes d'appropriation de l'espace donnent naissance à des représentations territoriales variées, tendant dans un cas (infrastructures de transports rapides) à percevoir le territoire comme ouvert, dans un autre (réseau local, de proximité) comme fermé, sans pour autant d'ailleurs que ce processus soit vécu de façon négative, au contraire.

Si la relation entre un système de transport et des représentations territoriales est un des moyens de mesurer l'ouverture et la fermeture, elle permet également d'entrevoir les mécanismes de ces processus territoriaux. Ainsi, bien que des critères objectifs entrent également dans la définition de l'accessibilité d'un territoire, l'image renvoyée par ce dernier est déterminante, aussi bien pour ses habitants que pour des personnes « extérieures » et conditionne en grande partie son degré d'ouverture.

CONLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE

De l'offre aux représentations en passant par les pratiques, l'analyse en trois dimensions du système de transport (doc. n°105) proposée dans cette partie a permis de mesurer l'accessibilité de chacun des terrains d'étude de manière relativement complète et de préciser le rôle de chacun de ces facteurs dans les processus d'ouverture et de fermeture des territoires. Difficile cependant de hiérarchiser ces éléments, tant leur complexité est réelle et leurs interactions les uns avec les autres est primordiale dans la genèse de ces processus.

Doc. n°105 : Organisation du système de transport autour de l'offre, des pratiques et des représentations



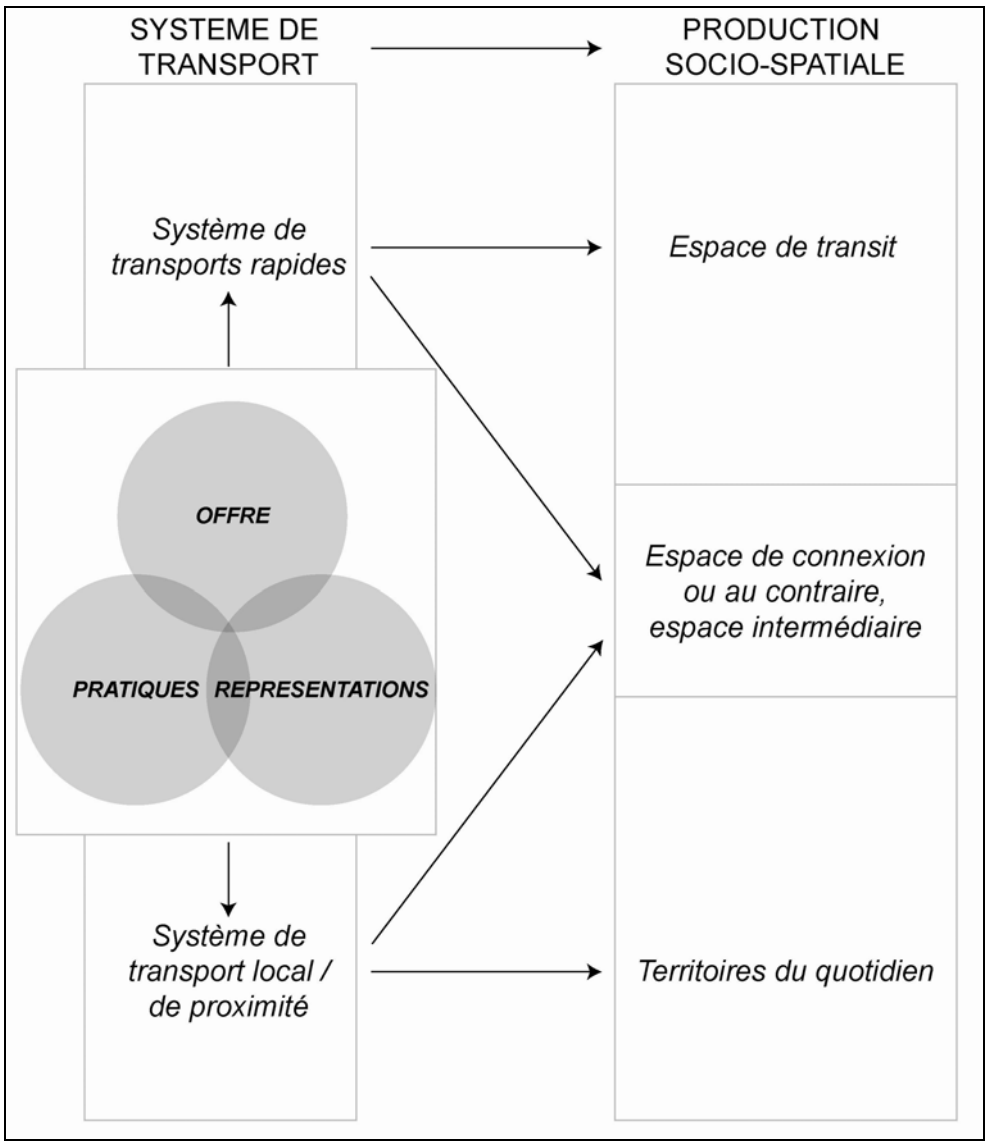
Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

La démarche a consisté en l'étude d'un certain nombre de critères permettant de mesurer le niveau d'ouverture ou de fermeture d'un territoire. Les critères permettant d'évaluer l'offre de transport touchent essentiellement à la possibilité de se connecter à un réseau (analyse mode par mode). Les pratiques s'apprécient pour leur part à travers les critères de flux de circulation et de mobilités, mais aussi à travers les fréquences et les motifs d'utilisation des infrastructures de transport. Enfin, les critères permettant d'estimer le rôle des représentations territoriales dans l'ouverture et la fermeture concerne la qualification des réseaux de transports par les habitants et l'étude de leurs territorialités. Bien que le chapitre suivant soit l'occasion d'une synthèse du niveau d'ouverture et de fermeture par terrain, il est d'ores et déjà possible de conclure sur l'intérêt d'une telle approche combinant

plusieurs indicateurs là où scientifiques et acteurs institutionnels se cantonnent souvent à un, voire deux indicateurs (offre et pratiques). Les divergences constatées entre chacun des critères et entre chacun des indicateurs soulignent ainsi la subjectivité de l'enclavement, subjectivité qui serait à prendre en compte dans les politiques de désenclavement.

L'échelle d'analyse et les fonctions du territoire (dont dépendent les pratiques et les représentations) se révélent déterminantes dans la compréhension des dynamiques territoriales. La production de trois types d'espaces faisant le jeu à la fois de l'échelle et de l'usage (doc. n°106) fait donc état de la « verticalité » des processus d'ouverture et de fermeture, qui ne dépendent alors pas uniquement de l'évolution dans le temps d'un territoire, mais bien de l'articulation entre plusieurs territoires (d'échelle différentes).

Doc. n°106 : Interrelations entre réseaux de transport et territoires



Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

Fruit d'une analyse fine de nos terrains d'étude, cette mise en système est un apport certain pour l'enrichissement théorique et méthodologique des notions d'ouverture et de fermeture, objet de la troisième partie.

Troisième partie

Contributions à la connaissance de l'ouverture/fermeture

Les systèmes de transport ont été placés, sous différents angles d'approche (offre, pratiques et représentations), au cœur de l'état de l'art et de l'analyse spatiale de cette recherche. Les enseignements de la première partie et les conclusions de la deuxième guident donc cette troisième et ultime étape vers l'enrichissement et la déclinaison des notions de fermeture et d'ouverture, toujours selon le prisme du système de transport. Un certain nombre de points de la problématique ont d'ores et déjà été abordés et plusieurs questions posées en introduction ont trouvé une réponse (conséquences de la présence ou non des infrastructures de transports rapides pour les habitants, niveaux d'accessibilité pour les territoires étudiés, interrelations entre représentations territoriales, usages et réseaux de transports à disposition…). Retour d'expérience, il s'agit maintenant de dégager, en s'appuyant sur les territoires étudiés, de dégager des connaissances et des réflexions plus générales.

En l'occurrence et successivement, quatre domaines vont être abordés.

Tout d'abord, à l'issue de la démarche déclinant les trois approches focalisées sur l'offre, sur les pratiques puis sur les représentations, quels enseignements peut-on tirer en matière d'état et de degré d'ouverture/fermeture de territoire ? Implicitement est posée ici la question de la mesure de l'ouverture/fermeture.

Est-il possible, ensuite, d'identifier au sein du Bugey, des Bauges et de la Maurienne une ou plusieurs des configurations territoriales de l'enclavement définies par B. Steck ? La liste peut-elle être complétée ? En relation étroite avec cette contribution, quel apport en matière de processus ?

Comme indiqué en début de recherche doctorale, deux des trois terrains sont inscrits chacun au sein d'une maille autoroutière. Que peut-on retirer de la présente analyse comme contribution scientifique à la connaissance des mailles autoroutières ?

Enfin, sur le plan de l'ouverture/fermeture de montagne, que peut-on apporter à propos du facteur « montagne » ?

Chapitre 6

Etats et degrés d'ouverture/fermeture

L'ouverture et la fermeture du Bugey, du massif des Bauges et de la vallée de la Maurienne ont été appréhendées à travers les trois indicateurs principaux (l'offre de transports, les pratiques de mobilités et les représentations). L'analyse (à grande échelle dans un premier temps, à petite échelle ensuite) détaillée de chacun de ces indicateurs, et des critères qui les composent, a montré combien un territoire est, paraît ou est perçu comme plus ou moins ouvert ou fermé.

La question récurrente posée à propos de l'ouverture et de la fermeture est celle de leur mesure. Cette mesure introduit un grand nombre de critères, quantitatifs ou qualitatifs, à des échelles spatiales et temporelles diverses. A partir de quel niveau un territoire est-il considéré comme ouvert ? Quels sont les critères les plus pertinents ? La mesure de l'ouverture et de la fermeture est-elle plus objective avec des critères quantitatifs ? Pourquoi des éléments qualitatifs demeurent-ils indispensables ?

Ainsi, l'appréciation du niveau d'ouverture d'un territoire repose non seulement sur l'analyse des critères qui le constituent mais aussi sur la manière dont ces critères s'articulent entre eux. La définition de seuils, au-delà ou en-deçà desquels un critère oriente le territoire vers l'ouverture par exemple, reste dans l'ensemble difficile à déterminer, en raison de leur relativité. A défaut donc de pouvoir modéliser (au sens mathématique) des situations territoriales, l'entrée par les processus offre la possibilité, de mesurer le poids de tel critère ou de tel indicateur dans l'ouverture/fermeture (en faisant varier les facteurs et en les ajustant).

Les « remèdes » à apporter à un territoire passent indubitablement par un bon diagnostic de son état. Une politique de désenclavement ne peut donc se soustraire à une évaluation complète des causes de l'enclavement. Ce diagnostic, il y a quelques décennies encore exclusivement tourné vers la seule offre en infrastructures de transport, s'est diversifié en intégrant l'utilisation faite de ces infrastructures et, plus récemment encore, les représentations territoriales, reconnaissant à travers elles le rôle de la subjectivité dans la fermeture. Ces trois indicateurs (offre, pratiques et représentations) fixent le cadre théorique et méthodologique de la mesure de la fermeture.

La méthodologie ici mise en place a pour vocation de constituer un éventail le plus large possible de points de vues et d'approches, afin de procéder à une évaluation fine des états et des processus territoriaux. Les apports de chacune de ces approches (6-1) et des critères (6-2) mobilisés sont nombreux, bien qu'elles aient aussi montré certaines limites et que quelques absents aient fait défaut.

L'appréciation des terrains d'étude à travers cette grille de lecture permet, en plus de valider l'approche développée ici, d'acquérir une connaissance synthétique sur le niveau d'ouverture et de fermeture de chacun des secteurs (6-3).

6-1 LES DIFFERENTES APPROCHES POUR LA MESURE DE L'OUVERTURE ET DE LA FERMETURE

B. Steck rappelle que cette mesure, indissociable de celle de l'accessibilité, vise à évaluer les possibilités de circulation au sein d'un territoire, de connexion entre deux territoires ou d'accès à un réseau, à des lieux, à des services[217]. La richesse et la complexité de l'accessibilité nécessitent dès lors de faire intervenir plusieurs types de matériaux pour son évaluation : des critères quantitatifs ou qualitatifs, des éléments objectifs, d'autres subjectifs, des « pas-de-temps » variés, des données internes ou externes au territoire, à des échelles différentes, etc.

6-1-1 La difficile quantification de seuils

La quantification est-elle synonyme d'objectivité ? Des critères quantitatifs permettent-ils automatiquement de définir des seuils ? S'il s'avère effectivement plus simple d'objectiver des phénomènes et de délimiter leur intensité à partir de données quantifiées, la systématisation, en la matière, est loin d'être la règle.

Deux des trois indicateurs déclinés sur les terrains d'études comportent ce type de critères : l'offre et les pratiques (les représentations sont elles aussi quantifiables, mais par le biais de données qualitatives). D'une façon générale, les critères quantitatifs s'avèrent très « confortables », dans leur collecte comme dans leur traitement ou dans l'analyse que l'on peut en tirer. Plus que les critères qualitatifs, ils permettent, avec précaution tout de même, de déterminer des niveaux d'intensité pour l'ouverture et la fermeture. La relativité dans laquelle se construisent ces processus territoriaux impose cependant d'ajuster ces seuils, en fonction du type d'espace, de ses fonctions principales, de son rôle vis-à-vis des autres espaces.

L'exemple de l'indice de connexité routière est en ce sens très illustratif : c'est la densité moyenne des trois terrains qui a servi au calcul de l'indice de base (indice 100). A partir de ce seuil, et en raison de sa valeur moyenne (la relativité de l'ouverture et de la fermeture étant une des caractéristiques principales de ces processus), sont donc considérées comme ouvertes les communes ayant un indice supérieur à 100 et fermées celles dont l'indice est inférieur. Il s'agit alors, en réalité, de relativiser l'ouverture de certains territoires par rapport à d'autres. Ceci étant, l'indice moyen des trois terrains de recherche (indice 100 = 2,6 nœuds/km²) représente-t-il, par rapport à d'autres secteurs, une situation ouverte, fermée ou intermédiaire ? Le choix du territoire de référence induit ainsi un parti pris dont dépend la mesure finale de l'enclavement.

L'indice nodal d'accessibilité ferroviaire est pour sa part plus tranché, distinguant d'emblée les communes détenant une gare de celles qui n'en n'ont pas. Dans le cas des communes équipées, les indices calculés et répartis en quatre classes offrent une hiérarchie dans le niveau d'ouverture ferroviaire. Dans le cas d'absence de gare, un critère sous-jacent intervient (tout comme d'ailleurs pour la mesure de l'accessibilité aéroportuaire ou

[217] B. Steck, *Contribution à une géographie du développement*, HDR, 2000, Université du Havre, tome 1, 258 p.

autoroutière) : le temps de parcours routier pour accéder à la gare. Alors même que ce critère est quantifiable, il peut s'avérer difficile de fixer un seuil au-delà duquel la distance est trop. importante pour l'usager au point de devenir un obstacle au déplacement. Cette appréciation doit donc se faire au regard du motif du déplacement et du type d'usager.

D'autres types de critères quantitatifs concernent cette fois les pratiques. Il s'agit de mesurer d'une part des volumes, de personnes ou de marchandises, et d'autre part de destinations « privilégiées ». Vues à travers cet indicateur, l'ouverture et la fermeture sont donc conditionnées par l'intensité des déplacements, témoin de la capacité d'ouverture des populations (en se déplaçant) et des espaces (en accueillant ces mobilités). Bien que ces deux critères soient facilement quantifiables, il semble délicat de fixer une masse critique précisant un niveau d'ouverture. L'analyse spatiale, et la représentation cartographique qui lui est associée, permettent toutefois, sans chiffrer ces seuils, de déterminer des limites visuelles, matérialisées par l'épaisseur d'un trait (intensité du phénomène – « trafic de transit » par exemple) ou l'étendue d'une aire d'influence (délimitation spatiale du phénomène – « navettes domicile-travail »).

Une dernière difficulté tient à la généralisation des phénomènes observés, impliquant des arbitrages, certes représentatifs d'une majorité (notamment au sujet des mobilités quotidiennes), mais de fait discriminants pour la part restante.

Le poids des critères quantitatifs apparaît donc prépondérant dans la mesure des états et des processus d'ouverture/fermeture. Ils permettent tout d'abord de traiter des séries statistiques importantes, souvent préexistantes à l'étude. Ils ont par ailleurs quelque chose de rassurant, voire de prévisible, parce qu'ils ont été analysés par des générations de chercheurs. Enfin, bien que les progrès de l'informatique n'opèrent en eux aucun changement de fond, le développement des Systèmes d'Information Géographique offre de plus nombreuses possibilités de traitement à partir de tels critères.

Pour autant, la quantification de la fermeture et de l'ouverture à partir de ces éléments est loin d'être évidente, et n'est en rien totalement objective. Nous l'avons vu, les seuils fixés, lorsqu'il est possible de le faire, sont toujours relatifs (mais non dénués d'intérêt). L'analyse diachronique de données quantitatives peut contribuer à mesurer un peu plus l'ouverture et la fermeture, en proposant, au même titre que l'évaluation visuelle fournie par l'analyse spatiale (ici « plus » ou « moins » que là-bas), la mise en évidence d'une relativité temporelle (aujourd'hui « plus » ou « moins » qu'hier).

6-1-2 Subjectivité et psychologie de l'ouverture/fermeture grâce aux critères qualitatifs

Ayant fait leur entrée plus récemment dans les recherches sur les interactions entre système de transport et territoire, les critères qualitatifs n'en sont pas moins primordiaux dans les processus d'ouverture/fermeture. Ce travail s'est d'ailleurs attaché à démontrer le rôle majeur des représentations territoriales dans la fermeture, mettant en lumière la subjectivité de cette dernière tout autant que sa « réalité non-problématique » dans la plupart des territoires étudiés.

Quatre aspects des représentations territoriales ont été développés : les représentations des habitants vis-à-vis du système de transport (interne et externe à leur territoire quotidien), celles des habitants concernant leur territoire quotidien dans l'espace régional, celles que donnent à voir les territoires aux territoires extérieurs et celles que portent les collectivités sur l'enclavement d'une part, sur les territoires d'autre part[218]. Un travail exhaustif ou tout du moins représentatif est évidemment impossible à réaliser sur la base de ces critères (alors qu'il a été permis de le faire, à propos des migrations quotidiennes de travail notamment), et les résultats obtenus sont évidemment partiels. La question du volume traité est aussi posée : 500 personnes enquêtées sur quelques 91 000 habitants au total (soit 0,5% de la population). On pourrait dès lors s'interroger sur la validité de l'enquête ? Justement parce que les critères quantitatifs ne sont pas entièrement satisfaisants, ces éléments qualitatifs, bien que limités en nombre, sont d'un intérêt grandissant dès lors que l'on admet que l'ouverture et la fermeture sont des processus territoriaux induisant une appropriation déformée de la réalité spatiale. L'intérêt du nombre s'efface donc derrière celui de la diversité des situations, des individualités.

Ces critères qualitatifs permettent alors d'affiner la connaissance des attitudes, des comportements liés à la fermeture et à l'ouverture. Le croisement des trois indicateurs (offre, pratiques et représentations) met en lumière des contradictions ou des incohérences que seule une approche qualitative permet de révéler et d'expliquer.

6-1-3 Comparer pour évaluer

Les processus d'ouverture/fermeture se caractérisent par leur relativité. Les territoires évoluent et s'évaluent donc en réaction à des espaces ou à des périodes « autres ». Dans cette perspective, l'approche comparative est fondamentale. Cette confrontation des regards peut alors porter sur des objets très différents et complémentaires :

- l'espace (plusieurs « terrains d'étude »),
- l'échelle (de l'individu au territoire),
- la périodicité (analyse diachronique),
- la saisonnalité (phénomènes cycliques),
- le lieu d'observation (de l'intérieur, de l'extérieur)
- le mode de transport, etc.

Sans compliquer des processus territoriaux qui le sont déjà par nature, il est simplement possible d'affirmer qu'une grande partie de l'ouverture/fermeture se joue dans ces relations, qu'elles soient « horizontales » (entre espaces, entre échelles, entre périodes,

[218] Ce dernier type de représentations a été abordé à propos de l'offre routière. Ces représentations pourraient néanmoins faire l'objet d'une étude plus approfondie, en terme de jeux d'acteurs (élus, administrations, lobbys, associations, etc.) et de territoires de projet qui en découlent, dans un travail qui serait centré sur les politiques territoriales de désenclavement.

etc.) ou « verticales » (dynamiques spatiales variables selon la saison, représentations dépendantes de l'échelle, système de transport requalifié dans le temps, etc.), l'espace restant le référent de toutes les comparaisons établies.

La mesure des situations d'ouverture/fermeture des terrains étudiés repose sur une approche comparative avec tous les atouts et toutes les difficultés que comporte une telle démarche. Les premiers éléments de comparaison et de différenciation sont intervenus très tôt dans l'analyse, dès le choix des terrains d'étude, à travers leur situation particulière vis-à-vis des réseaux de transports rapides : ainsi, il devenait possible d'évaluer, en fonction de l'éloignement au réseau et en fonction de sa forme, la part imputable à ce dernier dans l'ouverture/fermeture. Au contraire, le caractère montagnard des trois terrains a été retenu comme un critère commun à tous les espaces étudiés (selon toutefois des caractéristiques topographiques différentes) permettant de mieux cibler, au sein d'espaces montagnards, les différents processus territoriaux.

La comparaison des pratiques, développée dans la partie dédiée à la simultanéité, illustre le mieux les mécanismes de fermeture produits par la confrontation des fonctions (ce point de vue n'aurait pu être abordé sans les comparaisons entre échelles, entre périodes, entre types d'utilisation des infrastructures de transports).

La principale difficulté, essentiellement liée à l'acquisition des données, de cette approche relève de l'impossibilité de parvenir à une comparaison totale et équilibrée entre tous ces objets. Ainsi, par une conjonction d'évènements et de connaissances antérieures, la Maurienne a été un peu moins approfondie que le Bugey et un peu plus que les Bauges. L'offre routière, en raison de données massives et de sa prédominance en terme de pratiques, est plus étoffée que l'offre ferroviaire, pour laquelle la SNCF se refuse toujours à délivrer des données. Le glissement de la compétence « route » des DDE aux conseils généraux limite considérablement les comparaisons diachroniques, en raison de la disparition de nombreuses archives, etc.

Cela étant, malgré des difficultés certaines à établir des jeux de données exactement comparables (ce qui est d'ailleurs totalement utopique), les comparaisons fonctionnent et sont d'un réel intérêt, sur les plans tant méthodologique qu'analytique. Elles permettent d'apprécier la prépondérance de certains critères en fonction d'un point de vue particulier, combinaisons sur lesquelles nous allons nous pencher maintenant.

6-2 Contribution methodologique a la mesure de l'ouverture et de la fermeture des territoires

A partir de l'analyse de chacun des terrains d'étude et d'après l'évaluation des approches et des indicateurs utilisés, il apparaît possible de proposer une méthode généralisable pour mesurer l'ouverture et la fermeture. Celle-ci, résultat de notre recherche doctorale, a vocation à simplifier l'évaluation des situations d'enclavement/désenclavement, en proposant une démarche accessible à tous (qu'il s'agisse de la collecte des données comme de leur traitement) et transposable à n'importe quel terrain d'étude, ainsi qu'une grille de lecture des processus territoriaux observés (doc. n°107 et 108).

Doc. n°107 : Critères et seuils pour mesurer l'ouverture et la fermeture

Une démarche comparative

- Une règle : varier et comparer les terrains, les échelles, les périodes, les saisons, les regards, les modes de transport, etc
- Des difficultés (notamment dans la défiinition de seuils d'acceptabilité) dépassées en privilégiant une analyse endogène

CRITÈRES

INDICATEURS					
Offre	**O/F***	**Pratiques**	**O/F**	**Représentations**	**O/F**
- indice de connexité routière O1	F<indice100<O (relatif à l'espace de réf.)	- flux de circulation P1	volume de passagers et marchandises par route, fer et air. Transit international et national =O++	- qualification de l'accès aux infrastructures de transports rapides R1	Excellent et bon = O, moyen, passable et mauvais =F + notion de proximité (O) ou d'éloignement (F)
- indice nodal d'accessibilité ferroviaire O2	indice<0,5 : O- indice>0,5 : O++ pas de gare : dépend du temps de rabattement vers la gare la plus proche ⟶ temps de rabattement vers la gare la plus proche : O au quotidien jusqu'à 20-30mn et O pour des motifs exceptionnels jusqu'à 60 mn	- mobilités quotidiennes P2	les navettes reflètent une capacité de déplacement et un niveau d'intrégration polarisant = O+, polarisé = O, indépendant =F	- accessibilité des territoires quotidiens (STE : système de transport externe, STI : système de transport interne, ITR : infrastructures de transports rapides) R2	STE O= proximité ITR, rapidité, fluidité. STE F= négatif O, manque TC. STI O= proximité, rapidité, fluidité,STI F= manque TC, entretien, déneigement,con gestion
- desserte aérienne O3	distance à l'aéroport le plus proche + rayonnement de celui-ci (international : O++, régional : O+, local ou d'affaire :O-) ⟶ trajet de 1h30 acceptable pour rejoindre un aéroport international. Au-delà, non	- utilisation des infrastructures de transport rapides P3	fréquence et motif d'utilisation conditionnée par la distance au lieu d'habitation (+distance diminue,+ fréquence utilisation augmente, +O) ⟶ fréquence et motif d'utilisation conditionnée par des parcours de vie : individus mobiles (O) et immobiles (F). + aires d'influences des diffuseurs.	- marqueurs territoriaux (IT : identités territoriales) R3	IT affirmée/exploitée = O, "IT de fermeture" =F, IT faible/non exploitée = F
- accessibilité numérique O4	nombre de technologies disponibles (0,1,2,3)	- attractivité P4	flux massifs de touristes, curistes, capacité importante d'hébergement,etc. = O	- ouverture/fermeture vus par les acteurs R4	éloignement à ITR et/ou Of F = F
- l'ouverture par les acteurs de l'aménagement du territoire O5	Actions engagées, moyens financiers, évalution de leur efficacité >>O/F vue par les acteurs				

* 0="ouverture" et F="fermeture". Ces colonnes précissnt des seuils, niveaux ou types permettant de considérer que l'espace est ouvert ou fermé

Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Les critères retenus, au nombre de 12, couvrent une grande partie des questions qui se posent au sujet de l'ouverture et de la fermeture. Structurés en trois indicateurs (offre, pratiques et représentations), ces critères sont évidemment très interactifs, ce qui renforce l'utilité de chacun d'entre eux et ce qui occasionne parfois certaines difficultés à les apprécier dans leur singularité. La définition de seuils (et celle de coefficients de pondération venant juste après) constitue une étape clef de cette méthode. Ceux proposés ici correspondent à une problématique montagnarde. Ils sont le fruit de croisements entre des données quantitatives et qualitatives (tributaires d'un point de vue : intérieur/extérieur, âge, « simple » citoyen/acteur institutionnel…), pour l'évaluation, par exemple, d'une « distance raisonnable à parcourir » pour rejoindre un aéroport. Le caractère relatif de l'ouverture et de la fermeture

a également incité à considérer les valeurs moyennes comme le point d'inversion de ces deux situations territoriales.

> Le parti pris de la pondération

Vient ensuite la question de la pondération, évidemment centrale dans l'application de cette méthode et de la lecture des territoires et des états qu'elle met en lumière.

Doc. n°108 : La grille de pondération des critères d'ouverture et de fermeture appliquée à…

	Variable d'ajustement	Bugey		Bauges		Maurienne	
	Coefficient de pondération	O / F*	O / F Pondéré	O / F	O / F Pondéré	O / F	O / F Pondéré
Indice de connexité routière	4	1	4	0	0	1	4
Indice nodal d'accessibilité ferroviaire	4	0	0	0	0	1	4
Desserte aérienne	1	1	1	0	0	0	0
Accessibilité numérique	1	0	0	1	1	1	1
L'ouverture par les acteurs de l'aménagement du territoire	4	0	0	0	0	1	4
Moyenne pondérée "Offre de transport"			**1**		**0,2**		**2**
Flux de circulation	1	1	1	0	0	1	1
Mobilités quotidiennes	4	1	4	1	4	1	4
Utilisation des infrastructures de transport rapides	1	1	1	1	1	1	1
Attractivité	4	0	0	1	4	1	4
Moyenne pondérée "Pratiques"			**1,5**		**2,25**		**2,5**
Qualification de l'accès aux infrastructures de transports rapides	4	0	0	1	4	1	4
Accessibilité des territoires quotidiens	4	1	4	1	4	1	4
Marqueurs territoriaux	1	0	0	1	1	1	1
Ouverture/fermeture vus par les acteurs	1	0	0	0	0	1	1
Moyenne pondérée "Représentations territoriales"			**1**		**2,25**		**2,5**
DEGRE D'OUVERTURE (somme des moyennes)			**3,5**		**4,7**		**7,6**

* 1=ouvert, 0=fermé

Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Couramment, scientifiques et acteurs de l'aménagement du territoire ont tendance à accorder une place prépondérante à la qualité de l'offre de transport dans l'évaluation de l'ouverture/fermeture, au détriment de facteurs plus subjectifs. Les différentes enquêtes réalisées sur le terrain ont pourtant montré que, pour les autochtones, les représentations du système de transport et du territoire conditionnent plus l'ouverture ou la fermeture que l'offre en elle-même. Selon le point de vue adopté et l'importance apportée à chacun des trois indicateurs (et en leur sein à chacun des critères qui les composent), le niveau d'ouverture / fermeture s'avère donc différent pour un même territoire.

En terme méthodologique, ce constat se traduit par une pondération de chacun des critères évalués en fonction du raisonnement adopté. Alors que les représentations se sont révélées jouer un rôle fondamental dans les processus d'ouverture/fermeture (raison pour laquelle nous avons attribué aux critères concernés une valeur élevée), cette méthode n'exclue donc pas de transposer l'outil selon une pondération tout à fait différente (doc. n°108) ; les résultats s'en trouveraient alors significativement modifiés.

Les différents coefficients de pondération choisis ici (valeur 1 ou 4, choisis « arbitrairement », mais avec un écart suffisant pour que la pondération soit significative), précisent *in fine* le statut des indicateurs entre eux et leur rôle dans l'ouverture et la fermeture (les lignes « résultats » correspondant à la moyenne des critères par indicateur). Le document n°108 illustre ainsi, lorsque l'accent est mis sur les représentations, une fermeture accentuée dans le Bugey alors que le massif des Bauges, au contraire fermé par son offre de transport, rehausse son niveau d'ouverture grâce aux pratiques et aux représentations territoriales.

Des limites à cette démarche se font néanmoins ressentir, notamment par rapport à son caractère statique au regard de processus territoriaux, par nature dynamiques, qui expliquent une grande partie de l'ouverture/fermeture. Il est possible de corriger ce défaut en explorant les processus à deux moments-clefs de cette mesure : avant la synthèse par indicateur (autrement dit dans l'articulation des critères entre eux – au sein de chaque indicateur) et lors de la synthèse finale, par une mise en système permettant de qualifier les interactions entre indicateurs et de déterminer des relations de cause à effet.

Afin de discerner les processus en question, il est nécessaire de poser un regard évolutif sur ces nombreux critères et indicateurs en évaluant leurs interactions selon des logiques spatiales, sociales, culturelles, économiques, fonctionnelles, sensibles, etc. Se pencher sur ces processus permet alors de revenir sur certaines conclusions, notamment quant à une apparente « ouverture systématique » des territoires, vue sous l'angle des pratiques (en ce qui concerne les exemples développés dans la thèse en tous cas). Ainsi, analysés individuellement, chacun des critères de mobilités envoie des signes d'ouverture. Cependant, leur action simultanée (en un même lieu et à un même instant) peut être génératrice de fermeture. Ces processus « conjoncturels » (par opposition aux processus « structurels ») ont la particularité de n'être que temporaires et de concerner essentiellement les pratiques et les représentations (même si l'on peut déceler des processus de conjonction par l'offre, sur les réseaux fonctionnels alors). Ils naissent également des interférences entre indicateurs : une grève ou un éboulement (offre – réseau fonctionnel) peut entraîner des modifications d'itinéraires (pratiques) et un sentiment d'inaccessibilité (représentations) (voir le chapitre suivant).

Les processus ne se lisent pas exclusivement à travers la comparaison d'un même espace à deux périodes distantes (territoire ouvert en temps 1 grâce à x critères et indicateurs et fermé en temps 2 par l'évolution de ces critères). Ce sont aussi par eux que s'ouvrent ou se ferment les territoires. La partie suivante s'attache à décrire et à analyser les processus rencontrés sur les terrains d'étude afin de proposer une grille de lecture des mécanismes de l'ouverture et de la fermeture.

Finalement, l'approche tri-dimensionnelle (quantitative, qualitative et comparative) proposée pour la mesure de l'ouverture/fermeture permet d'élaborer une méthode relativement complète d'analyse des états et des processus territoriaux facteurs d'enclavement ou de désenclavement. Cette méthode revêt deux volets : un premier, très analytique, consiste à déterminer, critère par critère, le niveau d'ouverture du territoire (en

fonction de seuils plus ou moins relatifs). Le second s'apparente, quant à lui, à un exercice combinatoire, visant à confronter des périodes, des espaces, des critères, etc.

L'étude du Bugey, des Bauges et de la Maurienne selon cette approche permet une synthèse des situations territoriales d'ouverture et de fermeture et conforte l'intérêt de cette démarche.

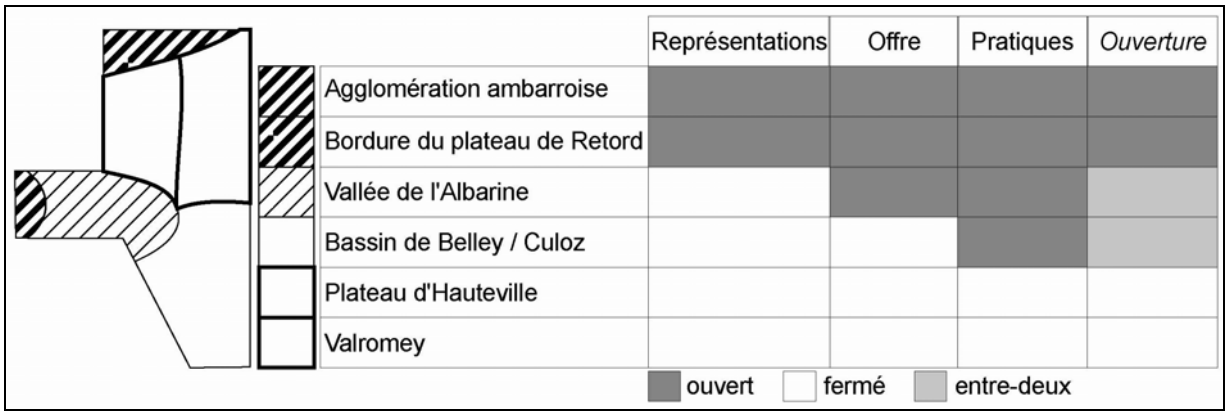
6-3 SITUATIONS D'OUVERTURE ET DE FERMETURE DANS LE BUGEY, LES BAUGES ET LA MAURIENNE

Après une approche globale de la mesure de l'ouverture et de la fermeture des territoires, que peut-on dire de chaque terrain d'étude, une fois tous les indicateurs assemblés ? Finalement, quelle est la dominante de chacun en matière d'ouverture et de fermeture ? Il apparaît que deux ensembles sont à distinguer : le Bugey d'un côté, plutôt fermé, et les Bauges et la Maurienne d'un autre côté, plutôt ouverts.

6-3-1 Un espace plutôt fermé : le Bugey

Le Bugey se distingue par une hétérogénéité de son système de transport, tant sur le plan de l'offre que sur celui des pratiques (doc. n°109 et 110). Ainsi s'opère une partition de l'espace entre une partie sud, la vallée et la plaine, et une partie nord, la montagne, aux niveaux d'ouverture et de fermeture très variables ; six territoires sont identifiés : l'agglomération ambarroise (qui se limite dans le cas de notre terrain d'étude, à la seule ville d'Ambérieu-en-Bugey), la vallée de l'Albarine, le plateau d'Hauteville, la bordure nord-ouest du plateau de Retord (au-dessus de Nantua), le Valromey et le bassin de Belley (incluant Culoz).

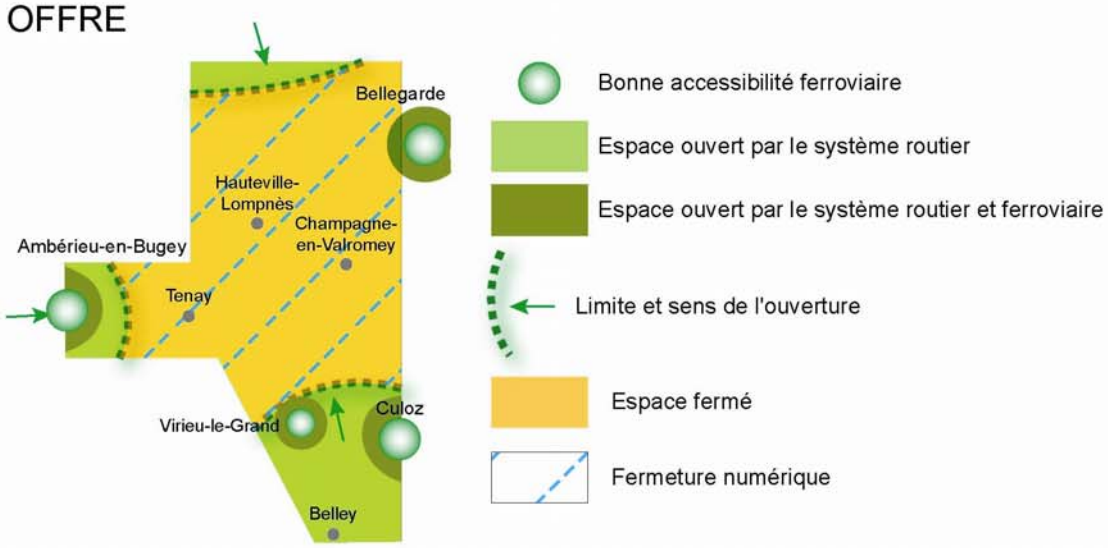
Doc. n°109 : L'ouverture/fermeture au sein du Bugey



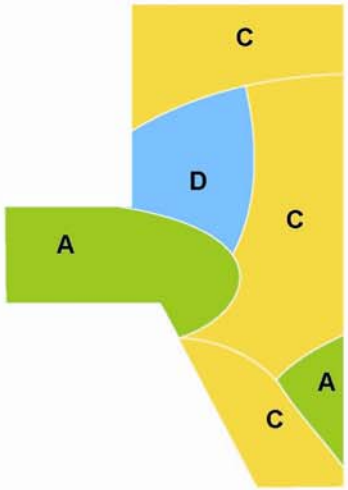
Sources : L.Berne, EDYTEM, 2008.

Doc. n°110 : Les critères d'ouverture/fermeture en Bugey

OFFRE



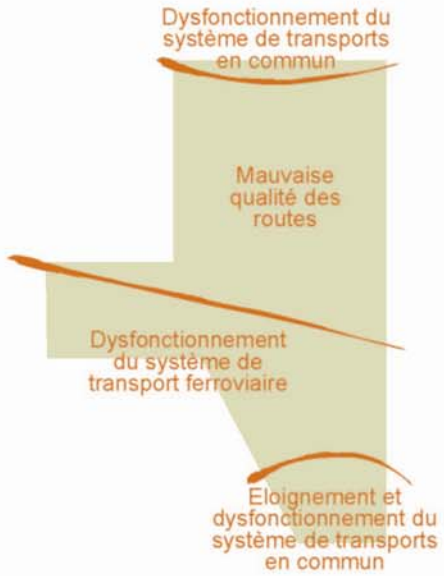
PRATIQUES



	Sur l'axe de transit	Polarité touristique	Amplitude des mobilités quotidiennes
Type A	X		X
Type B*		X	X
Type C			X
Type D		X	

** La typologie s'applique aux trois terrains d'étude. Dans le cas du Bugey, est absent le type B.*

REPRESENTATIONS

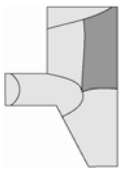


Ne sont mentionnées ici que les aspects négatifs des systèmes de transport internes et externes tels qu'ils sont majoritairement perçus par les habitants interrogés.
Ces éléments sont donc autant de facteurs explicatifs à la fermeture des territoires.

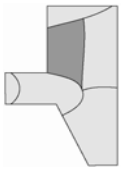
Sources : L.Berne, EDYTEM, 2008.

> Les sous-ensembles du Bugey

Les secteurs fermés

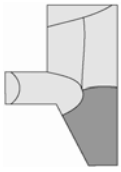


Assez semblable par de nombreux aspects au plateau d'Hauteville, **le Valromey** s'en distingue cependant par un isolement plus poussé, en terme d'offre d'une part (très faible densité de nœuds routiers : indice moyen de connexité routière de 50 ; à plus de 40 minutes, pour certaines communes, de la gare la plus proche – Culoz au Sud, Bellegarde au nord), de pratiques d'autre part (mobilités restreintes en volume, en raison d'une population vieillissante). Ce « *vieux pays* »[219], historiquement mis à l'écart des grandes voies de communication et des principaux centres économiques, s'est ancré dans une identité de fermeture, fermeture devenue, en conséquence, normalité. Les marqueurs territoriaux à destination de l'extérieur sont quasi-absents ; bien que l'office du tourisme du Valromey-Retord ait développé un site Internet très riche et attractif, ce territoire, au même titre que le plateau d'Hauteville, est peu signalé, effacé derrière le Bugey. Le Valromey est un espace dans lequel on ne se rend pas par hasard, que l'on ne traverse pas sans raison tout en étant en bordure d'un itinéraire de transit. Dans un tel cas d'enclavement « structurel », aucune action ou même volonté de désenclavement n'est réellement affichée, par les acteurs ou par les habitants.



Territoire enclavé aux yeux des acteurs départementaux (DDE puis Conseil Général de l'Ain), **le plateau d'Hauteville** s'inscrit comme l'exemple d'un espace dont la mauvaise accessibilité n'entrave pas l'ouverture. En effet, alors que les critères d'offre convergent vers une mise à l'écart de ce territoire (l'indice de connexité moyen du secteur est légèrement supérieur à 70 et la commune d'Hauteville se situe presque à une demi-heure de la gare de Tenay…), les représentations et, surtout, les mobilités laissent entrevoir plusieurs signes d'ouverture, à commencer par les établissements de soins qui drainent annuellement plusieurs milliers de convalescents. La présence d'un casino atteste de cette fréquentation. Dans cette logique, les navettes domicile-travail de courtes distances relèvent plus d'une organisation économique locale, polarisée et polarisante, que d'une situation de fermeture, tels que l'analysent les techniciens du Conseil général. Les habitants ne se considèrent toutefois pas en périphérie ou à la marge d'un autre territoire, dans la mesure où leur territoire répond à l'essentiel de leurs besoins. Ils ont donc certes peu de relations quotidiennes avec l'extérieur mais ne se sentent pas pour autant enclavés.

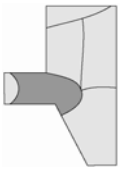
Entre fermeture et ouverture



Le bassin de Belley/Culoz, espace incluant Belley, Culoz et leurs « périphéries », est situé au cœur d'une maille autoroutière dessinée par l'A40, l'A41, l'A42 et l'A43. Il est donc, au sein de cette maille, le secteur le plus éloigné du réseau autoroutier. Si l'offre routière est touchée par cette absence de connexion rapide à une autoroute (l'indice moyen de connexité routière de ce territoire est de 90), le secteur bénéficie toutefois d'une irrigation de qualité grâce à la RN

[219] R. Lebeau, *La vie rurale dans les montagnes du Jura méridional*, Imprimeries de Trévoux (Ain), 1955, 603 p.

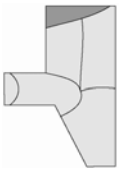
504 qui le traverse, l'axe historique France-Italie. Sur le plan ferroviaire, Belley souffre d'une absence totale de desserte après la fermeture de la voie ferrée, compensée modestement par l'offre proposée en gare de Virieu-le-Grand et surtout en gare de Culoz où l'indice nodal d'accessibilité ferroviaire est de 0,5 soit l'équivalent de celui de Bourg-en-Bresse. En terme de pratiques, le bassin de Belley est traversé, tout autant que la vallée de l'Albarine, par d'importants flux de marchandises et de personnes en transit entre les deux Savoie et les régions lyonnaise et parisienne (ou au-delà). Les migrations quotidiennes liées au travail gravitent pour leur part autour de la polarité économique que constitue Belley – sous-préfecture – (et dans une moindre mesure Culoz), dans un rayon d'une quinzaine de kilomètres environ. Ainsi, près de 1 300 actifs résidant dans le Bugey viennent y travailler quotidiennement, en plus des 2 300 habitants de Belley qui y exercent une activité professionnelle et des autres actifs provenant de communes situées en dehors de notre terrain d'étude. L'offre de transports, très moyenne pour une ville de ce statut, et les pratiques (témoignant quant à elles d'une relative ouverture) sont à l'origine de représentations territoriales qui distinguent très nettement l'organisation interne et son « ouverture de proximité » (certes par le réseau de transport local, mais aussi par les services, le travail, etc.) de l'accès au territoire depuis l'extérieur, accès jugé défectueux par de nombreux habitants (éloignement à l'autoroute notamment). Alors que l'accessibilité du plateau d'Hauteville ou du Valromey (en terme d'offre) est de bien moins bonne qualité que celle du bassin de Belley, ce sentiment de fermeture, ou plutôt de mise à distance (et non pas réellement d'enfermement), est beaucoup. plus marqué dans la capitale du Bugey, dont les fonctions appellent implicitement un niveau d'exigence supérieure (en terme d'ouverture). Belley est d'ailleurs en elle-même un terrain d'étude très intéressant, porteur de recherches futures : une sous-préfecture, située au cœur d'une maille autoroutière et sans desserte ferroviaire, se trouvant finalement enclavée, mais dont la fermeture ne semblerait pas entraver le développement économique…



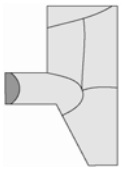
En raison de son étroitesse et de sa sinuosité, **la vallée de l'Albarine** est un espace faiblement connecté, au sens où le réseau routier qui la parcourt n'offre que peu d'alternatives à une liaison Ambérieu/Belley par la RN 504 (hormis des liaisons avec le réseau de routes secondaires). L'offre ferroviaire est également contrainte par cette situation géographique et avant tout dépendante des relations Lyon/Chambéry et Lyon/Genève (pour les voyageurs). On peut donc parler d'une ouverture moyenne de cette vallée du point de vue de l'offre. Pourtant, en ce qui concerne les pratiques, le trafic de transit y est majeur (92 trains de fret par jour en 2000, plus de 100 000 poids lourds en 2003, « itinéraire-bis » vers les stations lors des grands départs en vacances d'hiver). Véritable axe de passage, il témoigne d'une ouverture aux flux de circulation, de marchandises comme de personnes. La vallée de l'Albarine est donc un espace symptômatique d'une ouverture différenciée entre l'offre et les pratiques. Les représentations, dans cette configuration, peuvent servir « d'arbitre ». Bien que les collectivités locales tentent de redonner une identité à la vallée (celle de « porte du Bugey ») celle-ci reste rompue à une situation de couloir (renforcé par l'image extérieure qu'en ont ceux qui y circulent). Ainsi, même si cet espace est ouvert au transit, il n'en demeure pas moins un territoire fermé, fragilisé par une histoire socio-économique dont il peine à se remettre. Sans parler d'effets économiques des réseaux de transports, il est toutefois possible d'affirmer, à travers l'exemple de cette vallée, que l'ouverture d'un territoire se

mesure aussi à travers son économie, précisément parce que l'état de cette dernière a des conséquences sur la population, en terme de niveau de vie, de mobilités, de représentations des territoire quotidiens, etc.

Les secteurs ouverts



Situées à quelques kilomètres du diffuseur autoroutier de Saint-Martin-du-Frêne, les communes de **la bordure occidentale du plateau de Retord** jouissent d'une offre routière (et autoroutière) de qualité. Sur le plan ferroviaire cependant, l'accessibilité demeure très médiocre, comme dans tout le secteur nord du Bugey. Cela ne semble pas nuire aux habitants qui travaillent principalement dans le Haut-Bugey, à Nantua, à Montréal-la-Cluse ou à Oyonnax. Cet espace de transition entre le Jura méridional et la haute vallée de l'Ain ne revendique pas d'identité particulière, mais semble toutefois tourner le dos à la montagne pour regarder en direction du lac de Nantua, très fréquemment cité par les personnes interrogées résidant dans ce secteur. La bordure du plateau de Retord se dessine alors comme un espace ouvert. Sa vocation de porte pour accéder au plateau d'Hauteville ou au Valromey le conforte dans cette ouverture, qui reste cependant plus le fruit d'une situation que celui d'une dynamique territoriale.



De l'ensemble des communes du Bugey, des Bauges et de la Maurienne, Ambérieu-en-Bugey est celle qui bénéficie de la meilleure offre de transport (de manière relative certes), que ce soit sur le plan routier (indice de connexité de 236, lorsque la moyenne est de 100), sur le plan ferroviaire (notamment dans les relations régionales) ou sur le plan aérien (située à un peu plus de 30 minutes de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry). **L'agglomération ambarroise** est donc un espace ouvert en terme d'infrastructures. Les pratiques confirment cette ouverture, avec un intense trafic de marchandises (surtout par chemin de fer) et un nombre important de mobilités quotidiennes de travail en provenance de l'extérieur (65% des actifs travaillant à Ambérieu n'y habitent pas), induites par son attractivité économique. Les représentations des quelques trente individus interrogés dévoilent, elles aussi, un sentiment général d'ouverture, cristallisé par la proximité de l'autoroute et par la rapidité des liaisons avec l'agglomération lyonnaise, en voiture et en train. En terme d'identité territoriale, l'agglomération ambarroise se tourne plus volontiers vers le Bugey de la plaine que vers le Bugey de la montagne, accentuant d'autant son rôle de porte vis-à-vis de ce dernier. Ambérieu-en-Bugey est donc un territoire résolument ouvert, jouant un rôle de connexion entre deux entités géographiques, la montagne jurassienne et les plaines de l'Ain et du Lyonnais, ainsi qu'au-delà du Jura, vers les Savoie.

> Le Bugey

Considéré maintenant comme un tout, qu'en est-il du Bugey ? Globalement, est-il ouvert ou fermé ? Analysée à une échelle plus petite, l'offre de transport du Bugey s'avère finalement bien plus mauvaise que les pratiques spatiales pourraient le laisser paraître. L'éloignement au réseau autoroutier, sauf pour les extrémités ouest et nord du terrain, se révèle un obstacle à une connexité routière performante. Au sein de cet espace, la configuration du relief renforce cette défaillance en raison d'un principe de mise en relation

plus linéaire (vallées) que maillé. L'offre ferroviaire s'inscrit dans cette logique, avec quatre gares (Ambérieu-en-Bugey, Tenay, Virieu-le-Grand et Culoz) réparties le long de cette « épine dorsale », (gares auxquelles il faut déjà accéder en voiture) proposant avant tout, pour le trafic de voyageurs, des liaisons avec Lyon, Bellegarde ou Chambéry. Cela étant, les faibles distances avec ces gares régionales améliorent l'accessibilité ferroviaire du Bugey, si l'on considère l'offre de ces gares.

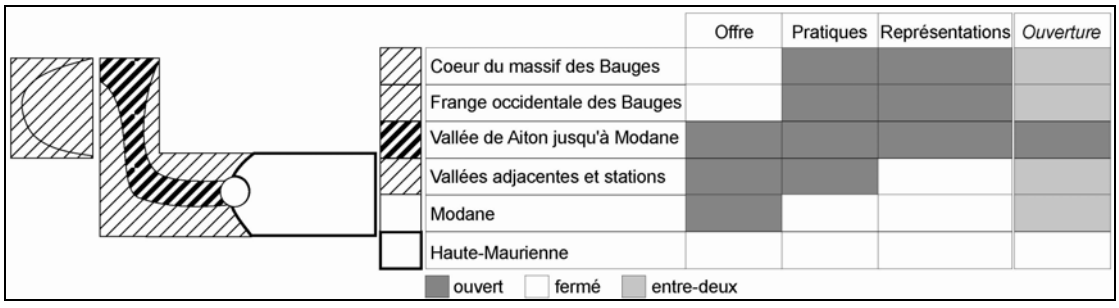
De ces deux principaux modes (route et fer) découlent des pratiques très distinctes découvrant deux types de dynamiques territoriales. La partie sud du Bugey, celle de l'agglomération ambarroise, de la vallée de l'Albarine, du Bassin de Belley et, dans une moindre mesure, du rebord du plateau de Retord, est ouverte au trafic de transit alors que le plateau d'Hauteville et le Valromey en sont exclus.

Pourtant, l'ouverture de proximité (c'est-à-dire la possibilité de circuler facilement au quotidien) est le sort de l'ensemble du Bugey. Cette scission se retrouve dans les marqueurs territoriaux et les représentations de cet espace qui valorise finalement peu son patrimoine naturel ou culturel vis-à-vis de l'extérieur. Le Bugey peut donc être considéré comme un espace fermé du point de vue de l'offre et des représentations (non par repli mais plutôt par absence d'idéologie territoriale) malgré une ouverture fonctionnelle.

6-3-2 Deux espaces plutôt ouverts : Le massif des Bauges et la vallée de la Maurienne

Que ce soit en terme d'offre de transport pour la Maurienne ou de représentations pour les Bauges, ces deux espaces font preuve d'ouverture. Des différenciations sont tout de même identifiables, au sein de ces terrains et entre eux (doc. n°111).

Doc. n°111 : Synthèse de l'ouverture/fermeture dans les Bauges et la Maurienne



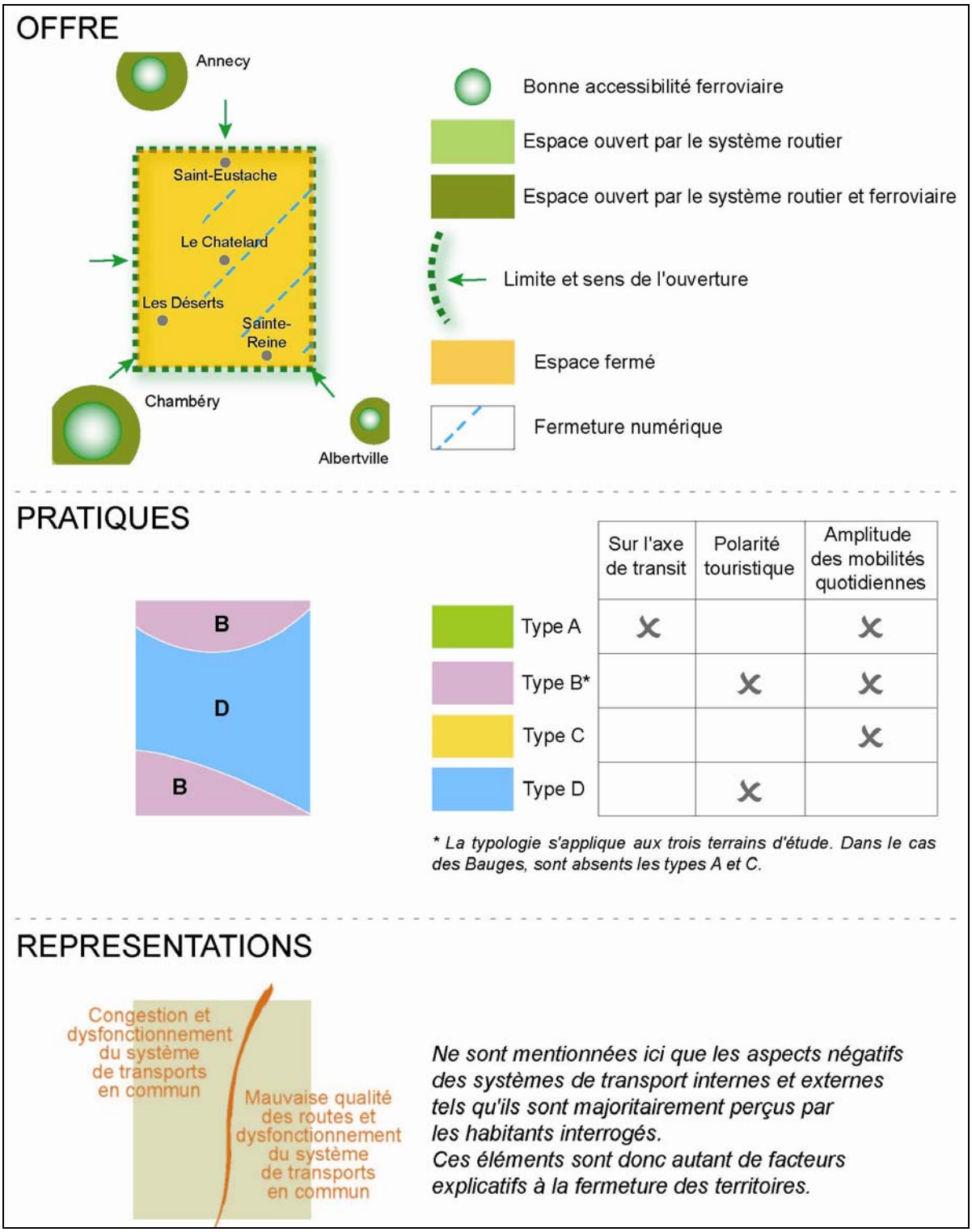
Source : L.Berne, EDYTEM, 2008.

> Les Bauges, un territoire qui se considère comme ouvert

Beaucoup plus homogène et moins étendu que le Bugey[220], le massif des Bauges est en lui-même un territoire, une entité socio-économique tout autant que géomorphologique et un massif auquel ses habitants se réfèrent.

[220] 64 communes dans le Bugey (850 km²), 20 dans les Bauges (350 km²) et 58 en Maurienne (1 900 km²). Voir annexe n°1.

Doc. n°112 : Les critères d'ouverture/fermeture dans les Bauges



Sources : L.Berne, EDYTEM, 2008.

La reconnaissance de cette entité n'empêche pas quelques distinctions, fondée sur une accessibilité routière inégale et sur une diversité des mobilités quotidiennes de travail en fonction du lieu d'habitation. Ces nuances spatiales introduisent évidemment des différences dans les dynamiques d'ouverture et de fermeture de ce territoire (doc. n°112). Deux sous

ensembles sont alors identifiés : le cœur du massif[221] d'une part, sa frange occidentale d'autre part.

La frange occidentale du massif des Bauges

La frange occidentale, très proche du cœur du massif en ce qui concerne l'offre de transport et l'identité territoriale affichée, s'en différencie toutefois par des pratiques beaucoup. plus tournées vers l'extérieur. A titre d'exemple, 70% des actifs de Leschaux travaillent dans l'agglomération d'Annecy et 90% des actifs-migrants de la commune des Déserts exercent leur activité professionnelle dans le bassin chambérien. Qu'il s'agisse de Chambéry au sud-ouest ou d'Annecy au nord, les mobilités quotidiennes de travail et les représentations territoriales individuelles sont sous l'influence de ces deux agglomérations. L'ancrage bauju demeure fort, avec toutefois le sentiment de se trouver en périphérie du massif (« *sur la route des Bauges* », « *contrefort du massif* », « *au-dessus de Chambéry* [ou d'Annecy] ». Nous sommes donc en présence d'un espace « de transition » (au même titre que la bordure du plateau de Retord dans le Bugey), beaucoup. plus ouvert dans ses relations avec l'extérieur alors même qu'il protège, sous certains aspects, le cœur des Bauges.

Le cœur du massif des Bauges

Malgré la grande qualité de l'offre de transport alentour, l'accès au massif des Bauges et surtout la circulation interne – reposant sur un réseau de routes secondaires – ferment ce territoire, avec un indice de connexité routière faible égal, en moyenne, à 40. Les cols qui bordent le massif jouent un rôle de porte d'entrée (et de sortie) dans le cœur des Bauges et contraignent les itinéraires en les canalisant. Aucune voie ferrée ne traverse le massif, excluant toute possibilité de connexion immédiate avec le réseau régional et national. Il faut donc se rendre en automobile à Chambéry, Annecy, Aix-les-Bains, Albertville ou Saint-Pierre-d'Albigny pour profiter d'une offre ferroviaire de qualité, notamment à Chambéry où l'indice nodal d'accessibilité ferroviaire s'élève à 1,31 (ce qui est finalement comparable à la situation bugiste où l'offre, bien qu'interne, s'avère moyenne). Si le massif est exclu des principaux flux de transit, il demeure un pôle d'emploi pour ses habitants, générant nombre de déplacements en son cœur. Ainsi, bien que les conditions de circulation ne soient pas toujours aisées (qualité des routes, absence de transports en commun), le massif semble avant tout ouvert « de l'intérieur ». L'identité du massif, renforcée par sa valorisation touristique, contribue à le fermer (ou à la contenir, à le préciser) en terme de représentations, tout en l'ouvrant aussi à l'extérieur (vacanciers ou nouveaux arrivants) en mettant en lumière certaines de ces potentialités, en terme de cadre de vie notamment.

Le massif des Bauges peut finalement se définir comme un territoire fermé en ce qui concerne la nature des réseaux de transports, « entrouvert » par les mobilités (quotidiennes et saisonnières) et ouvert par ses marqueurs territoriaux qui le ferment pourtant au plan identitaire (autrement dit, une valorisation de cette situation de fermeture). Selon une vision

[221] Cette appellation « cœur des Bauges » est à prendre au sens figuré, ce territoire ayant été nommé ainsi pour le différencier de sa frange occidentale. Il ne correspond pas à la délimitation du même nom portée par l'office de tourisme.

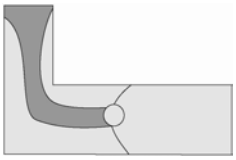
plus actuelle de l'enclavement (ne dépendant pas exclusivement de l'offre de transport), on peut donc conclure à l'ouverture générale du massif, ouverture liée, quelles qu'en soient les variantes spatiales, aux dynamiques territoriales (afflux extérieurs notamment) plus qu'à la structure du territoire.

> La vallée de la Maurienne : une ouverture par l'offre et par les pratiques

L'espace valléen connaît une organisation territoriale très particulière, basée sur l'altitude de part et d'autre du lit de la rivière et sur la progression entre l'amont et l'aval (et *vice-versa*).

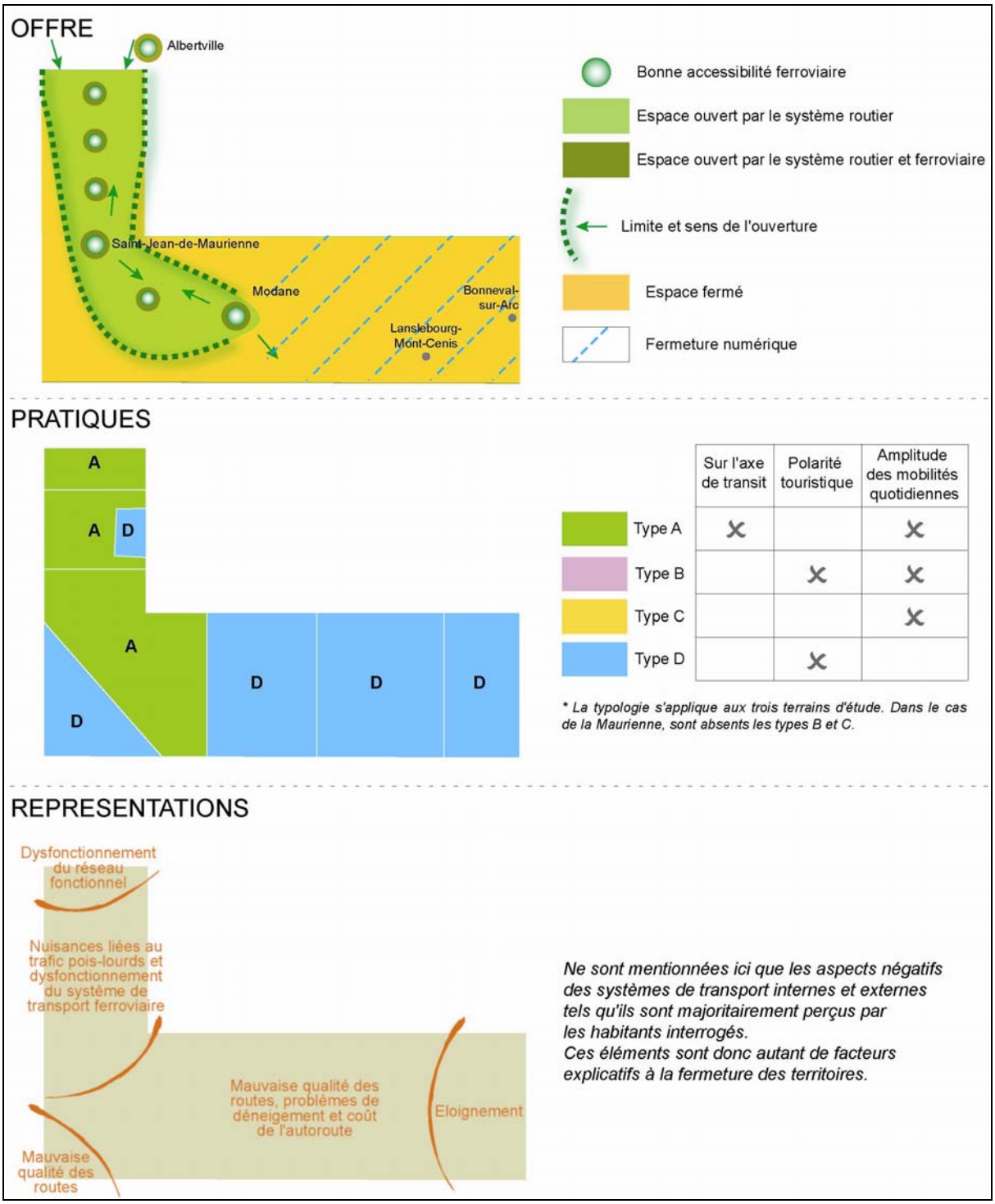
La Maurienne n'échappe pas à la configuration où chaque territoire garantit, par ses fonctions, la cohérence de l'ensemble, laquelle tend vers l'ouverture, bien que certains secteurs puissent être fermés, de façon plus ou moins temporaire. Plus que les autres espaces étudiés dans cette thèse, la vallée de la Maurienne est soumise à une simultanéité de pratiques et d'enjeux (doc. n°113). De manière très simple, l'évaluation de l'ouverture/fermeture en Maurienne fait émerger quatre sous-ensembles territoriaux : le fond de la vallée (d'Aiton jusqu'à Modane), Modane, la Haute-Maurienne, et l'espace, en altitude, des stations et des vallées secondaires.

La vallée depuis Aiton jusqu'à Modane



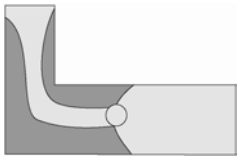
Les sept diffuseurs autoroutiers et les six gares ferroviaires (tous répartis entre Aiton et Modane) structurent l'offre de transport de ce secteur et lui garantissent une bonne accessibilité routière (indice de connexité : 110) et ferroviaire. Sur le plan aérien, l'offre est évidement très médiocre, en raison de l'éloignement des aéroports internationaux (Aiton est situé à 1h25 de Lyon Saint-Exupéry et à 1h35 de Genève-Cointrin) mais n'empêche pas le fond de vallée de s'inscrire comme un espace ouvert par les infrastructures de transport rapides qui le parcourent. Le trafic de transit très important, en provenance ou en direction de l'Italie (80 trains de fret par jour en 2000, près de 20 000 véhicules environ au quotidien sur la route nationale et l'autoroute) profite de ces infrastructures, tout comme les touristes venant séjourner en Maurienne d'ailleurs. En terme de représentations territoriales, les habitants réitèrent cette ouverture en évoquant la fonction de passage ou la notion d'axe. Cette identité du passage est d'ailleurs largement appropriée par les acteurs du territoire. Du point de vue de l'extérieur, aux dires de vacanciers ou de lyonnais interrogés à l'occasion de cette recherche, l'ensemble de la vallée est une extrémité, un espace confiné, fermé. Ainsi pouvons-nous conclure en l'ouverture générale de ce territoire, ouverture nuancée par des représentations extérieures (forgées sur un imaginaire propre à la montagne).

Doc. n°113 : Les critères d'ouverture et de fermeture de la Maurienne



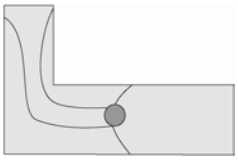
Sources : L.Berne, EDYTEM, 2008.

Les vallées adjacentes et les stations



L'offre de transport dans les vallées adjacentes et les stations[222] est très particulière, dépendante des saisons et surtout des flux massifs de vacanciers qui y séjournent. L'accessibilité de ces espaces est *a priori* très mauvaise : une seule route, sinueuse, tributaire d'un éboulement, du verglas, de la neige, temps de parcours allongés, etc. Les infrastructures de transports rapides n'atteignent évidemment pas directement ces localités. Des services spécifiques sont toutefois mis en place l'hiver pour améliorer l'acheminement des touristes. L'espace de connexion entre le système de transport externe et la station (ou la navette permettant d'y arriver) est par contre variable : ce peut être Chambéry pour les « charters neige », Modane pour les « TGV-Neige » ou Saint-Michel-de-Maurienne pour l'autoroute. Tout est donc mis en place pour ouvrir ces territoires du point de vue de l'offre, en terme fonctionnel. L'afflux massif de personnes induit aussi une ouverture que les mobilités limitées des habitants (il n'est pas rare que plus de 80% des actifs travaillent dans leur commune de résidence) ne sauraient contrariées puisque la quasi-totalité de ces derniers œuvrent, à travers leur activité professionnelle, pour cette ouverture. A l'inverse de l'offre et des pratiques qui ouvrent ces espaces, les représentations territoriales auraient tendance à les fermer, négativement du côté des habitants (difficulté d'accès pour des déplacements plus longs), positivement du côté des vacanciers (imaginaire autour de la montagne). Mais ce type de fermeture (positive d'une part, sur des déplacements plus exceptionnels d'autre part) n'engage que faiblement l'ouverture générale et temporaire (en hiver surtout, si l'on considère l'adaptation de l'offre et les pratiques) de ces territoires.

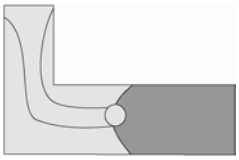
Modane



Depuis la création des tunnels ferroviaires et autoroutiers du Fréjus, Modane a renforcé sa vocation d'espace de circulation (par l'intensification du trafic), très accessible depuis des destinations lointaines, alors que l'offre local permet beaucoup. moins de connexions (indice de connexité routière : 37). Haut lieu du passage, la ville s'en trouve mise à distance, par un évitement progressif lié à la disparition de la fonction de halte (cf. chapitre consacré à la montagne). Des mobilités quotidiennes de faible envergure (8 km en moyenne) viennent illustrer cette « ouverture monofonctionnelle » (réservée au trafic de transit). Les représentations territoriales font ressortir l'importance de la frontière à Modane, symbole, pour de nombreux habitants de limite, voire de fermeture. Sur le plan identitaire, la ville est en porte-à-faux avec les communes de Haute-Maurienne, à laquelle Modane se dit appartenir malgré les objections de ces dernières. Modane peine donc à valoriser son identité territoriale, dans un espace (la Haute-Maurienne) où prime le patrimoine naturel et culturel. L'histoire industrielle de Modane ainsi que son environnement urbain l'éloignent d'une identité prétendûment montagnarde. Caractériser l'ouverture/fermeture de Modane revient donc à parler d'un espace très ouvert pour l'extérieur mais d'un territoire fermé en interne sur le plan des pratiques et des représentations.

[222] A la différence des autres espaces développés dans ce chapitre, il n'est pas question ici d'un territoire mais d'un regroupement de territoires ayant des fonctionnements similaires.

La Haute Maurienne



Située en amont de Modane, porte entre la Maurienne et le Val de Suse (en Italie), la Haute-Maurienne est un territoire à l'écart du système de transport mauriennais. L'accessibilité n'y est pas très bonne, en raison d'un réseau routier très peu dense (l'indice de connexité routière y est très faible : 16), d'une offre ferroviaire inexistante (45 km séparent Bonneval-sur-Arc de Modane, la gare la plus proche) et d'un éloignement général impliquant des distance-temps beaucoup. plus longues. Cela étant, deux cols importants structurent le trafic de transit sur ce territoire : l'Iseran vers la Tarentaise et surtout le Mont-Cenis vers l'Italie. Espace agricole, forestier et touristique, la Haute-Maurienne fournit aux actifs qui y résident suffisamment d'activité : les navettes domicile-travail y sont donc de courtes distances (5 km en moyenne à Lanslebourg, à Lanslevillard, à Aussois, un peu moins à Bonneval-sur-Arc…). L'image de l'extrémité de la vallée est très présente dans les représentations, non plus seulement des vacanciers cette fois mais aussi des habitants. De nombreuses revendications concernant le système de transport (absence de transports en commun, éloignement) ancrent cette situation marginale, néanmoins assumée voire choisie. Cet espace est donc globalement fermé (par l'offre, par les pratiques internes et par les représentations), alors que les pratiques extérieures conduisent à l'ouvrir. Cependant, cette fermeture ne semble pas problématique, ni du point de vue des habitants qui voient dans cet isolement un cadre de vie préservé, ni pour les acteurs du territoire qui en ont tiré parti pour son développement économique

Pour sa part, la vallée de la Maurienne s'inscrit comme un espace ouvert certes par les réseaux transports rapides mais surtout par les mobilités, qu'il s'agisse du trafic de transit ou de vacanciers. Les représentations, majoritairement liées au passage, à la frontière ou encore à la montagne auraient pour leur part tendance à fermer cet espace, mais cette fermeture est « identitaire », au sens d'une spécificité ou d'un symbole, et semble éloignée de la réalité des pratiques finalement peu contraintes par les objets de ces représentations. Ainsi, les signes de fermeture présents dans chacun des espaces détaillés s'effacent à l'échelle de la vallée, soit parce qu'ils relèvent de ce type de représentations territoriales, soit parce qu'ils n'ont que peu de conséquences sur l'organisation territoriale de cet espace.

En résumé (doc. n°114), le Bugey se présente comme un espace fermé sur les plans de l'offre et des représentations, fermeture que l'ouverture fonctionnelle ne suffit pas à compenser. La combinaison fermeture par l'offre/ouverture par les pratiques peut paraître antinomique : cela témoigne en fait d'une adaptation des déplacements aux réseaux à disposition (autrement dit, une offre de transport de mauvaise qualité n'a pas pour effet une réduction des mobilités).

Pour sa part, le massif des Bauges se présente comme un territoire ouvert en terme de représentations (forte valorisation de l'identité territoriale) et, de façon certes un peu moins soutenue, par les pratiques (les influences de Chambéry, d'Annecy ou d'Aix – en tant que pôles d'emploi ou émetteurs de visiteurs – consolide une ouverture de proximité). L'offre de

transport contribuerait pour sa part à le considérer comme fermé si la proximité immédiate d'une offre de qualité ne minimisait pas le poids de cet indicateur.

Doc. n°114 : Types d'ouverture/fermeture du Bugey, des Bauges et de la Maurienne

	Offre	*Représentations*	*Pratiques*	*Synthèse*
Bugey	fermé	fermé	ouvert	FERME
Bauges	fermé	ouvert	ouvert	OUVERT
Maurienne	ouvert	ouvert	ouvert	OUVERT

Sources : L.Berne, EDYTEM, 2008.

Enfin, la vallée de la Maurienne est le plus ouvert des trois terrains d'étude. L'offre de transport du fond de vallée est de très bonne qualité et irrigue les territoires adjacents. Cette offre est par ailleurs considérablement améliorée en hiver, non pas par rapport à l'été mais par rapport à une situation hivernale en montagne sans aménagements fonctionnels. Les flux parcourant la vallée témoignent, eux aussi, de son ouverture. La fonction de passage induite par ces flux fonde l'image que donnent à voir les acteurs économiques de la vallée, alors que les habitants insistent sur la frontière, objet qui, sur le plan des représentations territoriales, structure la Maurienne tout autant qu'elle la ferme (identité positive de la fermeture).

A l'échelle régionale, le Bugey, le massif des Bauges et la vallée de la Maurienne se ressemblent sur plusieurs points qui pourraient laisser croire à des fonctionnements socio-spatiaux similaires[223] : espace montagnard, mise à l'écart des principales agglomérations, prédominance de l'agriculture dans l'occupation du sol, valorisations touristique… Il manque cependant parmi ces facteurs celui qui contribue en grande partie à expliquer les processus territoriaux d'ouverture/fermeture : les réseaux de transports. La situation relative de ces espaces par rapport au réseau de routes nationales, au réseau autoroutier ou encore au réseau ferroviaire permet d'établir des différenciations certes sur l'offre de transport mais aussi sur les représentations (du système de transport, de l'accès au territoire et du territoire). Prises individuellement, les pratiques illustrent presque toujours des situations d'ouverture ; les déplacements quotidiens faisant systématiquement appel à une « ouverture de proximité », ceux plus exceptionnels ou de transit, lorsqu'ils sont présents, à une « ouverture par l'extérieur ».

>> - <<

La mesure est une difficulté évidente rencontrée lors de l'évaluation des situations d'ouverture ou de fermeture. Le poids accordé à un ou des critères en particulier peut être déterminant pour les actions engagées consécutivement à cette mesure, en vue par

[223] En l'occurrence plutôt périphériques, voire de marge (donc fermé ?)

exemple d'ouvrir un territoire. Une solution efficace repose cependant sur une évaluation la plus juste possible. La démarche proposée ici, bien que largement perfectible, pose un certain nombre de jalons pour une lecture simple (les données sont aisément accessibles), et reproductible.

Sur ce dernier point cependant, il conviendra de rappeler le rôle de deux spécificités territoriales concernant les terrains étudiés : la maille et la montagne. Est identifié (cf. chapitres 8 et 9) ce qui relève, en terme de dynamiques spatiales, de ces particularités géographiques (symbolique, politiques territoriales, connexité routière). Ces particularités sont toutefois loin d'être les seuls facteurs explicatifs des dynamiques observées, ce qui laisse penser que cette méthode, après adaptation aux contextes locaux, est généralisable. Les seuils pourront donc être ajustés selon la problématique, le prisme choisi et l'espace étudiés.

Appliquée au Bugey, au Bauges et à la Maurienne, cette méthode d'évaluation de l'ouverture et de la fermeture a porté ses fruits, facilitant la synthèse des nombreux critères analysés jusqu'alors. Deux tendances se dégagent ; un espace plutôt fermé, le Bugey, souffrant d'une mise à l'écart par son offre de transports et de représentations valorisants peu le territoire, et deux espaces plutôt ouverts, le massif des Bauges (qui, malgré les défauts de son offre de transport, s'ouvre par les pratiques – espace quasi périurbain d'Annecy, d'Aix-les-Bains et de Chambéry – et par une forte identité territoriale) et la vallée de la Maurienne, dans l'ensemble ouverte par les infrastructures de transport rapides qui la traverse, les flux de passagers et de marchandises qui leurs sont associées et une mise en avant des images positives de ce territoire (ouverture, symbolique de la montagne, nature, sport, etc.).

Une telle synthèse permet désormais d'analyser les types d'ouverture/fermeture et les processus territoriaux de chacun de ces territoires.

Chapitre 7

Processus et formes géographiques d'ouverture/fermeture

De quelle manière les infrastructures de transports rapides influencent-elles les recompositions territoriales et, à travers elles, la fermeture des territoires ? Quels facteurs rendent possible l'ouverture de territoires à l'échelle régionale et leur fermeture à l'échelle locale ? Dans quelle configuration matérielle et idéelle la fermeture s'exprime-t-elle ? Quelles sont les dynamiques spatiales propres à la fermeture ?

La réinterprétation conceptuelle des résultats analysés au fil de cette recherche permet d'apporter des éléments de réponses à ces quelques questions et contribue à appuyer et à enrichir les travaux déjà menés sur les notions d'ouverture et de fermeture.

La prise en compte des processus est fondamentale dans l'exploration de l'ouverture/fermeture des territoires. Elle permet d'examiner les dynamiques et la relativité de ces situations. Au-delà de l'évaluation, présentée à travers la mesure de l'enclavement, c'est donc une analyse des principaux types de processus rencontrés sur les terrains de thèse que nous proposons de réaliser dans un premier temps. Dans le prolongement, il sera procédé à un rapprochement de la « *typologie de l'enclavement* » dressée par B. Steck[224] et des résultats enregistrés sur chacun des terrains d'étude, contribuant ainsi à l'enrichissement de la connaissance.

7-1 Processus d'ouverture et de fermeture

Du latin *pro-cedere*, « aller devant », le processus est un ensemble de phénomènes disposés dans le temps selon une suite logique, complexe et variable. L'appréhension des situations d'ouverture et de fermeture passe inévitablement par la connaissance de ces processus, qui, bien que nombreux et propres à certains espaces, périodes ou individus, font preuve d'une certaine cohérence et peuvent ainsi être généralisables. Nous proposons donc ici de détailler et d'analyser, à force d'exemples, les processus territoriaux rencontrés sur les terrains d'études, afin d'une part de mieux comprendre les états d'ouverture / fermeture qu'ils génèrent, d'autre part de mettre en lumière les leviers ou les mécanismes susceptibles de désenclaver les territoires.

Ainsi deux types de processus se singularisent :

- les **processus structurels** qui dans le temps long (plusieurs mois, années, voire décennies ou siècles), dépendent de critères changeant l'organisation du territoire de façon significative et surtout continue (mais non irréversible).
- les **processus conjoncturels** qui relèvent eux aussi d'une logique temporelle (« effet d'entraînement »), mais de façon temporaire et réversible ;. ils relèvent plus du

[224] B. Steck, *Contribution à une géographie du développement*, HDR, 2000, Université du Havre, tome 1, 258 p.

fonctionnement des territoires que de leur structuration (bien que les deux soient évidemment liées) et ont donc la particularité de créer des parenthèses d'ouverture ou de fermeture sur des espaces en situations opposées lorsque ce processus ne se manifeste pas.

A ne pas considérer comme des épiphénomènes, les processus de conjonction ponctuent les processus évolutifs jusqu'à ce que leur fréquence ou leur intensité soit telle qu'ils deviennent un facteur déterminant de cette évolution, au point de faire basculer de manière beaucoup. plus permanente un territoire ouvert dans la fermeture et *vice-versa*.

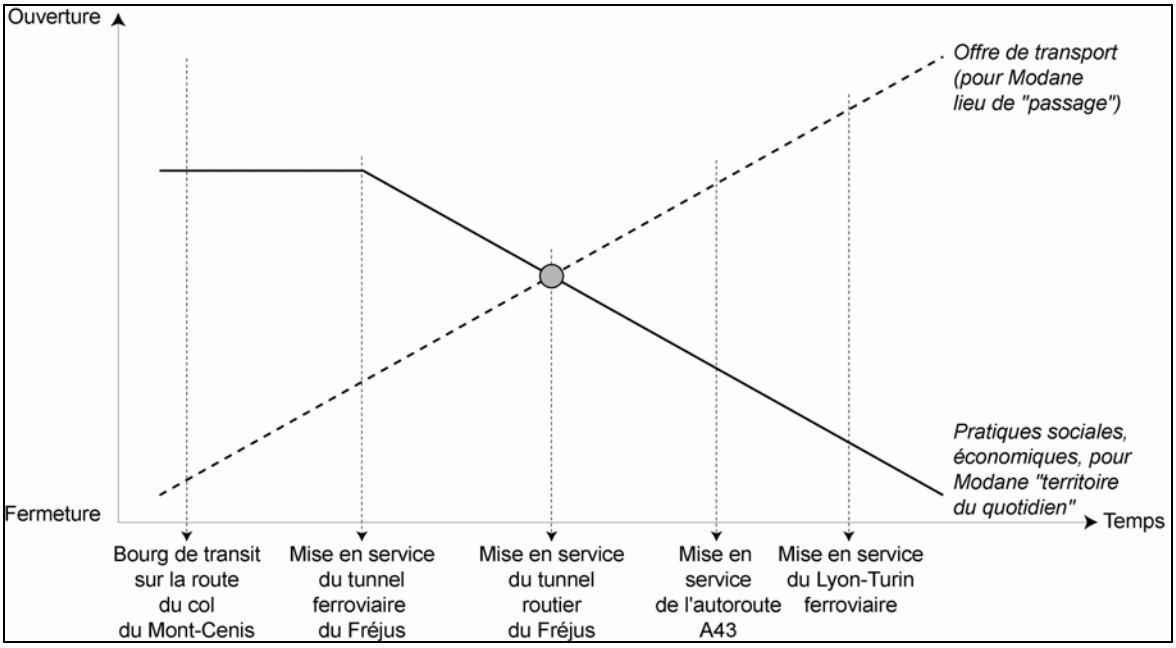
7-1-1 Les processus structurels

L'analyse de ce type de processus permet d'évaluer le degré d'ouverture d'un territoire et d'expliquer la construction de cette situation dans la durée. Les cas de la ville de Modane, du bassin de Belley et du massif des Bauges illustrent bien ces processus.

> Modane, les infrastructures de transport au cœur des processus d'ouverture et de fermeture

Le cas de Modane (doc. n°115), particulièrement développé dans le chapitre consacré à la montagne, illustre comment un processus d'ouverture (au trafic de transit) peut entraîner un processus de fermeture (pour les habitants). Ces deux processus, parfaitement relatifs, sont le fait de la mise en service de plusieurs infrastructures de transport sur plus d'un siècle[225].

Doc. n°115 : De l'ouverture différenciée à la fermeture différenciée - Modane



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

[225] Pour plus de précisions, se référer au chapitre sur la montagne

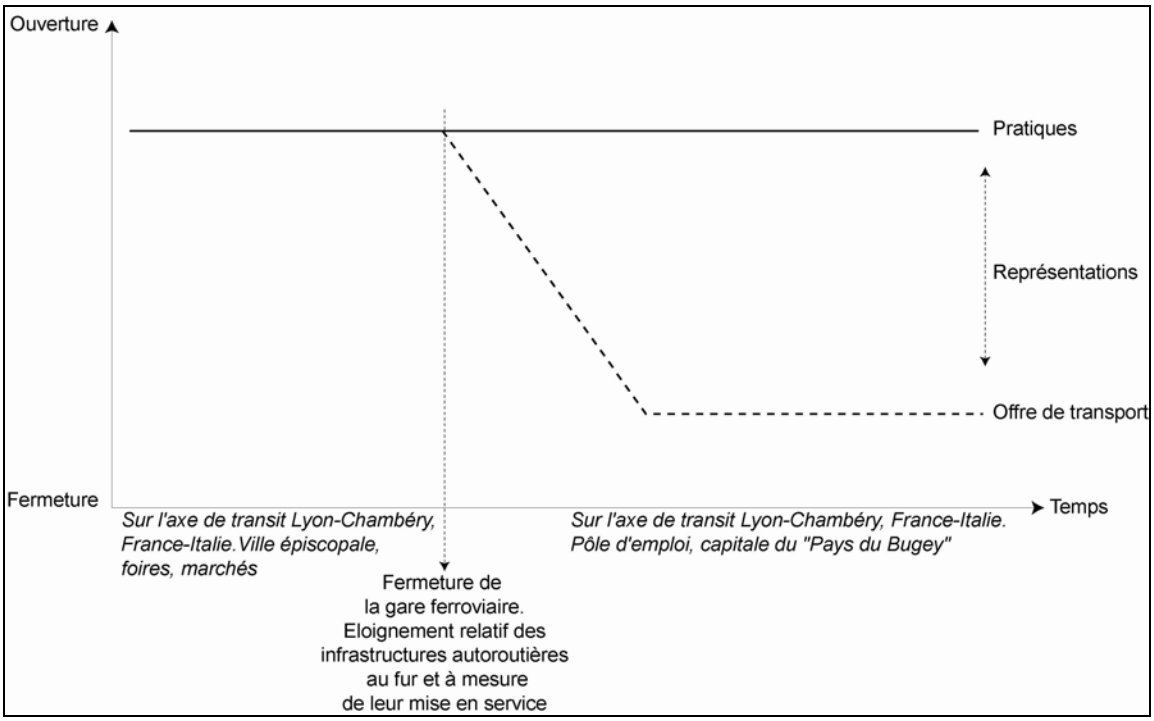
Il apparaît que, sur le plan du trafic de transit, l'évolution sur le temps long montre un processus d'ouverture par l'amélioration de l'itinéraire franco-italien (route du col du Mont-Cenis, tunnel ferroviaire du Fréjus puis tunnel autoroutier du Fréjus). Mais à l'échelle locale, et notamment à partir de la mise en service du tunnel routier dont l'accès évite Modane, un processus de fermeture relative est amorcé ; et si le projet Lyon-Turin est réalisé, non seulement Modane mais aussi une grande partie de la Maurienne connaîtront une accentuation de la fermeture.

Ainsi un processus d'ouverture au trafic de transit entraîne-t-il, au fur et à mesure de l'amélioration du système de transport, une mise à l'écart de la ville de Modane dans les activités liées au passage qui l'animaient historiquement.

Ce double processus est donc à l'origine d'un phénomène plus complexe permettant de caractériser l'ensemble du territoire de Modane[226] : le passage de l'ouverture différenciée à la fermeture différenciée. Sans être « entrebâillé » le territoire se trouve donc dans un dualisme fonctionnel extrême, avec d'un côté une grande ouverture et de l'autre une fermeture tout aussi intense. A la différence de la fermeture de certains secteurs de Maurienne ou du Bugey durant la période des sports d'hiver (cf. ci-après la fermeture de conjonction), Modane s'inscrit comme un espace fermé par son ouverture, et ce de façon permanente. Dans ce type de processus, les pratiques et les représentations n'ont qu'un rôle secondaire ; elles suivent les tendances de l'offre de transport, élément fondateur et inconditionnel du mécanisme en question.

> Belley, où la stabilité d'un processus d'ouverture, malgré des signes de fermeture

Doc. n°116 : Un processus d'ouverture constant malgré une fermeture par l'offre



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

[226] On ne peut en effet y dissocier le passage et la population.

Belley et sa région témoignent d'une situation tout à fait particulière ; sous-préfecture du département de l'Ain, la ville a été mise à l'écart des principales infrastructures autoroutières et ferroviaires récentes. Ainsi, l'ouverture de Belley, due à son rôle économique et religieux et à sa situation sur l'axe Lyon-Chambéry, est bouleversée par la mise à l'écart des principales infrastructures de transport ferroviaires et autoroutières. Malgré cela, elle demeure un centre économique en développement, à l'échelle du Bugey évidemment. Aussi, malgré des éléments venant perturber l'accessibilité au bassin de Belley, celui-ci fait preuve de constance dans sa situation d'ouverture (doc. n°116).

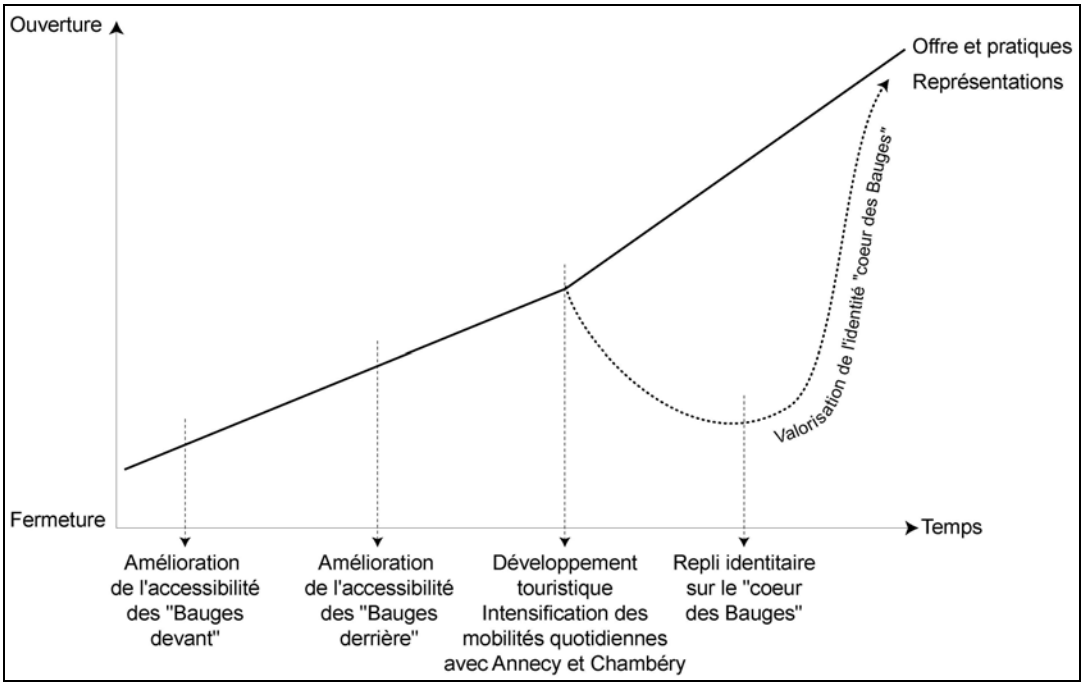
Ainsi, malgré une détérioration de l'offre de transport, conduisant à la fermeture de ce territoire de ce point de vue, Belley demeure une ville ouverte si l'on considère les pratiques. Les représentations reprennent pour leur part cet écart, voire cette dissociation, entre pratiques et offre (tout à disposition dans une certaine proximité, mais éloignée des infrastructures de transport rapides).

Cet exemple atteste donc qu'un processus peut être relativement stable malgré des éléments tendant à l'infléchir (ce pour quoi il est d'ailleurs toujours concevable de parler de processus). Il est possible que cette stabilité soit le fruit de deux phénomènes : soit l'offre de transport n'a pas ou peu d'effet sur le développement ou sur l'organisation du territoire, soit l'effet existe mais est rapidement amoindri par une adaptation locale. Belley correspond au premier phénomène. Un exemple du second sera abordé dans les processus de conjonction.

> La « boucle identitaire » dans le processus d'ouverture des Bauges

Grâce à l'étude fine du rôle des transports dans le « basculement » des Bauges, X. Bernier livre de nombreuses clefs pour la lecture du processus d'ouverture de ce territoire (doc. n°117).

Doc. n°117 : De l'ouverture par l'offre à l'appropriation de cette ouverture par les pratiques et par les représentations



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008, d'après X. Bernier, 2002

Ainsi, au gré des améliorations de l'accessibilité (par le col du Frêne d'abord, par le col du Plainpalais et le col de Leschaux ensuite) le massif s'ouvre peu à peu ; de l'intérieur d'une part, facilitant les navettes domicile-travail entre les Bauges et les agglomérations voisines (Chambéry, Aix-les-Bains ou Annecy), de l'extérieur d'autre part, favorisant la venue de touristes, notamment dans la station du Revard. L'ouverture à de nouvelles pratiques a pour conséquence une « *contraction identitaire* »[227] sur le cœur de massif, repli perceptible à travers les représentations territoriales des habitants tout autant que dans les territoires de projet émergents depuis les années 1990 (PNR, zone A.O.C. communauté de communes). Par un processus de valorisation, cette contraction, qui pourrait conduire à une fermeture du massif des Bauges en terme de représentations, contribue au contraire à l'ouvrir en l'instituant dans une identité forte.

Les exemples présentés ici couvrent les principaux types de processus évolutifs observés sur les terrains d'étude. Le déchiffrement chronologique des dynamiques territoriales de ces derniers, les interactions spatiales que l'on y trouve et la hiérarchisation des critères entre eux permettent de synthétiser ces processus, néanmoins inscrits dans le temps long (plusieurs décennies).

Face à ces évolutions structurelles, l'on note également des phénomènes plus conjoncturels, conduisant à une ouverture ou à une fermeture temporaire : les processus de conjonction.

7-1-2 Les processus conjoncturels

Une combinaison d'évènements, soudaine et temporaire, peut réorienter significativement le niveau d'ouverture d'un territoire. Ces processus conjoncturels répondent, tout comme les processus structurels, à une logique chronologique mais ont néanmoins la particularité d'être limités dans le temps. Un retour à la situation antérieure est donc prévisible et systématique. Deux types de processus de conjonction se distinguent : celui né d'un effet d'entraînement et celui résultant d'une simultanéité des pratiques.

> L'offre comme élément déclencheur du processus

Le premier processus conjoncturel naît d'un effet d'entraînement entre offre, pratiques et représentations, se rapprochant ainsi du processus d'ouverture décrit dans les Bauges par exemple, à ceci près que le processus de conjonction est réversible et s'opère sur un pas-de-temps plus resserré ;

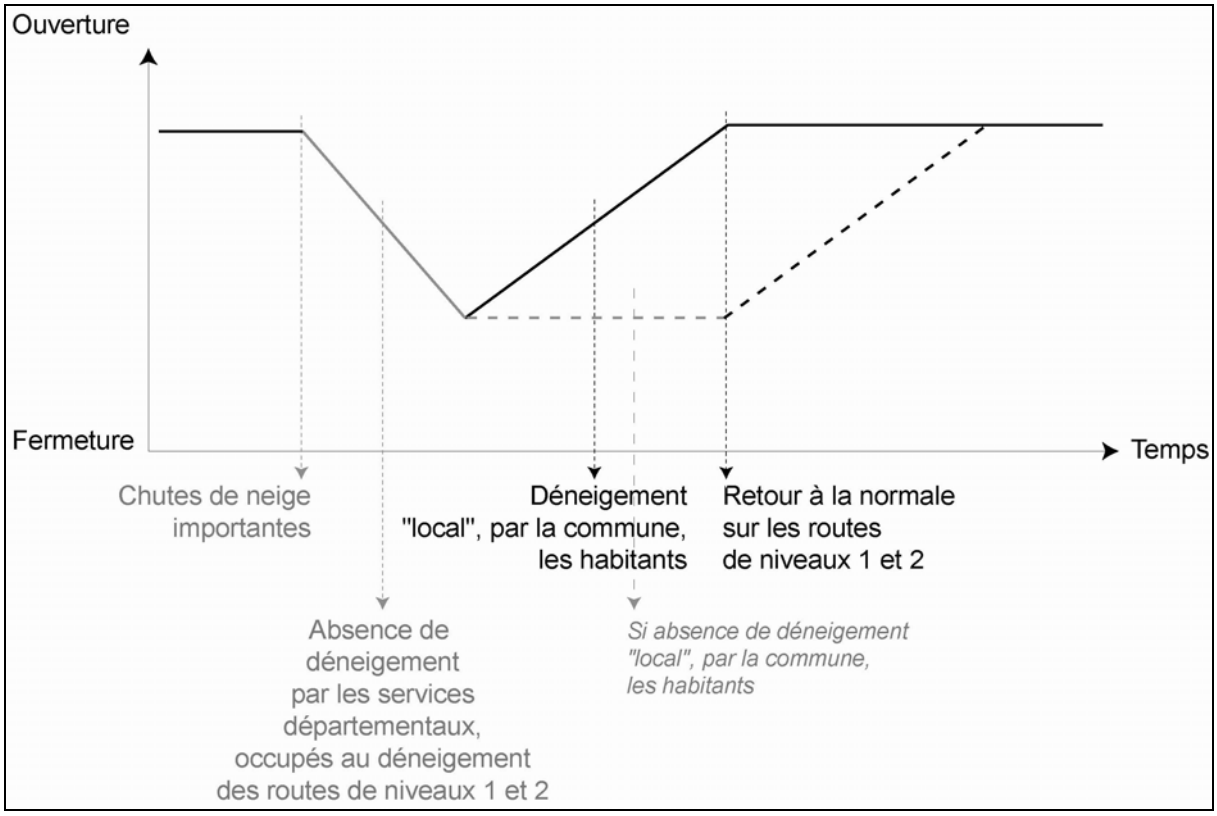
Ce processus se compose d'une succession d'évènements organisés selon une suite parfois inattendue, dans laquelle la spontanéité des pratiques et des représentations tient une place primordiale. Les exemples concernant ce type de processus ne manquent pas et découlent avant tout (et presque systématiquement) d'une modification brutale de l'offre de transport : éboulement, chute de neige, grève, fermeture d'un tronçon autoroutier, etc. La fermeture est donc généralement la première phase du processus, se poursuivant soit par

[227] X. Bernier, *Dynamiques des réseaux de transports et recompositions régionales en zones de montagne : éléments de réflexion à travers l'exemple des pays de Savoie*, Les Cahiers du CIRTAI, Le Havre, 2002, pp. 40-50

une ouverture rapide (voire supérieure à la situation antérieure), soit par une poursuite de la fermeture, avant que le territoire s'ouvre (ou se ferme moins) dès que l'offre initiale est de nouveau atteinte.

Ainsi, le cas du déneigement de certaines communes du Bugey classées comme « non prioritaires » par le conseil général de l'Ain illustre la manière dont un territoire peut, dans un premier temps et rapidement, se fermer, avant, dans un second temps, de procéder à sa propre ouverture, devenant par ce fait plus ouvert que certains espaces pourtant plus accessibles en situation « normale » (doc. n°118).

Doc. n°118 : « s'ouvrir soi-même » en cas de chutes de neige dans la montagne du Bugey



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008,

Ce type de processus s'est retrouvé par exemple après l'incendie dans le tunnel du Mont-Blanc dont la fermeture a provoqué, au-delà des difficultés de circulation en Maurienne (témoignant d'une plus grande ouverture de la vallée en terme de pratiques), une demande de fermeture de la part des habitants, refusant ce trafic de transit.

Des situations inverses, d'ouverture ponctuelle dans des territoires d'ordinaire fermés ou moins ouverts, se révèlent également, lors d'évènements de plus ou moins longue durée (festival, vacances, manifestation diverses), nécessitant une amélioration – temporaire – de l'offre de transport (navettes, TGV Neige) pour les personnes extérieures au territoire mais dont les habitants vont pouvoir bénéficier. Sur le plan des représentations, l'augmentation de l'offre et surtout l'arrivée massive d'allochtones peut induire un sentiment d'ouverture de cet espace par ceux qui l'habitent.

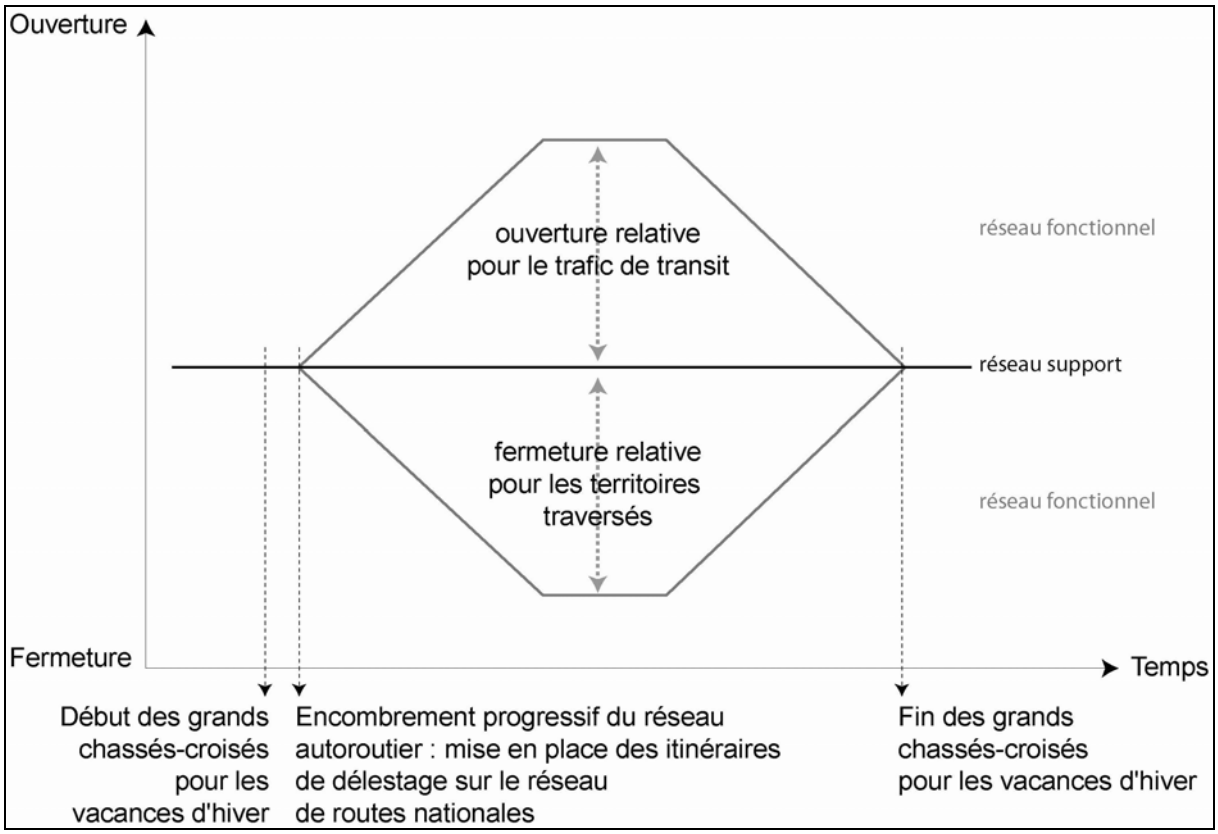
> Pratiques cumulées et relativité de l'ouverture/fermeture

Le second processus conjoncturel résulte d'une simultanéité des pratiques. L'aspect chronologique est alors moins important que les interférences fonctionnelles produites par la rencontre de pratiques diverses.

La simultanéité des pratiques apparaît comme un élément fondateur de la fermeture. Le processus territorial qui en découle se rapproche sous bien des aspects de celui précédemment décrit, notamment dans la mise en relativité des situations d'ouverture et de fermeture (doc. n°119). Toutefois, ce sont les pratiques qui priment ici, conditionnant une grande partie de l'offre (en terme de réseau fonctionnel) et des représentations.

Ce processus est celui observé lors des périodes de départ en vacances, où les mobilités quotidiennes sont perturbées par des mobilités saisonnières de grande ampleur, générant des ralentissements, de l'insécurité routière ou des nuisances sonores, lors des parcours sur route nationale et plus précisément dans les traversées de villes ou villages. La psychologie des individus débutant ainsi leurs vacances est telle que la pénibilité générée par la rencontre de ces deux types de mobilités ne les importune guère et s'efface derrière les espaces de loisirs auquel ces « petits » désagréments permettent d'accéder. A l'inverse, pour les habitants de ces espaces de transit, une situation de fermeture fonctionnelle s'installe (relativement à la situation antérieure).

Doc. n°119 : Ouverture/fermeture temporaire des espaces de transit lors des vacances hivernales



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008,

Selon ce même processus (fermeture par ouverture), la conjonction des mobilités quotidiennes et du trafic routier de marchandises est aussi vecteur de fermeture. Dans ce cas, le processus est récurent. On ne peut cependant parler de processus structurels car le

phénomène n'est pas déterminant durablement sur le niveau d'ouverture du territoire (bien qu'il le soit, dans une certaine mesure, dans les représentations des habitants). Toutefois, une intensification de ce processus pourrait limiter peu à peu les mobilités quotidiennes et le trafic de transit, conduisant alors à la fermeture du territoire. Ainsi se produirait le passage d'un processus conjoncturel à un processus structurel.

La question des processus est essentielle dans une problématique d'ouverture/fermeture des territoires. B. Steck rappelle d'ailleurs à quel point « *il serait essentiel de pouvoir déterminer des seuils effectivement appréciables à partir desquels un territoire entre dans un processus de fermeture* »[228].Ce n'est pas exactement ce à quoi nous sommes parvenus, tant la diversité des situations territoriales est primordiale dans ces processus et rend difficile leur généralisation ou leur modélisation. Toutefois, grâce aux seuils proposés pour chacun des critères ainsi qu'aux exemples de processus développé ici, il devient possible de préciser la connaissance d'un état d'ouverture ou de fermeture et, dans une démarche plus prospective, d'anticiper sur des situations futures. On s'aperçoit également, à travers la lecture de ces processus, que les leviers pour désenclaver un territoire ne sont pas si aisés à trouver, sauf peut-être en ce qui concerne l'offre « fonctionnelle » qui peut être, sous peine de volonté politique ou technique, rapidement rétablie.

7-2 UN APPORT A LA TYPOLOGIE DE L'ENCLAVEMENT DE B. STECK

Les exemples développés plus haut ont permis d'approcher la complexité des processus d'ouverture et de fermeture des territoires. La typologie proposée par B. Steck et sur laquelle s'appuie la présente partie vise, quant à elle, à « ordonner » la diversité des situations d'ouverture/fermeture. Ces situations ne sont pas spécifiquement celles rencontrées sur nos terrains de recherches et l'approche choisie par B. Steck pour les décrypter est quelque peu différente de la nôtre, à commencer par les échelles d'analyse (très grandes – une prison, un musée – ou au contraire très petites – un Etat – en ce qui concerne B. Steck). Cependant, la richesse de cette typologie constitue le socle de discussions potentiellement foisonnantes, pour chacun des terrains comme pour chacun des types.

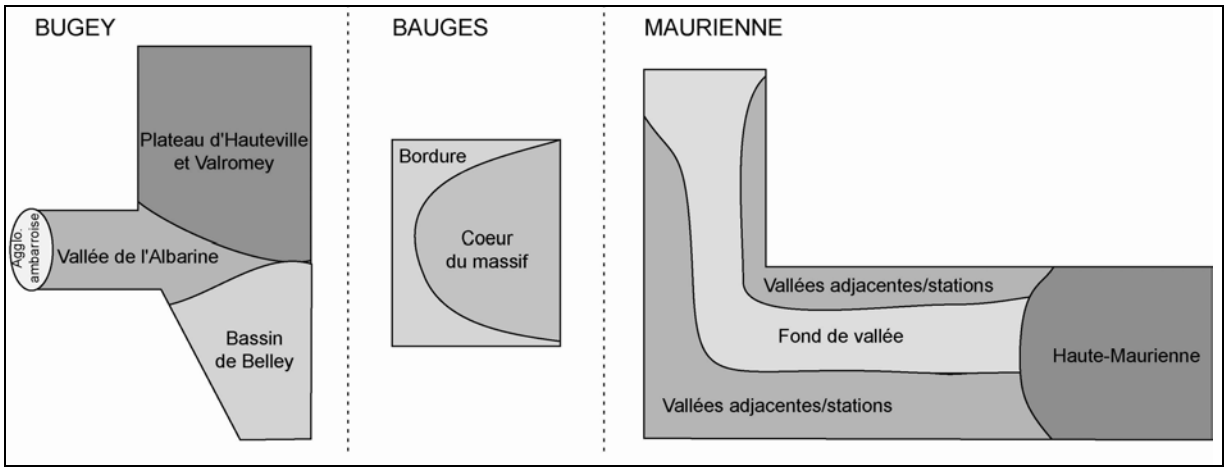
Au vu de l'analyse des situations d'ouverture/fermeture à l'intérieur de chaque terrain d'étude (chapitre 6), quelques regroupements ont donc été réalisés (lorsque les caractéristiques territoriales étaient proches) et ont permis de ne garder que huit types d'espaces pouvant être appréciés au regard de la typologie de B. Steck. Cela ne signifie pas pour autant qu'il s'agit de « territoire » au sens d'une appropriation de l'ensemble de l'entité par ses habitants. Ces subdivisions (doc. n°120) sont plutôt le fruit de logiques spatiales cohérentes. Le relief joue un rôle prépondérant dans ce découpage, non par déterminisme mais parce qu'il souligne des dynamiques relativement homogènes.

Il semble également important de redire que le postulat de ce croisement ne repose pas sur une situation présumée enclavée de chacune des subdivisions socio-spatiales. Cet

[228] B. Steck, *Contribution à une géographie du développement*, HDR, 2000, Université du Havre, tome 1, 258 p.

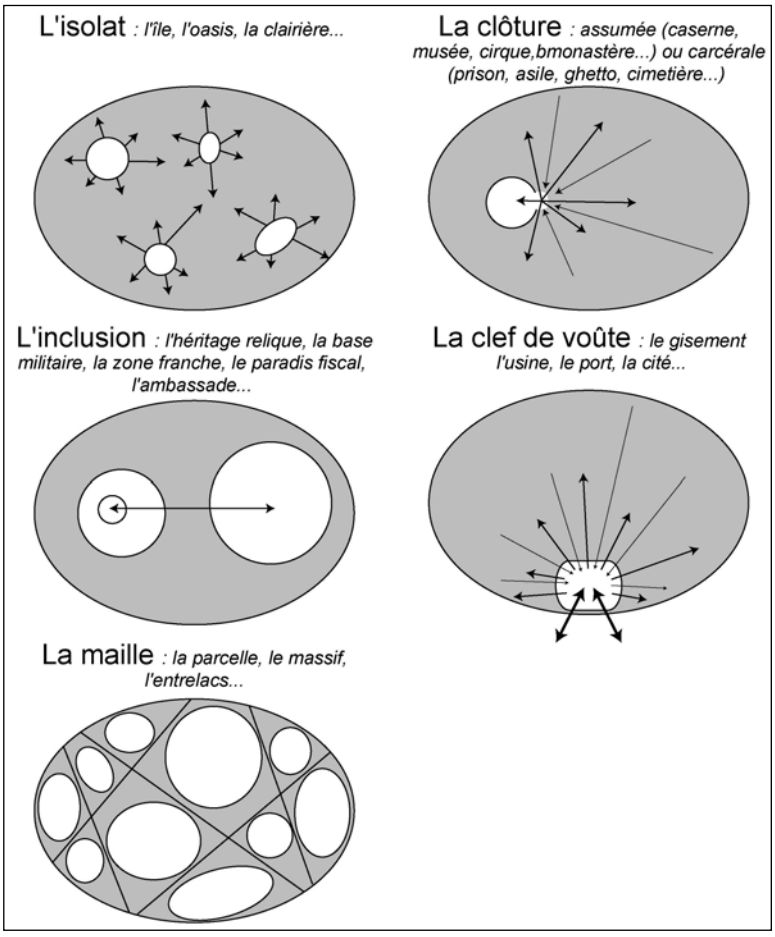
exercice consiste au contraire à confronter ces espaces aux situations d'ouverture/fermeture définies ou qualifiées par B. Steck. L'objectif de cet exercice est donc plus d'enrichir une réflexion théorique et méthodologique sur les processus d'ouverture et de fermeture que de classer nos terrains d'étude dans une catégorie. Cela étant, un retour sur le terrain permet l'exemple et la mise en situation, démarche tout à fait bénéfique pour passer de la recherche à l'action.

Doc. n°120 : Subdivisions socio-spatiales



Source : L.Berne, EDYTEM, 2008

Doc. n°121 : Les cinq modèles territoriaux de l'enclavement



Source : B. Steck, 2003

B. Steck décrit l'isolat comme un territoire avant tout naturel, pas ou peu maîtrisé par les populations qui y vivent. Les représentations territoriales y sont spécifiques, empruntent de ritualité et façonnées par un monde extérieur lointain.

La clôture est une situation territoriale voulue, assumée ou carcérale, fruits de décisions humaines plus que de conditions naturelles.

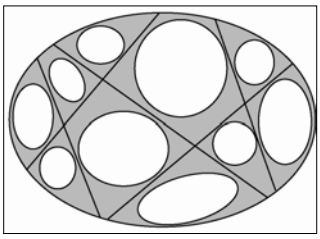
L'inclusion correspond à un territoire dépendant d'un autre territoire dont il est géographiquement distant.

La clef de voûte est un territoire stratégique, définit par B. Steck comme un « *territoire fermé assurant la protection de*

l'ensemble territorial dont il est le centre, en terme de pouvoir »
Enfin, la maille, archétype de l'enclavement, est la situation des territoires enserrés dans les réseaux de transports, à quelque échelle que ce soit.

Après examen attentif des trois terrains, il semble que l'on retrouve quatre des cinq types décrits par B. Steck et qu'un sixième type semble émerger. Voici maintenant, pour chaque type identifié dans le Bugey, les Bauges et la Maurienne, une synthèse des spécificités et processus territoriaux ainsi que l'apport conceptuel qui en découle.

> La maille



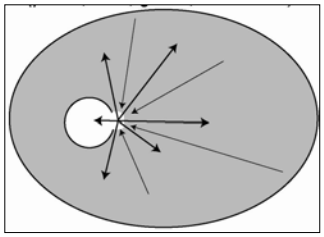
« *Etendue prisonnière des axes de communication et qui ne leur est pas ou mal reliée* », le plateau d'Hauteville et le Valromey le sont indiscutablement. Système territorial encore peu étudié, la maille constitue un véritable laboratoire pour l'observation des relations entre réseaux de transport et territoire, nous reviendrons dans le chapitre suivant. B. Steck rappelle que ce type est « *le modèle qui correspond le mieux à la signification la plus généralement admise de l'enclavement,* » communément fondée sur une mise à distance des principales infrastructures de transport. Cette acceptation collective peut cependant être à l'origine d'une lecture confuse de la fermeture, sans distinction des spécificités territoriales. Le principal écueil vers lequel conduit alors une telle approche est d'omettre que ce type de fermeture ne repose pas exclusivement sur l'offre de transport (bien qu'ils puissent en être les révélateurs) car l'on peut être enclavé dans un système ouvert du point de vue de l'offre (l'inclusion par exemple).

En partie pour cette raison, nous avons éprouvé quelques difficultés, après la lecture de la description faite de la maille par B. Steck, à positionner ce type en fonction des indicateurs de pratiques et de représentations. En effet, y sont décrits surtout des obstacles physiques. Le plateau d'Hauteville et le Valromey, au cœur d'une maille autoroutière prennent donc une valeur d'exemple et permettent de compléter en certains points le portrait de ce type.

Sur le plan des pratiques tout d'abord, le cœur de maille est globalement autonome, en terme d'emplois notamment. Si influences il y a, elles s'exercent en bordure du territoire, en dessinant alors des limites progressives. A l'image de ce constat, la capacité de ces espaces à s'intégrer à des projets dépassant le niveau local est relativement faible, et le syndicat mixte du pays du Bugey n'est que de faible portée pour des territoire qui ne parviennent pas à valoriser leurs ressources, malgré des représentations très ancrées, mais banalisées.

Espace souvent ignoré, la maille représente un modèle effectivement fermé dont la relative indépendance, par une adaptation simple et minimale aux déterminismes géographiques (mise à distance, relief…) dans le cas du Bugey, préserve de l'effondrement.

> La clôture assumée



Avec l'exemple du plateau d'Hauteville et du Valromey a été évoqué le cas d'un modèle territorial régi pas des mécanismes de contraintes/adaptation. Le bassin de Belley, bien que situé à l'intérieur de la même maille autoroutière, obéit à des logiques socio-spatiales différentes, du fait d'un relief moins prononcé et, cela va de paire, d'un peuplement plus dense accompagné d'une fonction économique localement importante.

Les remparts qui cernaient autrefois la ville de Belley ont été remplacés, de façon imagée, par l'absence de desserte ferroviaire et autoroutière, conférant à la sous-préfecture de l'Ain un statut tout à fait particulier que nous avons choisi de classer dans le type « clôture assumée ». En effet, alors que l'accessibilité à ce territoire n'est pas des plus aisées depuis l'extérieur, les circulations internes sont peu contraintes (malgré cependant un manque de transports en commun, décelé dans tous les territoires enquêtés). Ses fonctions administratives, industrielles, marchandes ou hospitalières en font un centre incontestable pour les territoires alentour, qu'il s'agisse du Valromey, de la montagne de Lhuis ou de l'Avant-pays savoyard. Pourtant, alors que le bassin de Belley parvient à mobiliser une ressource endogène, il éprouve des difficultés certaines à s'intégrer à un projet de territoire qui le dépasse. Etant donné le poids des départements dans les représentations territoriales et la situation de Belley aux confins du département de l'Ain (distante de plus de 80 km de Bourg-en-Bresse – la préfecture –), on comprend aisément que ce territoire ait du mal à se positionner sur l'échiquier régional, d'autant plus qu'il se trouve « tiraillé » par les influences de la Savoie toute proche.

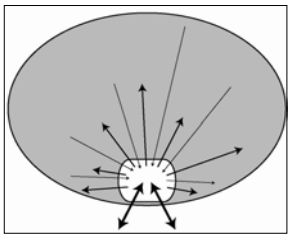
Ces influences ont d'ailleurs tendance à s'accentuer : déplacements fréquents des belleysans vers Chambéry, pour se rendre au centre commercial « Chamnord » ou pour des soins médicaux plus spécialisés (alors même qu'en 2007, l'hôpital de Belley a été placé sous la direction par intérim du directeur de l'hôpital de Chambéry[229]), et, dans l'autre sens, une demande immobilière croissante depuis Chambéry en direction de l'Avant-pays savoyard, de l'autre côté du tunnel du Chat, vers Belley donc.

La définition que donne B. Steck de la clôture spécifie qu'il s'agit du résultat d'un « *processus voulu de protection contre des influences extérieures considérées comme dangereuses. […] le premier modèle de clôture est celui d'une clôture voulue, construite, acceptée, animée par ceux qui s'y enferment, tout le moins admise par une sorte de consensus général du corps social qui y perçoivent les conditions positives de son épanouissement.* » Sans aller jusqu'à dire que les habitants et acteurs du bassin de Belley ont refusé toute amélioration de son accessibilité (ces grandes décisions d'aménagement dépendent avant tout de l'échelle nationale), l'organisation de ce territoire jusqu'à la fin des années 1990 correspond relativement bien à la situation territoriale qualifiée de « clôture assumée ». Toutefois, les récentes évolutions, notamment en terme d'influences identitaires,

[229] Cette mesure fait suite à la démission du directeur de l'hôpital de Belley, dans le climat que l'on connaît quant au maintien des hôpitaux de proximité, la fermeture du service de réanimation de l'hôpital de Belley étant prévue pour fin 2008.

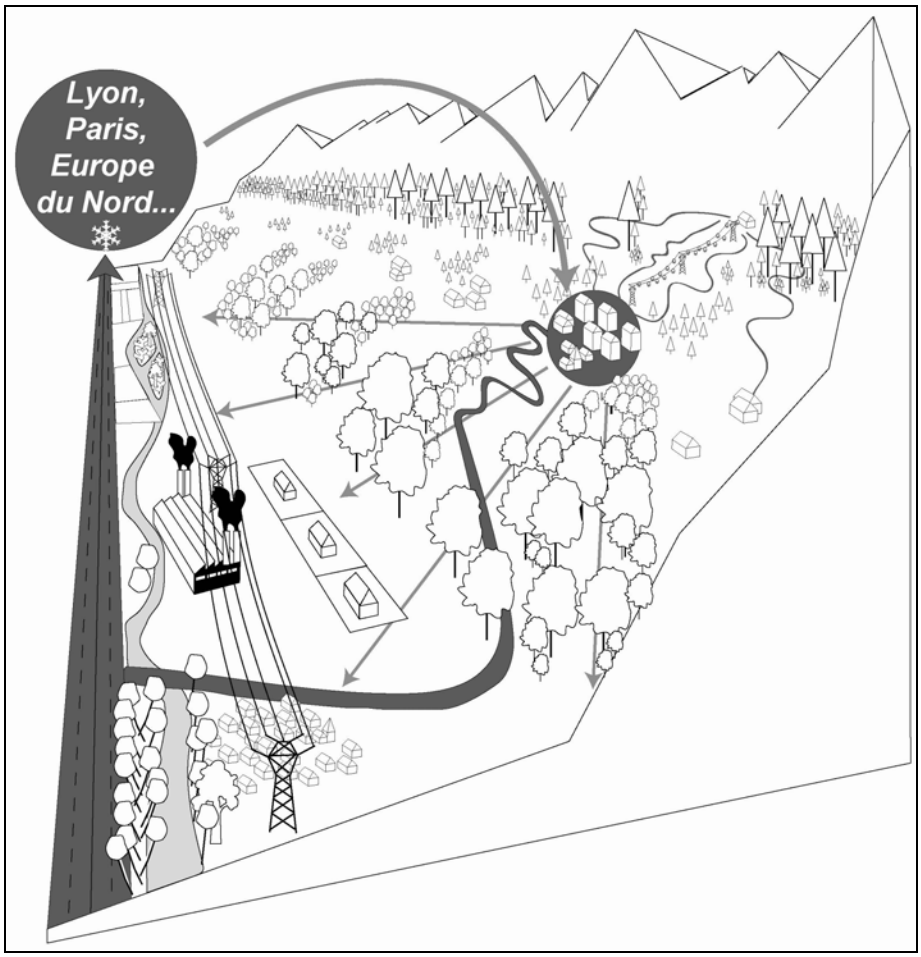
laissent penser qu'un nouveau processus est engagé. La désorganisation du système par la pénétration d'agents externes (porteurs de pratiques et de représentations différentes), alors même que ce territoire est fondé sur l'acceptation d'une fermeture par l'offre de transport, semble s'inscrire, plus que la création d'une infrastructure, comme un levier pour une ouverture plus grande de ce type d'espace.

> La clef de voûte



La clef de voûte est définie comme « *un territoire à grande échelle cartographique qui, par ses particularités, se trouve inclus dans un territoire plus vaste, pouvant être appréhendé à échelle cartographique moyenne, et qui constitue pour lui le fondement de ce qu'il est, le moteur de son dynamisme, le meilleur qualifiant de son identité. […] La clef de voûte est bel et bien le territoire fermé qui assure la perfection de l'ensemble territorial dont il est le centre, en terme de pouvoir, de décision, d'activité* » (B. Steck). Pour différentes raisons que nous allons développer maintenant, les espaces touristiques des terrains étudiés s'inscrivent pleinement dans ce type et contribuent en retour à le décrire davantage.

Doc. n°122: Les stations de sport d'hiver, clef de voûte de l'espace montagnard



Réalisation : L. Berne, EDYTEM, 2008, d'après un dessin de C. Dodane

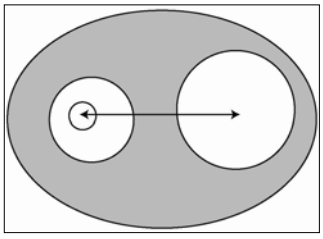
Les mutations économiques des Bauges et de la Maurienne dans la seconde moitié du XX^{è} siècle (exode rural, crise de la métallurgie) ont appelé de profondes réorientations des fonctions de ces espaces afin de garantir leur survie. C'est donc dans un contexte de crise mais également d'une forte demande d'aménagements touristiques en montagne que les premières stations « intégrées » de sports d'hiver voient le jour, dans les années 1960. Aujourd'hui, en Maurienne notamment, l'activité touristique est devenue une image et une manne financière sur laquelle compte l'ensemble de la vallée (16 % de l'emploi salarié en Savoie concerne le tourisme). Dès lors, des communes en perte de vitesse dans les années 1950 se sont vues affublées d'un rôle majeur dans le système territorial local et régional. L'économie montagnarde s'est forgée une nouvelle identité forgée sur des pratiques discontinues, d'un point de vue temporel (la saison hivernale principalement) et spatiale (autoroute – congestionnée – ou TGV, route sinueuse pour accéder à la station, remontés mécaniques, ski…) (doc. n°122).

Cette discontinuité est à l'origine d'une d'accessibilité objectivement médiocre à laquelle sont confrontés ces territoires (sans quoi la question de leur fermeture ne se poserait pas). Paradoxalement, c'est aussi sur cette pénibilité d'accès que se reconnaît le caractère montagnard des lieux : celle-ci devient alors tout à fait acceptable pour les vacanciers. Territoires bien délimités, bornés par les pistes de ski (ou les sentiers de randonnées en été), les villages-stations, enclaves urbanisées dans une haute montagne « naturelle », assure la cohérence de l'espace valléen, du lit de l'Arc à l'arrivée de la plus haute télécabine (à Val Thorens via Orelle).

Ce qui est flagrant en Maurienne l'est un peu moins dans le cœur des Bauges où le développement touristique s'est fondu dans la localité. Cela étant, l'appropriation identitaire du Parc Naturel Régional, destiné à valoriser le patrimoine naturel et culturel, a contribué à faire de ce territoire de projet la clef de voûte du massif. Ainsi, alors que le modèle territorial mauriennais se matérialise de façon ponctuelle (hormis « la montagne », on évoque surtout telle ou telle station), il prend une forme aréale dans les Bauges. Marqueur territorial omni-présent tant pour les habitants que pour les institutions, le PNR est un espace de décision, d'appropriation et de diffusion vis-à-vis de l'extérieur.

A la différence donc des autres types d'enclavement, la clef de voûte est un modèle territorial édifié sur la fermeture, devenue dans le cas montagnard, une valeur positive symbole d'authenticité, et dont l'intérêt est moins de tendre à l'ouverture que de maintenir une juste situation de fermeture.

> L'inclusion



L'inclusion définit par B. Steck concerne « *tout territoire inclus dans un espace placé sous une autorité qui lui est étrangère, sans en dépendre. Il relève d'une autre entité dont il est physiquement séparé* ». Bien que cela puisse sembler étonnant de prime abord, la bordure du massif des Bauges coïncide à bien des égards avec ce modèle, en vertu notamment des rapports établis avec les territoires contigus. Alors que le cœur des Bauges s'est révélé relativement autonome en terme d'emploi, les communes situées aux extrémités nord et sud-ouest du massif sont incontestablement sous l'influence des agglomérations d'Annecy et

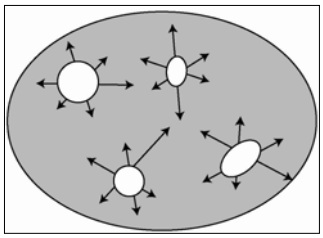
de Chambéry. Cet espace se retrouve dès lors en situation de double périphérie, du massif d'une part (bien qu'il en soit topographiquement inclus, il en constitue plutôt les portes d'entrée et de sortie), d'influences urbaines d'autre part.

Cet entre-deux que décrit B. Steck en évoquant « *le territoire du compromis, de l'incertain, l'expression des rapports de force* », témoigne d'une ouverture différenciée fondée sur une fonction tampon permettant le repli tout autant que le passage. La plupart de ces communes (Les Déserts et Thoiry au sud, Saint-Eustache, Leschaux, la Chapelle-Saint-Maurice et Allèves au nord) sont d'ailleurs incluses dans l'espace d'extension/contraction décrit par X. Bernier[230] à propos de la fluctuation du massif au fil des siècles.

Le paradoxe de cet espace s'exprime finalement dans la dissociation des pratiques et des représentations ; alors qu'en termes économiques c'est l'influence urbaine qui se fait sentir, sur le plan identitaire les habitants revendiquent majoritairement une appartenance au massif des Bauges (exception faite des habitants de Saint-Eustache, de la Chapelle-Saint-Maurice, voire de Leschaux, qui se réfèrent de manière quasi-systématique au lac d'Annecy).

A la lumière de cet exemple bauju, l'inclusion s'inscrit comme un modèle territorial intermédiaire, « inclus sans vraiment l'être ». La base militaire, la zone franche ou encore l'ambassade sont autant d'exemples d'inclusion que donne B. Steck. Le cas de la bordure des Bauges est moins tranchée géographiquement, précisément parce qu'elle se situe à l'intersection de deux systèmes territoriaux (distincts), relevant pour partie de ces deux derniers tout en assurant la liaison entre eux. Malgré une continuité spatiale, des différences physiques marquent cependant une rupture entre le cœur du massif et les bassins annécien et chambérien : cet espace de bordure est aussi celui des cols. L'inclusion revêt ici, comme dans chacun des exemples développés par B. Steck, un caractère stratégique, garanti par une intensité de mouvement au sein d'un espace confiné.

> L'isolat



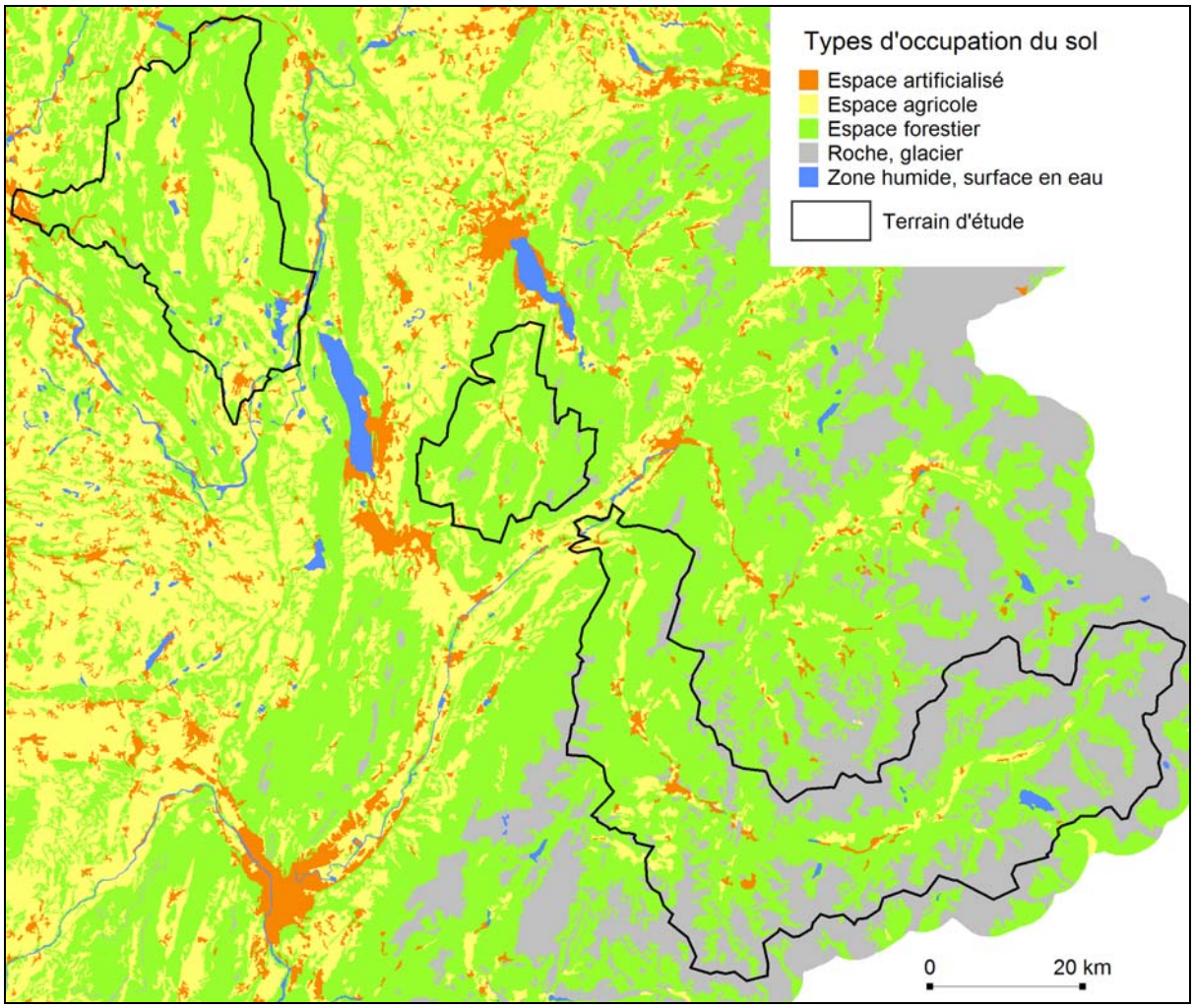
A considérer les caractéristiques du modèle de l'isolat, il n'est pas surprenant *a priori* de ne pas en trouver d'exemple dans les trois terrains étudiés. Il s'agit en effet, selon B. Steck, d'un espace « *isolé dans l'immensité des étendues terrestres ou océaniques, mal connues et peu maîtrisé par les populations qui vivent. C'est la situation de toute communauté humaine sans contact avec quelque autre communauté que ce soit, aux prises avec des contraintes naturelles encore décisives.* »

D'un strict point du vue physique pourtant, certaines portions de territoire du Bugey, des Bauges et de Maurienne se rapprocheraient de ce type d'enclavement ; il s'agit de lieux quasiment inaccessibles et nombreux : les hauts sommets, les glaciers, les forêts escarpées (doc. n°123).

[230] X. Bernier, *Dynamiques des réseaux de transports et recompositions régionales en zones de montagne : éléments de réflexion à travers l'exemple des pays de Savoie*, Les Cahiers du CIRTAI, Le Havre, 2002, p. .40-50

Cependant, si ces espaces peuvent être assimilés à ce type d'enclavement, c'est moins pour une appropriation par une communauté locale isolée que pour ce qu'ils représentent dans l'imaginaire collectif : hostilité, naturalité, immensité, inconnu. Ces territoires (ils en sont pour les individus qui les pratiquent : alpinistes, chasseurs, bûcherons, techniciens des parcs naturels…) ne sont cependant pas habités, ce qui constitue une limite de taille dans l'appréciation de la fermeture, notion inhérente à l'espace social.

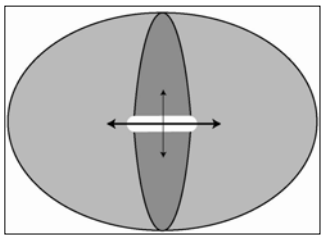
Doc. n°123: Les espaces forestiers et minéraux, des isolats ?



Source : données Corine Land Cover, www.ifen.fr

Faire de ces territoires de haute-montagne ou forestiers des isolats revient alors à risquer une analogie entre un espace pratiqué au quotidien et un espace transformé en enclave idéelle (et idéale) dans des territorialités urbaines par exemple. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce lien unissant représentations et pratiques « en » et « de » la montagne.

> Un nouveau type de fermeture, « la brèche »



Parmi les cinq modèles proposés dans la typologie de l'enclavement, aucun ne semblait correspondre à la vallée de l'Albarine. Aussi, afin de fixer ce territoire dans un cadre théorique, c'est un sixième type de fermeture que nous proposons de détailler maintenant. L'originalité de ce territoire repose sur une fermeture plus liée aux pratiques et aux représentations qu'à l'offre, à la différence des autres types pour lesquels une offre de transport défaillante et/ou un relief prononcé formaient un obstacle majeur aux déplacements.

Etymologiquement, brèche vient de *breka*, « *fracture, rupture* » et désigne une ouverture, rupture accidentelle ou provoquée dans une clôture, un mur, un barrage, un rempart, etc. Par extension, on parle de la brèche comme la position la plus exposée et, par analogie, comme un dommage portant atteinte à l'intégrité d'un tout[231]. L'ambivalence de ce type de territoire se retrouve donc dans cette dénomination avec l'idée d'une ouverture fragilisante.

Etroit passage dans le roc, la vallée de l'Albarine accueille en son fond un chapelet de petites villes et villages, égrenés le long de la rivière, de la RN 504 et de la voie ferrée. Axe historique de transit, la vallée bénéficie d'une accessibilité relativement bonne (malgré un parcours sinueux), pour preuve un nombre important de mobilités de travail en direction d'Ambérieu-en-Bugey, de Lyon ou de la plaine de l'Ain. Pourtant, le déclin industriel amorcé dans les années 1960 a plongé la vallée dans un marasme économique dont elle peine aujourd'hui encore à sortir : cités ouvrières en ruines, usines à l'abandon, taux de chômage élevé (17,6% à Tenay), perte de population (-19% à Tenay entre 1990 et 1999, -4% à Argis, - 7% à la Burbanche).

Les conséquences de la rencontre entre une ouverture en terme d'offre et une fermeture en terme de pratiques se manifestent dans la faiblesse des représentations territoriales. Ses habitants se le représentent en effet comme un simple lieu de passage (« *sur l'axe Lyon/Chambéry* », « *entre Ambérieu et Belley* ») et, bien qu'ils s'y soient ancrés, ne revendiquent aucune appartenance particulière. Meurtrie par son histoire sociale, la vallée de l'Albarine, pourtant au centre d'un système de transport international, demeure un espace de rupture, entre « deux Bugey » (celui de la plaine et celui de la montagne, voir 5-2-1), entre l'influence lyonnaise et l'influence chambérienne.

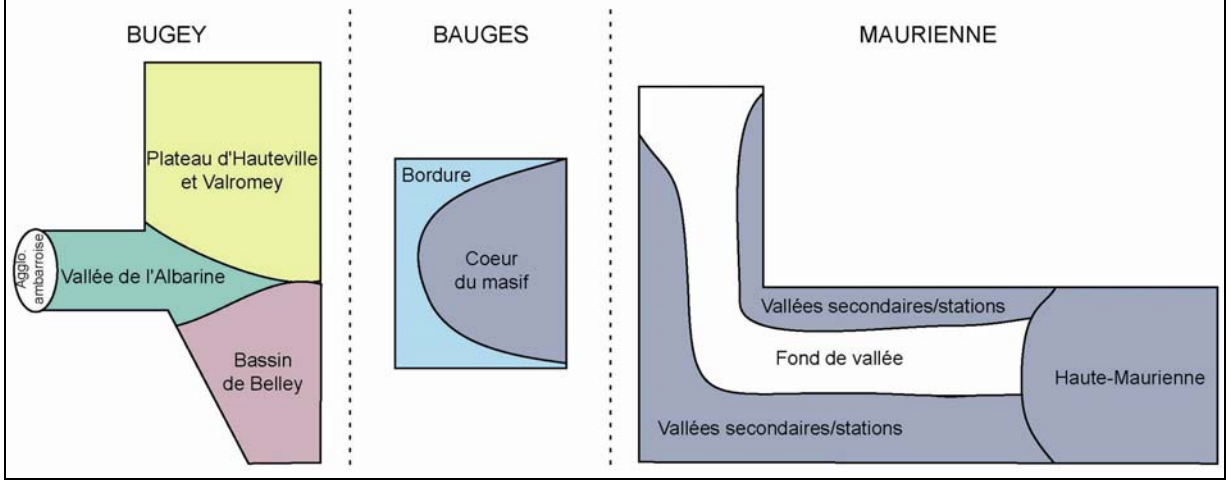
Ce modèle territorial s'avère indissociable d'une exclusion économique et sociale. A la différence pourtant du ghetto, appartenant selon B. Steck à la « clôture carcérale », la brèche n'est pas un « *refuge identitaire* » dans lequel les groupes qui y vivent trouveraient une forme de sécurité. Il s'agit plutôt d'un modèle où l'écart entre les pratiques des uns (les « mobiles ») et les représentations des autres (les « immobiles ») engendre une distorsion socio-spatiale telle qu'elle est le principal facteur de fermeture.

[231] *www.atilf.fr*, dictionnaire de l'Académie Française

Sous bien des aspects, la typologie de B. Steck n'est pas exclusivement à envisager comme une grille de lecture des territoires fermés mais plutôt comme une typologie de territoires spécifiques (ouverts ou fermés) (doc. n°124).

Doc. n°124 : Types de situations territoriale

	BUGEY Bassin de Belley	BUGEY Vallée de l'Albarine	BUGEY Plateau d'Hauteville et Valromey	BAUGES Bordure	BAUGES Coeur du massif	MAURIENNE Vallées adjacentes/ Stations	MAURIENNE Haute-Maurienne	BUGEY Agglomération ambarroise	MAURIENNE Fond de vallée
Pratiques									
Représentations									
Offre									
TYPES	*CLOTURE ASSUMEE*	*BRECHE*	*MAILLE*	*INCLUSION*	*CLEF DE VOUTE*	*CLEF DE VOUTE*	*CLEF DE VOUTE*	*OUVERT*	*OUVERT*



Sources : L. Berne, EDYTEM, 2008

Cette géographie du Bugey, des Bauges et de la Maurienne selon la typologie de l'enclavement, met en lumière la richesse des processus en cours dans chacun des territoires étudiés. L'examen préalable des critères dont dépend l'organisation de ces territoires est déterminant, mais c'est bien dans l'articulation de ces critères entre eux que se joue le degré d'ouverture de ces espaces et l'évolution des processus. Les espaces complètement ouverts (fond de la vallée de la Maurienne et Ambérieu-en-Bugey) n'ont sciemment pas trouvé place ici ; ils sont cependant décrits en détail dans le chapitre 6.

Pour conclure, la seule quantification de l'ouverture ou de la fermeture serait d'un mince intérêt au regard d'une qualification permettant une compréhension beaucoup. plus fine des leviers vers l'ouverture, lorsque le besoin se fait sentir. Une telle approche rappelle également que l'enclavement peut-être bénéfique, sous condition de sa valorisation par une population locale qui se le soit appropriée.

>> - <<

L'approche culturelle, fondée sur la prise en compte de l'expérience humaine[232], participe fortement à une nouvelle géographie de l'ouverture et de la fermeture, initiée par des chercheurs de la fin du XXè siècle. Ainsi, bien que l'étude classique des réseaux ait démontrée sa pertinence et reste indispensable à toute étude d'accessibilité, ce chapitre confirme le rôle essentiel joué par les pratiques et les représentations dans les processus d'ouverture et de fermeture des territoires.

La diversité des situations d'enclavement, par les multiples mécanismes qu'elle met en lumière, concourt à une meilleure compréhension des processus d'ouverture et de fermeture. Une autre conclusion, plus méthodologique, confirme malgré parfois quelques difficultés à identifier les phénomènes dominants, la faisabilité et l'intérêt de transposer cette grille de lecture sur des espaces hypothétiquement fermés. La condition d'une transposition réussie relève toutefois d'une étude préalable des terrains étudiés selon les trois indicateurs (offre, pratiques et représentations).

[232] P. Claval, *Epistémologie de la géographie*, Nathan Université, collection Fac géographie, Paris, 2001, 265 p.

Chapitre 8

La question de la maille

Au-delà de l'ouverture/fermeture territoriale de chacun des trois terrains d'étude, il s'avère que deux d'entre eux permettent d'aborder une question éminemment géographique au regard de la trame d'un réseau de transport : celle de la maille et particulièrement de la maille autoroutière, question sensible au sein des observatoires autoroutiers. Dans le cadre d'un réseau autoroutier en extension durant les Trente Glorieuses et jusqu'à aujourd'hui, on a assisté à une première phase d'étoilement de ce réseau centré sur Paris, secondairement sur Lyon, puis à une phase de maillage de ce réseau, à la suite de la construction de nombreux tronçons transversaux aux radiales parisiennes. De la sorte, sont apparues des mailles autoroutières, c'est-à-dire des espaces ceinturés par des infrastructures autoroutières.

La plupart des observatoires d'autoroutes ont eu à s'intéresser aux interactions d'un tronçon autoroutier avec les espaces et territoires environnants, se produisant le long d'un linéaire de « n » centaines de kilomètres. Mais aucun n'a encore eu l'occasion de s'intéresser aux mailles autoroutières, par définition cernées de plusieurs tronçons. Par incidence, se posent alors les questions suivantes : qu'en est-il de l'ouverture/fermeture au sein d'une maille ? Et plus particulièrement, que peut-on dire à propos du cœur de maille en matière d'enclavement/désenclavement ?

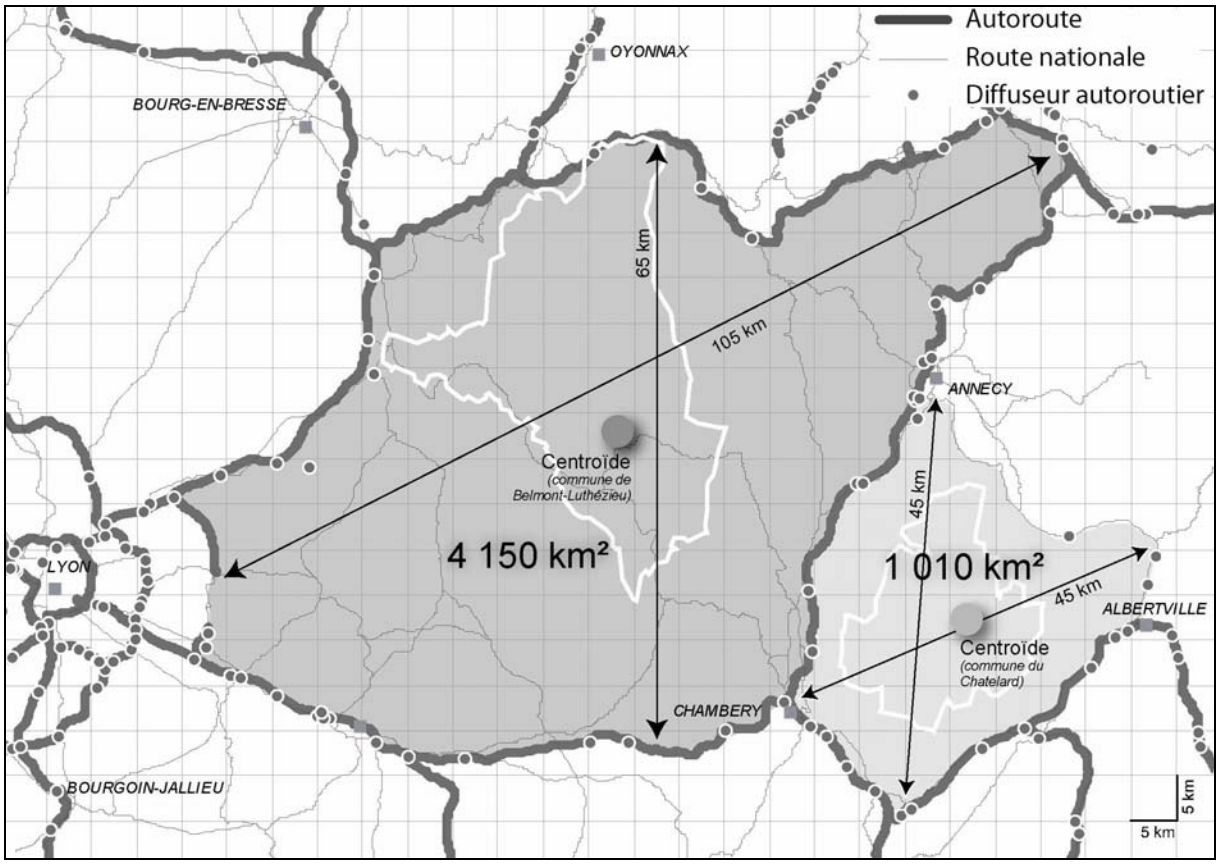
Plus que n'importe quelle autre configuration géographique, la maille se découvre alors comme un observatoire privilégié des relations entre un système de transports et des territoires, permettant d'apprécier des gradients et des seuils à partir desquels les influences de pôles d'emplois, de réseaux ou encore de « pays » se modifient, s'atténuent ou s'entrelacent. L'unité spatiale délimitée par les autoroutes A40, A41, A42 et A43 (doc. n°125) qui inclue l'ensemble du Bugey, est une de ces mailles, tout comme celle dans laquelle s'insère le massif des Bauges (maille formée par les autoroutes A41, A43 et, au nord-est, par la RN 508 reliant Annecy à Albertville). Ces situations obligent aussi à un changement de regard, en considérant comme central des espaces souvent enracinés dans une posture périphérique, voire marginale, et leur analyse peut contribuer à affiner la connaissance des effets spatiaux d'un réseau (et non plus seulement d'un tronçon).

L'étude de ces cœurs de mailles s'appuie sur les principales conclusions formulées sur le Bugey et les Bauges, à défaut d'avoir constitué une base de données (quantitatives et surtout qualitatives) suffisamment conséquente sur les autres parties de ces mailles[233]. Ainsi,

[233] Au moment de définir le sujet de la thèse, cette question des espaces situés au cœur de maille autoroutière est apparue très intéressante, d'autant plus dans le contexte régional où nous nous trouvions. Cependant, une doctorante de Clermont-Ferrand avait déjà retenu cette problématique, nous ne pouvions donc en faire autant. La conduite d'un travail sur l'ouverture et la fermeture, et plus généralement sur les relations entre réseaux de transports et territoires, ne nécessitait plus de conserver comme terrain d'étude l'ensemble d'une maille, mais au contraire de diversifier les formes d'organisation spatiale. Ceci étant, la présente recherche s'autorise à apporter sa pierre à l'édifice et à livrer quelques conclusions sur les dynamiques observées au sein de l'unité spatiale de la maille. Bien que le Bugey soit abordé plus qualitativement (et dans ses aspects territoriaux, en raison de son étude préalable), suffisamment d'éléments permettent cependant d'envisager l'ensemble de la maille.

les territoires n'ayant pas fait l'objet d'une étude approfondie sur l'offre de transports, sur les mobilités et sur les représentations territoriales sont plus questionnés qu'explorés.

Doc. n°125 : Le Bugey et les Bauges, cœurs de mailles autoroutières



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

La maille est-elle à l'origine de la création d'un nouveau centre et de nouvelles périphéries ? Est-il possible d'identifier des « lignes de partage d'influences » au sein de cette maille ? Est-t-il possible d'en déduire un « effet de réseau » ? Les infrastructures contribuent-elles à de nouvelles délimitations territoriales ? Ont-elles au contraire compartimenté des entités ? Existe-t-il un « territoire maille » ?

A la différence donc de l'approche privilégiée jusqu'à présent (la maille en tant que type d'enclavement et le Bugey ou les Bauges comme terrains des interactions entre offre de transport, pratiques et représentations), l'analyse proposée ici, bien que lacunaire, a pour objectif de mettre en lumière les dynamiques spatiales que l'on trouve dans ces deux mailles (8-1) et d'identifier le rôle de la « maille-réseau » dans ces dynamiques (8-2).

8-1 GRAVITATION, DIFFUSION, CENTRALITE ET EXCLUSION : EFFETS DE LA DISTANCE DANS LA MAILLE

La littérature inexistante sur l'organisation de ce type d'espace contraste avec sa potentielle richesse aux plans méthodologiques et conceptuels. Ainsi, les géographes des transports ont fréquemment examiné la maille comme la forme particulière prise par un

réseau, et non du point de vue de son contenant. C'est donc cette potentialité que nous essayons de mettre en lumière ici, à travers l'analyse de quatre processus spatiaux (la gravitation, la diffusion, la centralité et l'exclusion), consécutifs et à l'origine de la localisation des lieux, de la hiérarchie établie entre ces lieux et de leur fonctionnement relativement au réseau autoroutier qui les enserre. La distance, notion fondamentale en géographie, tient une place centrale dans ces processus.

En raison de leur étendue, les mailles formées par les autoroutes rhône-alpines[234] sont des espaces hétérogènes, au relief diversifié et à la population inégalement répartie. Cela est encore plus vrai pour la « maille du Bugey/Nord Isère », quatre fois plus grande que la « maille des Bauges ». Indépendamment du réseau, les mailles contiennent donc des particularités qui les structurent et qui contribuent à les diviser. Sans attribuer aux infrastructures de transports rapides des effets qu'elles n'auraient pas nécessairement (ou difficilement décelables), nous proposons cependant de faire de la maille le cadre d'observations générales (géographie, économie, mobilités…) et de confronter les phénomènes observés à leur situation par rapport au contour de la maille (le réseau autoroutier).

> La fragmentation d'entités topographiques par le réseau

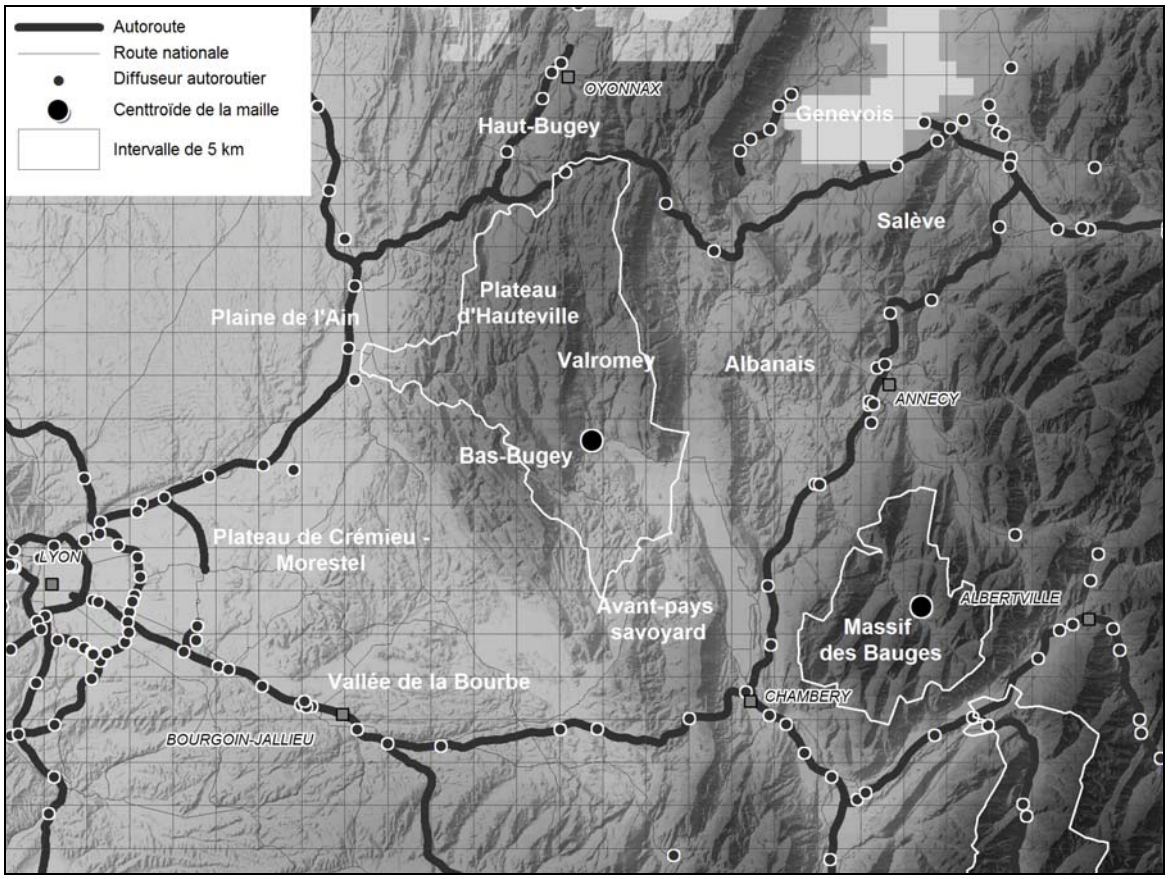
Les tronçons autoroutiers successivement mis en service délimitant une maille sont avant tout conçus pour relier des agglomérations urbaines : une maille est donc nécessairement fragmentée entre plusieurs influences. Ainsi, loin de présenter une unité topographique, la maille du Bugey/Nord Isère est d'une grande diversité et constitue une mosaïque paysagère tout autant que territoriale (doc. n°126) partagée entre des influences dauphinoises au sud-ouest (plateau de Crémieu - Morestel, vallée de la Bourbe), bressanes à l'ouest (plaine de l'Ain), jurassiennes au nord (Bugey) et préalpines à l'est (Salève[235], Albanais, Avant-pays savoyard). La maille des Bauges, plus circonscrite et, de fait, plus homogène, distingue tout de même deux types d'espaces : le massif à proprement parler d'une part, le ruban urbain qui l'entoure quasiment en continu d'autre part.

Cette première approche pose la question d'une partition par le réseau autoroutier de certaines entités, question suggérée par un « effet frontière » de ce réseau. Le Haut-Bugey, la vallée de la Bourbe ou encore la plaine de l'Ain ont ainsi été divisés par ces infrastructures. La situation de la maille des Bauges est très différente en raison d'aménagements beaucoup. plus nombreux en milieu urbain ou périurbain pour limiter ces coupures.

[234] On dénombre six mailles autoroutière dans la région : la maille de la Dombes, celle de la Bresse, la maille du Bas-Dauphiné, la maille de la Chartreuse, celle du Bugey Nord/Isère et la maille des Bauges

[235] Bientôt au cœur d'une nouvelle maille autoroutière, dès l'ouverture du tronçon Annecy/Genève fin 2009

Doc. n°126 : Diversité et fragmentation topographique des mailles



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

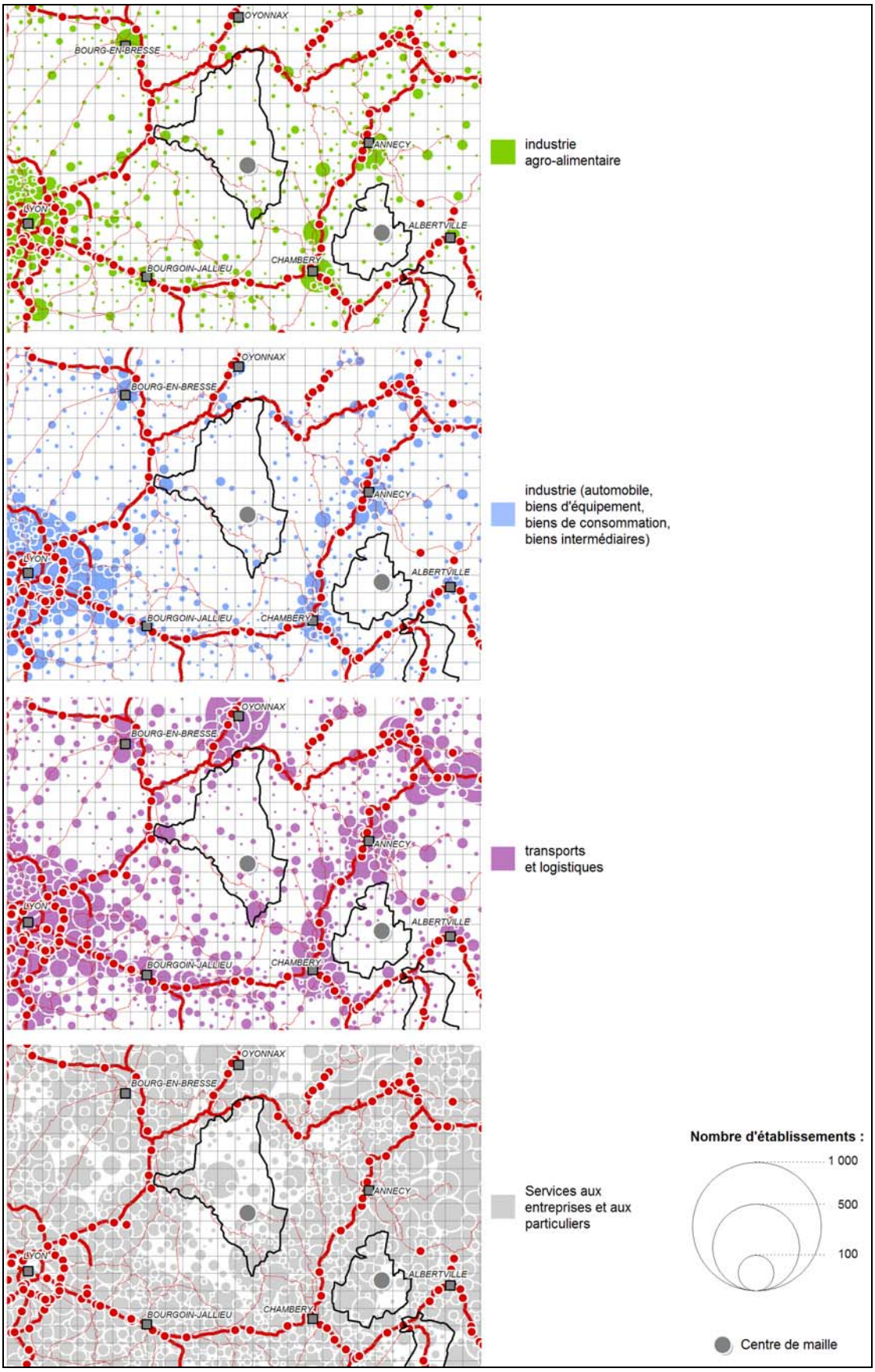
Entre Annecy et Chambéry, on compte ainsi plus de soixante possibilités de franchissement de l'autoroute (soit un pont ou un tunnel tous les 750 mètres environ). Entre le péage de l'Epine et Bourgoin-Jallieu, 35 ouvrages d'art destinés au franchissement de l'A43 sont dénombrés, soit en moyenne un passage tous les 1,5 km. Le rapport est encore plus faible en zone de montagne : un franchissement tout les 1,7 km entre Pont-d'Ain et Châtillon-en-Michaille (A40 dans le Haut-Bugey). De nouveaux itinéraires ont certainement été générés pour compenser ces coupures (sans avoir les moyens de les évaluer ici). Toujours est-il que d'un point de vue topographique ou territorial (au sens des « pays »), le réseau commence par séparer plutôt que par fédérer ou polariser.

On peut donc parler de recompositions territoriales au sein de cet espace-maille. Ainsi, plus on s'éloigne du centre de la maille et plus on s'approche d'une autoroute, plus la probabilité de voir des entités fragmentées augmente. A l'inverse, le cœur conserve sa cohérence initiale.

> Un gradient d'intensité économique

Les liens entre développement économique et infrastructures de transports rapides sont, nous l'avons vu au sujet des « effets structurants », difficiles à vérifier. Une analyse avant et après l'achèvement du réseau autoroutier aurait peut-être permis de déceler quelques dynamiques spatio-économiques nouvelles au cœur de la maille : la non-possession de données antérieures à 2003 exclut ce type de traitement.

Doc. n°127 : Maillage économique (par secteur d'activité)



Source : SIREN, 2003. Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

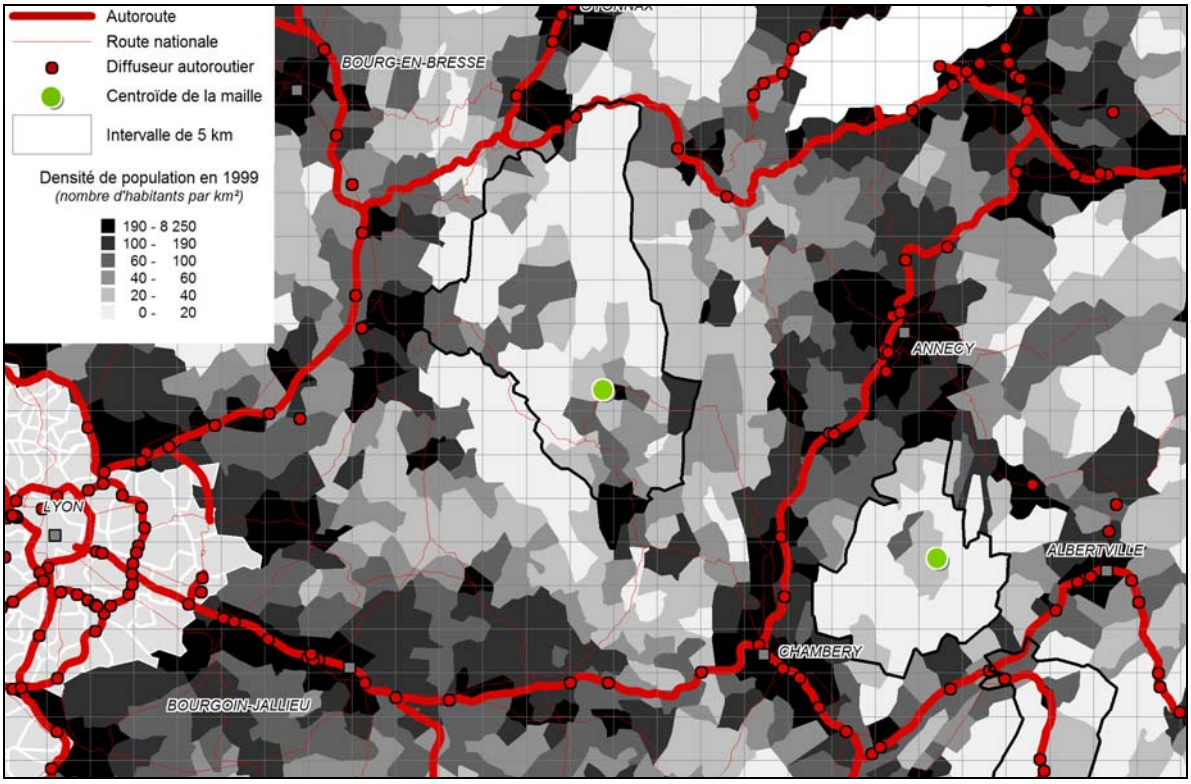
Il est toutefois possible de constater ici, si ce n'est un « effet maille » ou un « effet autoroute », des conjonctions de localisations tendant à consolider les limites de ces mailles (le linéaire du « maximum d'intensité économique » suit leurs bordures) et contrastant de façon flagrante avec leur cœur, beaucoup. moins fourni sur le plan économique (doc. n°127).

Quel que soit le secteur d'activité, les centralités économiques coïncident avec les agglomérations urbaines, celles-là même mises en réseau par les infrastructures autoroutières. Les polarités qui bordent la maille contribuent donc, avec plus ou moins d'intensité selon le type d'activité, à conforter l'entité issue du maillage infrastructurel.

Le secteur agro-alimentaire est celui qui forme la maille la plus lâche, avec finalement une dispersion importante, d'autant plus visible que le nombre d'établissements de ce type est faible. Les entreprises de l'industrie et de transport/logistique, beaucoup. plus nombreuses, sont massivement situées au sein ou en périphérie des agglomérations (Lyon, Annecy, Chambéry, auxquelles il faut ajouter, pour le secteur du transport, Bourg-en-Bresse, Oyonnax, Bourgoin-Jallieu, Albertville, Annemasse…). Les établissements de services aux entreprises et aux particuliers ont pour leur part une répartition beaucoup. plus homogène, en raison d'une demande importante, y compris en zone rurale.

Malgré tout, le secteur des services confirme un phénomène remarqué avec les trois autres types d'activités : l'existence d'un « vide économique », corrélé à un « vide démographique » (doc. n°128), au cœur de la maille du Bugey/Nord-Isère comme au cœur de la maille des Bauges. Territoires de montagne à dominante rurale, ces cœurs semblent se déporter en direction des altitudes les plus élevées, au nord pour le Bugey, à l'est pour les Bauges.

Doc. n°128 : Répartition de la population dans la maille



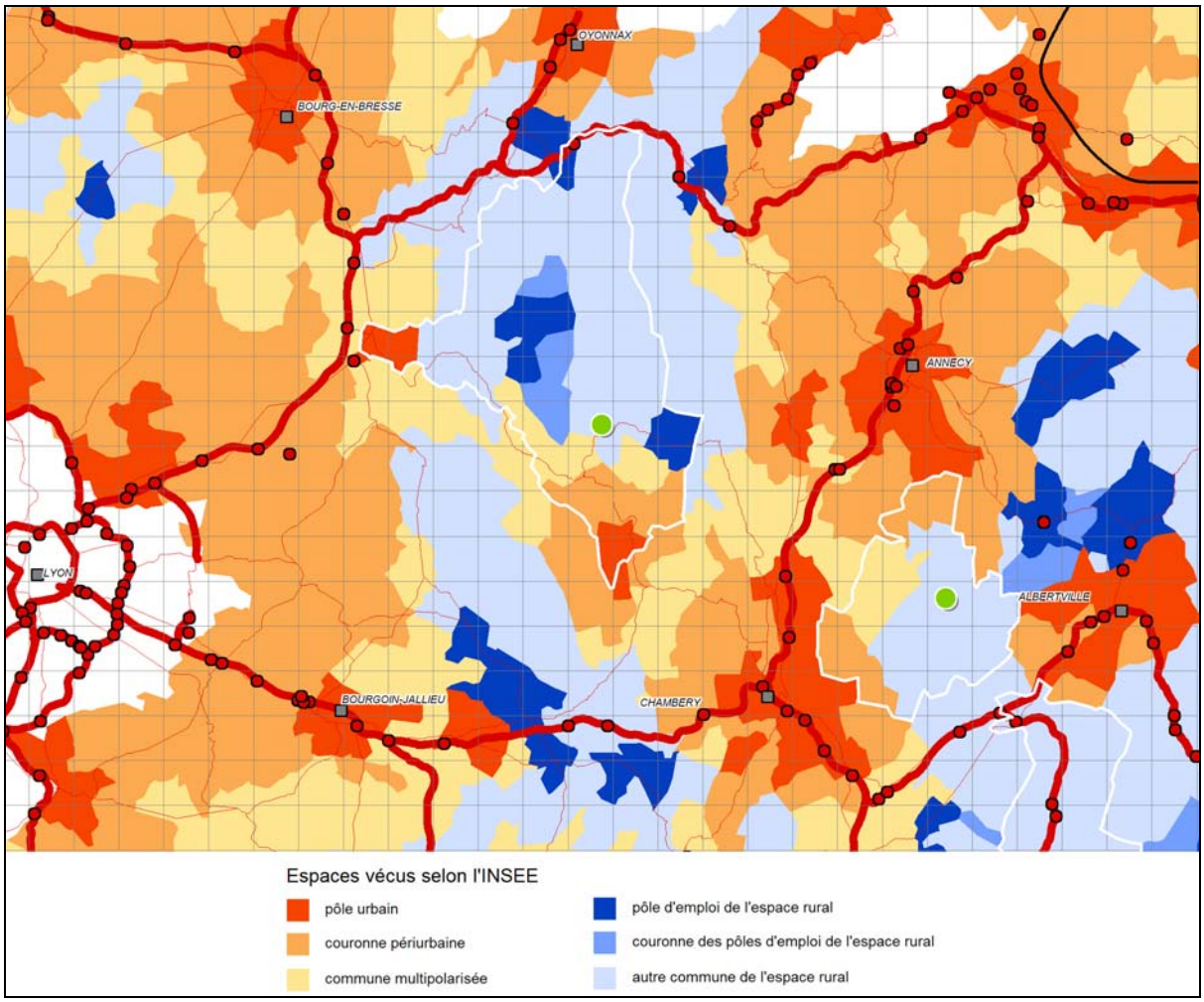
Source : INSEE, RGP. 1999. Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Sans établir de rapport causal entre la structure de la maille et la distribution des activités que l'on y trouve, on constate un gradient décroissant de l'intensité économique allant de la périphérie de la maille vers son centre. Si ce gradient a certainement plus à voir avec le relief qu'avec la distance au réseau autoroutier, il n'en demeure pas moins un facteur explicatif du fonctionnement interne de la maille (en zone de montagne) et ce quelle que soit sa taille.

> La maille, un espace vécu ?

Considérer les espaces vécus livre deux renseignements essentiels sur le fonctionnement territorial de cet espace-maille : le premier concerne la répartition entre l'urbain et le rural, le second relève de l'influence de certaines localités, de leur attractivité (en terme d'emploi notamment, puisque les navettes domicile-travail constituent la principale source statistique pour l'identification de ces espaces vécus) voire des territoires ainsi créés.

Doc. n°129 : Maille sous influence, maille indépendante



Source : INSEE, RGP. 1999. Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Ainsi, près des deux tiers de la maille du Bugey/Nord-Isère sont polarisés par les aires urbaines de Lyon, Chambéry ou Annecy (doc. n°129). La partie centrale de la maille est quant à elle, du nord au sud, un espace à dominante rurale, où l'on note là aussi quelques

pôles attractifs : Belley, Hauteville, Culoz, la Tour-du-Pin. Ces pratiques quotidiennes, répondant ici à une logique topographique, pourraient être remises en cause par une périurbanisation croissante. On imagine alors facilement une extension des communes multipolarisées, voire de la couronne périurbaine, en direction du cœur de la maille. Le centre de la maille (localisé au sud du Valromey, à Belmont-Luthezieu), en tant qu'espace le plus éloigné de ces pôles urbains pourrait alors, suivant un scénario d'accroissement de la périurbanisation, opérer une progression d'une dizaine de kilomètres en direction du nord. Ce cœur de maille reste toutefois encore très rural. Il est par ailleurs probable que la montagne soit un obstacle pour des déplacements quotidiens de longue distance, tout comme du reste le coût de l'énergie ou encore le foncier agricole, trop coûteux ou inaccessible (car gelé à l'urbanisation pour le maintien de l'activité agricole[236]).

L'organisation de la maille des Bauges est relativement similaire, avec toutefois des distances beaucoup. plus resserrées entre pôle urbain et autres communes de l'espace rural. L'encerclement du massif par l'urbain est quasi-total, la partie occidentale est sous influence d'Aix-les-Bains, Annecy et Chambéry. Le centre et le sud-est de la maille restent ruraux, le centre en tant que territoire de montagne, le sud-est comme espace de transition (entre la vallée et la montagne et entre les agglomérations de Chambéry et d'Albertville).

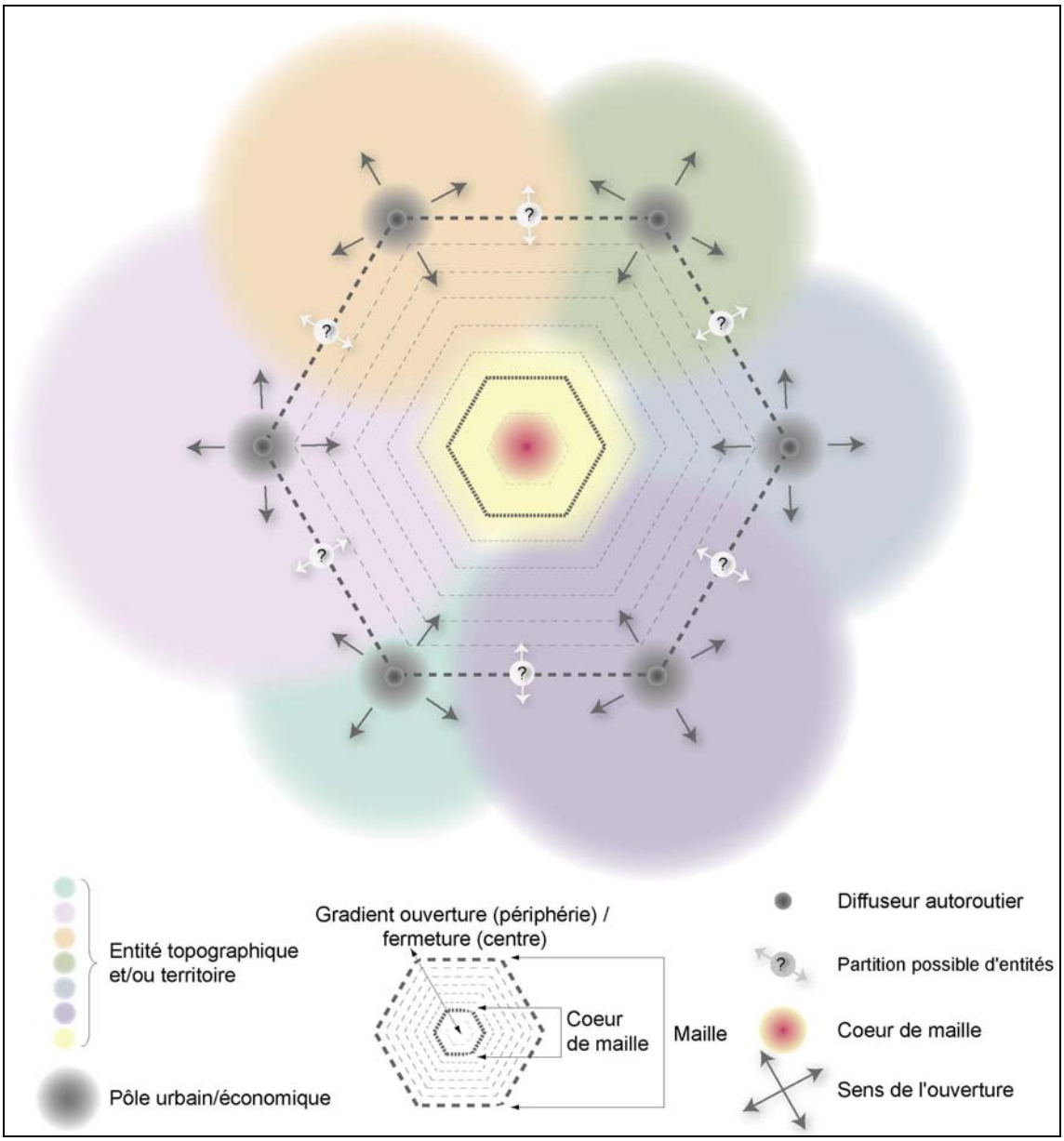
Les espaces vécus confirment finalement la fragmentation des territoires par les réseaux de transports et par les villes (et réciproquement). En effet, même si les ensembles constitués témoignent (notamment pour les espaces de type « pôle ») de la possibilité de franchir l'infrastructure, leur cohérence territoriale n'en est pas moins éprouvée par la coupure autoroutière. On peut aussi imaginer, sans avoir les moyens de le vérifier, qu'un espace multipolaire divisé par une infrastructure se réorganise peu à peu autour de deux polarités situées de part et d'autre du tronçon autoroutier.

L'hétérogénéité de la maille sur le plan identitaire, si tant est que l'on puisse faire le lien entre les espaces vécus et les représentations, devient donc une évidence. De la sorte, la maille n'est pas en elle-même un territoire, et les identités qui la composent relèvent avant tout du treillage urbain ou rural qui compose cette maille. On peut cependant noter, et nous l'avons mis en lumière à travers l'étude du Bugey et des Bauges, une fermeture au plan des représentations de chacun de ces deux cœurs de maille. Au contraire, au fur et à mesure que l'on s'approche de l'extérieur de la maille, les territoires semblent s'ouvrir de ce point de vue (exemples d'Ambérieu, du rebord du plateau de Retord ou encore de la bordure orientale des Bauges). Par manque d'éléments sur les autres espaces constituant la maille du Bugey/Nord-Isère, nous ne pouvons conclure à une fermeture progressive, du point du vue des représentations territoriales, au fur et à mesure que l'on se rapproche des centres de maille. Une piste de réflexion est néanmoins ouverte.

[236] La loi de 2005 relative au Développement des Territoires Ruraux, dite loi DTR, va dans le sens d'une protection des Espaces Naturels et Agricoles Périurbains, par la définition de périmètres de projets (classées agricoles ou naturels au PLU) qui gèlent l'urbanisation de ces espaces pour les quarante prochaines années (modification uniquement possible en conseil d'Etat) afin d'y maintenir (et de soutenir) une économie agricole et une biodiversité.

Malgré le morcellement d'unités topographiques et d'espace vécus en périphérie interne de la maille – contribuant à de nouvelles délimitations territoriales donc à une certaine forme de fermeture –, les dynamiques de ces mailles se traduisent par un gradient centre/périphérie où le centre peut être défini comme un espace fermé et la périphérie comme un espace ouvert (doc. n°130). L'ouverture est dans ce cas un processus exogène, qui se diffuse au gré des réseaux de transports, des pôles d'emplois ou des représentations internes à la maille (bien que des processus d'ouverture soient aussi engagés depuis l'intérieur, nous l'avons vu avec l'exemple du déneigement). Il parait impossible, en raison de la taille variable des mailles, de préciser un seuil kilométrique au-delà duquel, depuis la limite constituée par le réseau autoroutier, le centre serait atteint. Cette distance dépend d'ailleurs de deux facteurs essentiels : le relief d'une part, le poids démographique et économique d'autre part. Toutefois, l'on peut estimer, par suite des deux mailles étudiées, que le rapport entre le centre de la maille et sa périphérie soit de 2 à 6.

Doc. n°130 : Organisation théorique d'une maille et de son coeur



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Ainsi, alors que la maille du Bugey/Nord Isère est quatre fois plus vaste que la maille des Bauges, cette dernière contient aussi une périphérie et un centre (dans une logique plus mécaniste visant à mesurer la distance au centre, les Bauges n'en auraient peut être pas eu, en tous cas pas au sens de ce type de territoire).

L'étude des rapports entre la maille et le réseau autoroutier permet, à travers les phénomènes d'irrigation ou de drainage, d'affiner la compréhension de ces espaces et de leur dynamique tout en précisant la notion de mise à distance du centre.

8-2 EFFET DE RESEAU ET MAILLE

Alors que jusqu'à présent l'espace-maille a plutôt été abordé pour sa disposition géographique particulière, la mesure d'un effet de réseau propose d'envisager la maille comme un système spatial complet, composé d'un réseau (le maillage autoroutier), de nœuds (les diffuseurs) et d'une aire (l'entité spatiale formée par ce maillage autoroutier). De cette évaluation découle une fragmentation de l'espace selon les aires d'influences des diffuseurs (révélateur aussi d'itinéraires ou de directions privilégiés) et, de fait, l'identification d'un espace central multipolaire ou au contraire non polarisé.

Les fréquences d'utilisation du réseau autoroutier, l'accessibilité à ce dernier, les choix des points de connexions pour entrer sur ce réseau et les représentations du système de transport[237] ont démontré d'une part l'effet de la proximité d'un diffuseur sur l'intégration fonctionnelle de ce réseau dans la territorialité (et le territoire), d'autre part un basculement, au-delà d'une certaine distance, d'un côté de la maille à un autre.

> Ligne de partage par le maillage autoroutier

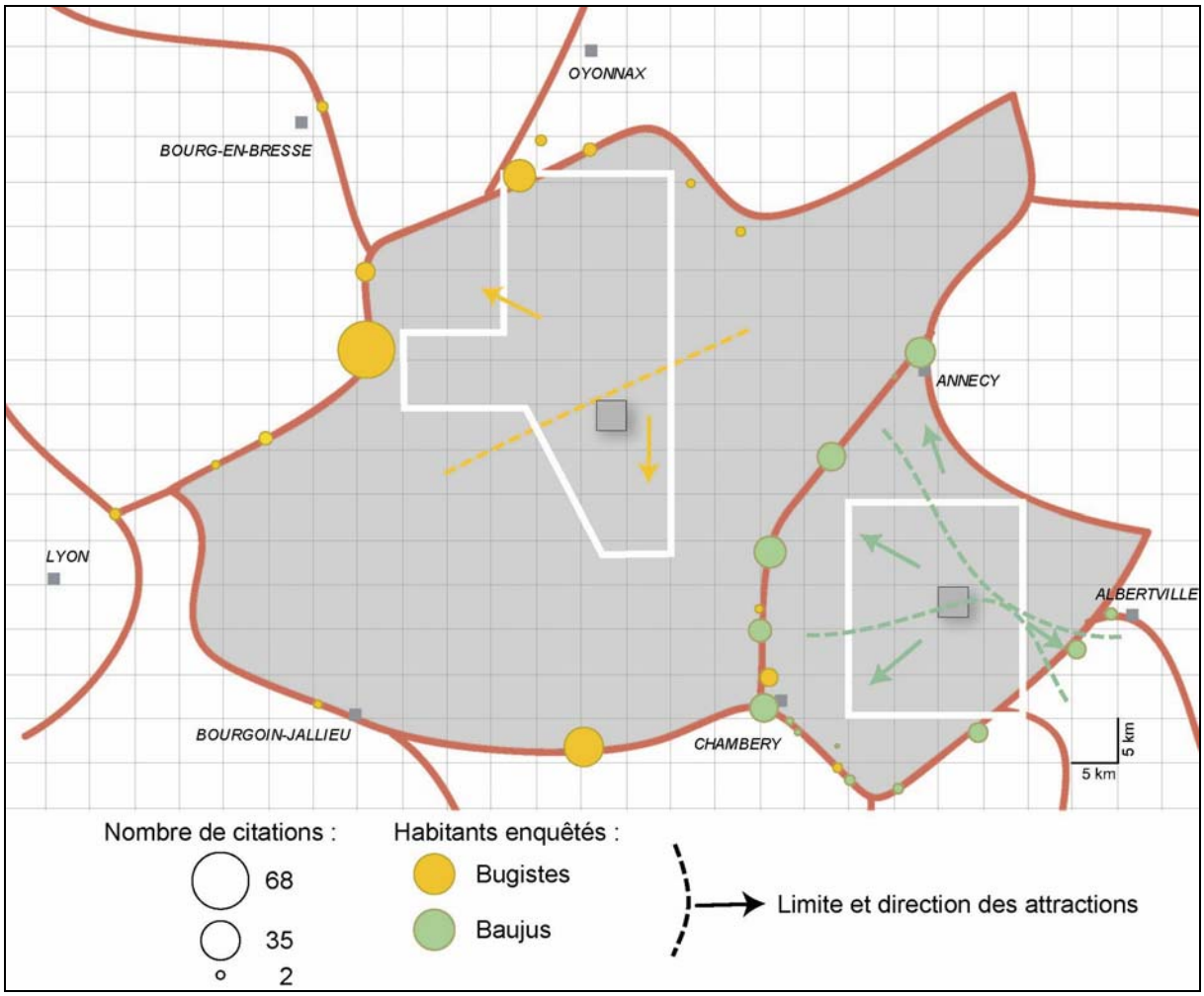
Alors que l'on peut se demander si la notion de maille n'est pas artificielle aux yeux de ceux qui pratiquent le réseau autoroutier et qui le considèrent avant tout pour les tronçons (ou les points) qui le composent, l'on peut aussi imaginer que la maille offre de multiples opportunités de connexions pour qui se trouve en son centre, et qu'elle produise alors un « effet de réseau ». Au contraire, une distance trop. importante entre le cœur et le réseau exclue-t-elle toute utilisation de l'autoroute, à partir de quelque diffuseur que ce soit ?

Le choix d'emprunter un tronçon autoroutier en particulier à partir de tel diffuseur est évidemment motivé par un itinéraire et une destination précise. L'utilisation de l'autoroute reste dans la plupart du temps exceptionnelle, à l'occasion de vacances ou de loisirs. Un type d'usager l'emprunte cependant plus fréquemment, voire quotidiennement : les « périurbains » (au sens large du terme, c'est-à-dire incluant aussi les habitants des communes multipolarisées), situés à proximité des infrastructures autoroutières (très peu d'exemples néanmoins sur les terrains d'étude). Dans ce dernier cas, le trajet est identique de jour en jour, et le maillage ne revêt en lui-même aucun intérêt.

[237] Analyse de l'enquête effectuée auprès de quelques centaines d'habitants du Bugey et des Bauges (chapitres 4 et 5)

Cela étant, en dehors de toute pratique, la distance à l'infrastructure autoroutière influe sur le sentiment d'ouverture ou de fermeture. La taille et la forme de la maille sont donc cruciales dans cette appréciation. La maille des Bauges, petite et circulaire, offre cette diversité de connexion (et donc un sentiment d'ouverture, y compris au cœur du massif), alors que la maille du Bugey/Nord-Isère, plus vaste et de forme allongée, éloigne d'autant le centre de la maille et le réseau.

Doc. n°131 : Les cœurs de maille, points de rupture de l'attractivité des diffuseurs autoroutiers



Source : INSEE, RGP. 1999. Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Les aires d'influences des diffuseurs autoroutiers sur le Bugey et les Bauges marquent dans les deux cas une rupture, un basculement dans l'attractivité à partir d'un secteur situé approximativement au centre de la maille. Ce basculement n'est évidemment ni brutal, ni totalement exclusif ; il est ainsi à l'origine d'un espace interstitiel dans lequel deux phénomènes sont observés : une diminution de l'utilisation de l'autoroute d'une part, une plus grande diversité des diffuseurs empruntés d'autre part (doc. n°131 et 132). Si le premier ne relève pas de la maille mais de la distance à l'infrastructure, le second témoigne d'un effet de réseau, perceptible, en ce qui concerne le Bugey, dans un rayon d'une quinzaine de kilomètres autour du centre de la maille et en direction du nord, dans la montagne.

Doc. n°132 : Variété des diffuseurs empruntés dans les cœurs de maille (en nombre de citations)

Communes "multi-influences"

Diffuseur \ Commune enquêtée	Belley	Ambérieu	Hauteville	Chazey-Bons	Lompnieu	Culoz	Le Poizat	Chevillard	Tenay	Corlier	Virieu-le-Grand	TOTAL
Ambérieu en Bugey	8	23	16	5	4	3	0	0	3	1	1	64
Chimilin-Les Abrets	21	0	1	7	2	1	0	0	1	0	0	33
Saint-Martin-du-Fresne	0	0	8	0	6	0	4	5	0	1	0	24
Saint-Germain-de-Joux	0	0	7	0	3	0	0	0	0	0	0	10
Chambéry	2	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	6
Bourg-en-Bresse	0	2	0	0	1	0	0	1	1	1	0	6
Pont d'Ain	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Voiron	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	5
Lyon	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Eloise	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	3
Villefranche	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
Maillat	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	3
Montréal-la-Cluse	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
Bellegarde	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
Aix-les-Bains	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2
La Valbonne	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
TOTAL	37	34	33	16	19	10	9	6	5	3	1	173

Communes "multi-influences"

Diffuseur \ Commune enquêtée	Saint-Eustache	Cusy	Le Chatelard	Bellecombe-en-Bauges	Clery	Allèves	Lescheraines	Saint-Jean-d'Arvey	Les Déserts	Aillon-le-Jeune	La Compôte	Jarsy	Sainte-Reine	TOTAL
Gresy-sur-aix	1	3	10	8	0	3	8	0	1	1	1	2	1	39
Annecy	23	3	1	1	2	2	1	0	0	1	0	0	0	34
Alby-sur-chéran	0	15	0	3	0	6	1	0	0	0	0	0	0	25
Chambery	0	1	4	0	0	0	0	5	6	6	1	0	0	23
Aix-les-bains	4	5	4	3	0	1	1	0	0	1	0	0	0	19
Saint-pierre-d'albigny	0	0	7	2	0	1	0	1	0	0	0	2	2	15
Eloise	3	0	0	2	0	1	2	0	0	0	0	0	0	8
Albertville	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Sainte-Hélène-sur-Isère	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Frontenex	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Rumilly	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	5
Chignin	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	5
Montmélian	0	0	0	0	2	0	1	0	1	0	1	0	0	5
La Motte Servolex	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	4
Bassens	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	3
Frangy	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	3
La Ravoire	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
Bellegarde	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
TOTAL	38	31	26	20	18	17	15	14	13	10	4	4	3	213

Source : Enquête de terrain, 2006. Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Un effet de réseau se manifeste donc au cœur des mailles autoroutières. Il illustre la situation très paradoxale de ces centres, dont l'ouverture différenciée se traduit par une mise à distance induisant à la fois une indépendance et une convergence d'influences. Des enquêtes complémentaires sur les secteurs de la maille du Bugey non étudiés dans cette thèse préciseraient l'amplitude et les limites de cet effet.

>> - <<

Parce que le maillage autoroutier obéit initialement à une logique de desserte des principales agglomérations, il n'est pas surprenant que l'espace-maille qui en découle soit dans l'ensemble moins peuplé et moins développé sur le plan économique que les territoires constituant le rebord de la maille. Plus étonnant est cependant le gradient d'intensité définissant le centre de maille et sa périphérie. Ce gradient n'est *a priori* pas généré par le réseau de transport en lui-même mais plutôt par une situation socio-économique propre à chaque territoire contenu dans cette maille. Pourtant, la diffusion du processus d'ouverture semble épouser la forme de la maille, à partir des principaux centres urbains. Si ce gradient est donc à rapprocher du tracé autoroutier choisi, il est aussi l'illustration d'une organisation

centre/périphérie atypique mais probante, dans laquelle le centre n'est pas un noyau urbain (tel que développé dans les théories de géographie économique) mais un espace « en creux ». Il s'avère enfin que le relief tient également une place essentielle dans cette organisation, tant dans la forme de la maille (les réseaux autoroutiers contournent les massifs) que dans les dynamiques spatiales internes à cette maille, en rendant plus irrégulière la diffusion de l'ouverture.

Quant à l'effet du réseau sur cette maille, il se vérifie à travers une utilisation « multi-directionnelle » dans l'espace situé au centre de la maille (espace dont le périmètre varie en fonction de la taille de la maille).

Les particularités territoriales des mailles autoroutières se confirment donc et à en croire la situation d'ouverture différenciée des cœurs de maille (en terme d'effet de réseau), permettent d'entrevoir un effet de seuil (tributaire du diamètre de la maille) au-delà duquel les territoires auraient tendance à perdre de leur dynamisme, sur le plan économique notamment. Nous avons proposé un seuil non pas kilométrique, mais relatif au rayon de la maille, afin d'identifier, quelle que soit la taille de celle-ci, son cœur. A partir des trois-quart du rayon[238], on observe donc d'une part un glissement vers la fermeture, d'autre part l'apparition d'un « effet de réseau », autrement dit une multiplicité dans les choix des diffuseurs autoroutiers et des directions (couplée à une baisse de l'utilisation de l'autoroute).

[238] Lisible sur les cartes grâce au carroyage

Chapitre 9

Le facteur montagne

Le choix de développer la problématique de l'ouverture/fermeture dans le Bugey, le massif des Bauges et dans la vallée de la Maurienne repose sur l'hypothèse que le caractère montagnard (relief, modes de vie) d'un espace puisse être un puissant révélateur, voire dans certains cas, un facteur de fermeture. Au fil des chapitres précédents, la montagne est fréquemment apparue comme un élément central de l'analyse, sans pour autant que plus de portée lui soit accordée. Plusieurs questions préalables à cette recherche ou qui en émanent directement se posent alors. Quelle est la place tenue par la montagne dans la fermeture ? Outre la déclivité, quels sont les éléments socioculturels propres à ce type de milieu qui pourraient le spécifier ? Existe-t-il une identité montagnarde qui tendrait à fermer ces territoires ? Du point de vue de ceux qui ne l'habitent pas, la montagne ne produit-elle pas des représentations qui contribuent à stigmatiser un état de fermeture ? Au regard des différents types de fermeture, quelles sont les diverses figures de la montagne ?

Si la montagne est un milieu spécifique, concentrant des raisons prétendûment objectives de fermeture, les fonctions qu'elle occupe, et donc son rôle dans un système territorial englobant, participent aussi à son ouverture. La complexité de ces territoires relève de paradoxes nombreux, parfois extrêmes, mais si riches pour le discernement des mécanismes d'ouverture et de fermeture. Diverses interrogations se posent alors. Quels rôles jouent les réseaux de transport en montagne ? Comment passage et frontière s'articulent-ils ? Plus que tout autre type de milieu, la montagne n'est-elle pas le lieu de l'ouverture différenciée ?

Le statut géographique accordé à la montagne dans cette recherche, autrement dit le positionnement conceptuel vis-à-vis de cet objet, est essentiel ici. Parmi la typologie proposée par B. Debarbieux sur les différentes approches de la montagne en géographie[239], deux aspects rejoignent ainsi la démarche de la thèse : « *la montagne comme terme géographique d'une relation/interaction spatiale* » et « *la montagne comme représentation* ». Le premier fait de ce milieu un espace porteur de dynamiques de différenciations, où une grande importance est accordée aux échanges, aux relations et aux interactions spatiales. Le second se réfère à l'idée d'un « *objet de pensée, susceptible de prendre le cas échéant une forme matérielle dont la pertinence est évaluée par les systèmes de pratiques et de sens de ceux qui les élaborent ou les adoptent* »[240]. C'est donc bien à la croisée de ces deux approches que se situe la montagne telle qu'envisagée dans une problématique d'ouverture/fermeture. Chacune des parties de ce chapitre fait d'ailleurs appel à ces deux aspects dont la combinaison permet d'expliciter avec plus de précision les processus d'ouverture et de fermeture, pour eux-mêmes et en montagne.

[239] B. Debarbieux, *La montagne : un objet géographique ?*, p. 11-34, dans Y. Veyret (coordinatrice), *Les montagnes, discours et enjeux géographiques*, SEDES, Liège, 2001, 140 p.
[240] *Ibid*

Sont abordés trois grands thèmes facteurs d'ouverture et de fermeture à travers les dynamiques territoriales qu'ils génèrent. Ils apparaissent aussi comme des éléments constitutifs de la montagne en tant qu'objet géographique :

→ la saisonnalité, à l'origine de discontinuité temporelle et spatiale ;

→ la dialectique de l'obstacle et du passage ;

→ le triptyque identité / montagne / fermeture.

Si les deux premiers points s'appuient essentiellement sur l'exemple de la vallée de la Maurienne, la quasi-absence des objets de la saisonnalité et du franchissement (stations de sports d'hiver, frontière, infrastructures majeures du passage) dans le Bugey et dans le massif des Bauges justifiant ce parti pris, il n'en est pas de même dans le dernier point. L'identité telle qu'elle est abordée ici questionne en effet les différents types de territoires de montagne, puisant dans ces différences les arguments de sa validité.

9-1 LA MONTAGNE AU RYTHME DES SAISONS : TEMPORALITE DE L'OUVERTURE ET DE LA FERMETURE

Sans s'attarder sur les principes de géomorphologie climatique, il convient de rappeller que l'altitude influence le climat (pression atmosphérique, refroidissement, précipitations) et qu'à l'inverse le climat agit sur le milieu naturel (sols et végétation, érosion)[241]. De ces interactions entre climat et relief sont nés des modes d'appropriation spécifique des milieux montagnards par les communautés humaines vivant en adéquation avec les saisons. Au gré des progrès techniques, des crises et des mutations socio-économiques, ce rapport au temps et plus particulièrement aux saisons, s'est distendu ou au contraire contracté, tout en restant évidemment corrélé à l'altitude et à la latitude.

Les deux révolutions rencontrées par les territoires de montagnes ont largement contribué, à l'échelle régionale, à renforcer la différenciation de ces espaces, entre eux et vis-à-vis de la plaine, par de nouveaux rapports au temps notamment. La première de ces révolutions est agricole et s'est manifestée dans les années 1950-1960. Elle a été dans l'ensemble défavorable à la montagne, en raison des pentes limitant la mécanisation, de la décroissance des rendements avec l'altitude ou encore de la durée de la saison hivernale (et de l'enneigement) impliquant des investissements plus lourds en bâtiment[242]. La seconde révolution fut touristique, et a pris corps notamment à travers la construction des stations de ski de deuxième et troisième génération dans les années 1950 à 1970. A la différence cependant de la première révolution, touchant la montagne en général, la période de l'« or blanc » n'implique pas tous les espaces de manière identique. Ainsi, le Bugey et le massif des Bauges ont tiré un moindre parti de cet essor, pour diverses raisons d'un enneigement plus faible. Toutefois, et bien que cet aspect soit moins développé dans notre recherche, d'autres formes de loisirs s'y sont répandues : ski de fond, raquettes, et bien entendu tourisme vert en été.

L'agriculture, au cœur du système économique montagnard de la première moitié du XXè siècle, ne pouvait rester étrangère aux transformations impulsées par les sports d'hiver. L'emprise foncière en est le premier signe, avec, dans la vallée de la Maurienne, des domaines skiables s'étendant en moyenne entre 1 500 mètres et 2 700 mètres, dans et surtout au-dessus de la forêt, à l'étage des pelouses, des alpages. Un autre effet du développement touristique en montagne concerne l'emploi. Les agriculteurs ont peu à peu partagé leur temps entre leur exploitation et la saison de ski ; « *à l'ouvrier-paysan se substitue le pisteur-paysan, le moniteur-paysan… La pluriactivité des chefs d'exploitation apparaît alors comme l'une des solutions pour sauver l'agriculture de montagne. Du moins pour un temps* »[243]. Mais la pénibilité et les investissements nécessaires au maintien de cette agriculture ont finalement fait basculer les nouvelles générations vers des emplois tertiaires,

[241] H. Rougier, G. Wackermann et G. Mottet, *Géographie des montagnes*, Ellipses, collection Universités Géographie, Paris, 2001, 224 p.
[242] J.-P. Diry, *La résistance du pastoralisme en haute montagne alpine : l'exemple du canton de Bozel (Savoie française)*, p. 319-337 dans *Crises et mutations des agricultures de montagne*, CERAMAC, Clermont-Ferrand, 2003, 703 p
[243] *Ibid*.

apportant un salaire régulier, à l'heure où l'industrie périclitait à son tour. L'agriculture de montagne s'efface donc derrière des activités plus rémunératrices.

Cette double révolution a donné lieu à une profonde remise en cause du système économique et territorial séculaire, rapprochant dans son sillage les saisons et les territoires touristiques, différenciant d'autant ces derniers des espaces de montagnes n'accueillant pas de stations de sports d'hiver (notamment le Bugey, les Bauges, le fond de la vallée de la Maurienne). En effet, lorsque l'agriculture vivrière était encore, au début du siècle dernier, majoritaire en terme d'espace et d'activité, les saisons ponctuaient de façon relativement homogène (selon tout de même l'enneigement, la pénurie d'eau ou le type de culture) la vie quotidienne des habitants de l'ensemble de ces territoires (comme de ceux de Bretagne, du Massif Central ou du Bassin Parisien d'ailleurs). Aujourd'hui, les communes de « moyenne montagne »[244] ayant conservé une économie rurale et celles, plus importantes, qui ont pris le pas du développement industriel, contrastent de manière assez prégnante avec des portions de territoires abritant les stations de sports d'hiver, peu ou pas concernées par lesdites activités.

L'inscription spatiale de cette saisonnalité correspond logiquement à un étagement altitudinal. Ainsi, les espaces situés aux altitudes les plus élevées et à l'enneigement supérieur accueillent les stations de sports d'hiver. De la sorte, à la différence des territoires de montagne du siècle dernier, l'intensification des flux et des activités touristiques a participé à inclure ces espaces d'altitude dans un système (si ce n'est territorial au moins socio-économique) plus vaste. Cette inclusion, fruit de mobilités saisonnières majeures, se traduit par une mise en réseau des territoires et par leur ouverture. La réussite de cette activité repose en grande partie sur l'amélioration de l'offre de transport, permettant d'accéder à des espaces autrefois enclavés, qu'il s'agisse d'aménagement du réseau préexistant (élargissement des virages, sécurisation des accotements) ou de création d'infrastructures autoroutières (autoroute de Maurienne par exemple). Nombre de maires de la vallée désignent d'ailleurs l'A43 comme un moteur incontestable du développement touristique.

Plus généralement, une ambivalence quant aux processus d'enclavement observés ici se profile : un espace supposé peu accessible (espace des stations avant la construction de celles-ci) peut s'ouvrir pendant quelques mois (à la « haute saison », pourtant la plus rude sur le plan climatique), alors que d'autres territoires, situés en moyenne montagne et ne proposant aucune activité de sports d'hiver, sont plus ouverts en période estivale. Ces logiques sont évidemment à l'opposé de celles à l'œuvre il y a quelques décennies, lorsque la saison d'hiver était synonyme de pénibilité des déplacements ou de « basse saison » agricole.

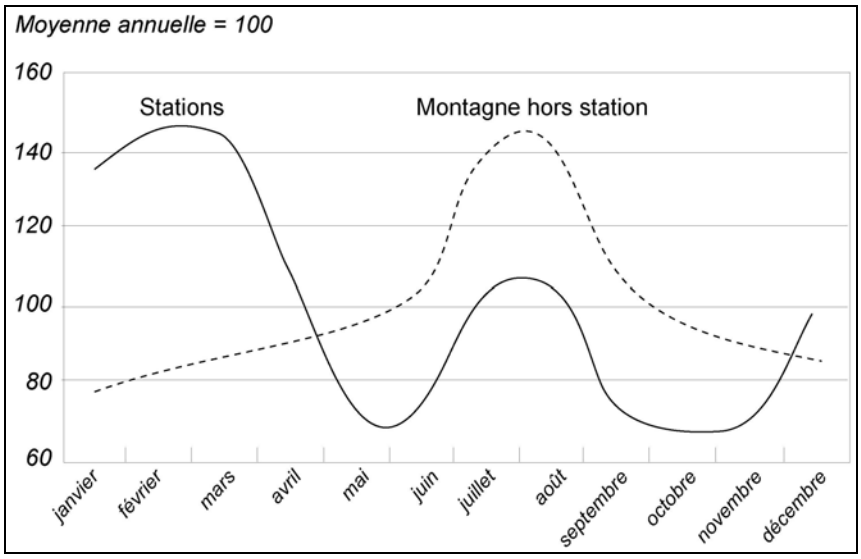
Plus que d'étagement, dont les seuils altitudinaux seraient d'ailleurs difficiles à déterminer, c'est l'idée du caractère temporaire de l'ouverture et de la fermeture qui est en définitive à retenir. Le principe de simultanéité (chapitre 7) fait état, en un même lieu et au même moment, de pratiques et de représentations divergentes conduisant à une ouverture

[244] Essai de définition par J.-P. Diry, *La notion de moyenne montagne*, p. 33-45 dans E. Bordessoule (coord.), *Questions de géographie, les montagnes*, Editions du temps, Nantes, 2002, 349 p.

différenciée des territoires. La saisonnalité induit pour sa part une « discontinuité continue » (récurrence d'évènements ou de pratiques à intervalles réguliers) aboutissant, de manière relative, à fermer un espace un temps, à l'ouvrir un autre temps. D'une logique verticale (juxtaposition des usages), nous passons donc à une logique horizontale, évolutive. Bien que la saisonnalité ne soit pas le propre de la montagne (elle existe dans tout espace soumis à l'attractivité touristique, dont les littoraux), elle exprime intensément le fonctionnement de ces territoires d'altitude, autrefois repliés sur eux-mêmes en hiver, aujourd'hui ouverts à cette même saison[245].

Les territoires de moyenne montagne (Bugey et Bauges notamment) sont rythmés différemment (doc. n°133) : « *montagne hors station* », dépourvus (ou faiblement pourvus) d'aménagements touristiques, leur économie est encore ancrée sur l'agriculture, la petite industrie et l'artisanat (le massif des Bauges depuis quelques années prend tout de même le pas du tourisme[246], spécialement sous l'impulsion du Parc Naturel Régional créé en 1995). Si la fermeture y est moins prégnante du point de vue des pratiques des habitants, certaines défaillances du réseau fonctionnel, notamment en ce qui concerne le déneigement (explicable par l'absence de flux extérieurs et donc par une exigence moindre de la collectivité), contribue à fermer, en terme d'offre de transport, un peu plus ces territoires en hiver. Sur le plan fonctionnel donc, de décembre à Pâques, la haute montagne (les stations) se trouve plus ouverte que la moyenne montagne. Cette approche contribue à une redéfinition de la montagne où les altitudes les plus élevées peuvent s'avérer, pour un temps, plus accessibles que des altitudes moyennes.

Doc. n°133 : Emploi salarié touristique



Source : INSEE Première n°1099, 2006

La saisonnalité de l'ouverture et de la fermeture se déploie donc sur un pas de temps resserré qui permet, bien que les phénomènes soient prévisibles, d'observer des

[245] Notons que cette ouverture est bien territoriale, elle ne fait évidemment pas référence à l'inaccessibilité sociale de telles pratiques.
[246] J.-P. Guérin, *L'aménagement de la montagne, politiques, discours et productions d'espaces*, Ophrys, Gap, 1984, 467 p.

processus[247] en tant que tels. Un bémol cependant à une telle approche : l'espace des stations, liés aux sports d'hiver, concerne une population (habitants et vacanciers) assez restreinte, sur une période elle-même relativement courte (5 mois), et sur un petit espace. Toutefois, si l'on revient sur la fonction de « clef de voûte » occupée par ce type d'espace dans une vallée, la discontinuité temporelle devient un des moteurs de l'ouverture des territoires.

9-2 « *POUR QU'IL Y AIT BARRIERE, IL FAUT QU'IL Y AIT CHEMIN* »[248]. LA DIALECTIQUE DU PASSAGE ET DE L'OBSTACLE

Après avoir abordé les effets des temporalités spécifiques à la montagne, la dialectique du passage et de l'obstacle s'inscrit comme une des pièces maîtresses de la problématique de l'ouverture/fermeture posée aux territoires de montagne[249], interrogeant les limites spatiales et mentales de ces processus. Les interrelations entre frontière et montagne et au-delà, entre le couple ainsi formé et le territoire, soulèvent de nombreuse interrogations : une barrière physique et/ou administrative appelle-t-elle *de facto* une fermeture territoriale ? Espace du passage et de frontière, comment la ville de Modane s'est-elle forgée une identité propre à cette situation ? Montagne et frontières vont souvent de paire ; quelle place occupent ces systèmes territoriaux dans l'espace régional ?

L'idée qu'une ligne de crête puisse être la limite naturelle d'un peuple ou d'un territoire découle d'une vision déterministe de la frontière courante au XVIII^{è} siècle. En effet, si certains groupes s'y arrêtent et la choisissent comme barrière, d'aucuns au contraire font fi du relief et conservent une identité forte et homogène de part et d'autre d'une chaîne de montagne (catalans, basques, tibétains)[250] . Ainsi, selon I. Sacareau, « *les frontières politiques ont des effets géographiques beaucoup. plus puissants* ». La configuration frontière/montagne demeure cependant une source de dynamiques socio-spatiales très particulières, à l'origine de représentations territoriales mi-ouvertes, mi-fermées, nous le verrons plus loin.

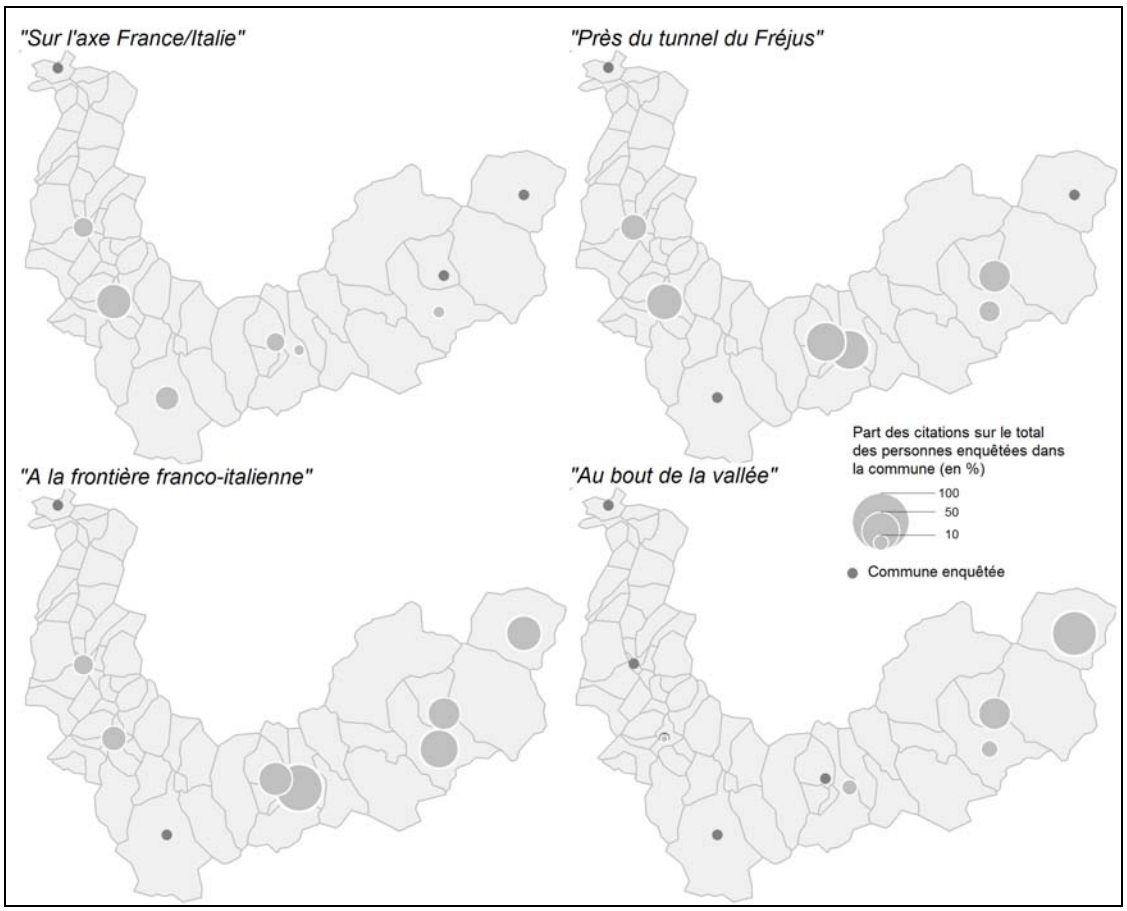
B. Steck redit de son côté à quel point la question de la frontière est indissociable de l'enclavement, tant « *[elle] est bien, d'abord, une ligne qui sépare et qui délimite et par conséquent d'une certaine façon enferme, mais également une condition de l'identification* »[251]. De plus, la montagne est citée par ce même auteur comme une « rugosité spatiale » vecteur de fermeture. Qu'en est-il effectivement des espaces, à la fois frontière, montagne et axe de transit ? L'ouverture prédomine-t-elle la fermeture ? Le cas échéant, quels processus est-il permis d'imaginer pour les ouvrir ? Les trois idées exposées ci-après (l'obstacle, le passage et, en conclusion, l'entrebâillement) permettent, à travers l'exemple de l'offre, des pratiques et des représentations en Maurienne (et du cas plus singulier de Modane) d'apporter quelques éléments de réponse.

[247] Définition de processus : « *suite de phénomènes aboutissant à une certaine unité* », *www.atilf.fr*
[248] H.-P. Roché, *Les deux anglaises et le continent*, Gallimard, Paris, 1956
[249] Dans la mesure où ces situations sont fréquentes, notamment en France : les frontières nationales s'adossent sur les Alpes, les Pyrénées, les Vosges ou encore le Jura.
[250] I. Sacareau, *La montagne, une approche géographique*, Belin, Paris, 2003, 287 p.
[251] B. Steck, *Contribution à une géographie du développement*, HDR, 2000, Université du Havre, tome 1, 258 p.

Les référents géographiques évoqués par les quelques habitants de la vallée interrogés (doc. n°134) illustrent d'ailleurs parfaitement l'ambiguïté de cette situation et laissent entrevoir l'ouverture différenciée de ce territoire.

Doc. n°134 : L'obstacle et le passage, deux situations de référence en Maurienne*

Réponses des habitants enquêtés à la question « comment situeriez-vous l'endroit où vous habitez ? »



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

> L'obstacle

Partant du postulat que la frontière est un obstacle, celui identifié en Maurienne[252] relève plus de la frontière administrative avec l'Italie que d'une barrière naturelle que constituerait la montagne. L'hypothèse selon laquelle la montagne serait en elle-même un obstacle, même s'il ne s'agissait pas de l'autre côté d'une nation étrangère, est donc caduque. Du reste, aucun des habitants interrogés ne mentionne les difficultés (effectives) pour rejoindre les vallées contiguës, essentiellement parce que ces dernières ne font pas partie de leur territoire, tant en terme de pratiques (ils ne s'y rendent pas), que de représentations (les cols en constituent les limites). La frontière pour sa part est largement citée, devenant un objet symbolique, une identité, plus qu'un facteur de délimitation. Si l'on associe le tunnel du Fréjus et la frontière franco-italienne (bien que ces deux objets aient un statut différent – l'un permettant le passage, l'autre lui faisant obstacle – ils se confondent à

[252] Cette notion est absente dans les discours des Bugistes ou des Baujus.

Modane), la géographie qui en résulte est étonnante en ce sens que quelle que soit leur commune de résidence, les individus interrogés mentionnent ces éléments. La frontière (que l'on franchit par le tunnel du Fréjus à Modane et par le col du Mont-Cenis à Lanslebourg) ne s'en tient donc pas à une stricte localisation. Ce qui se dessine à travers les représentations des habitants pourrait se confirmer sur le plan fonctionnel : en cas de fermeture du tunnel du Fréjus par exemple, l'aiguillage du trafic s'opère à l'aval de la Maurienne. Il est en réalité plus question de la propagation d'un « effet frontière » que d'une nouvelle délimitation (absurde dans la mesure où il s'agit toujours du territoire national). Quant à l'obstacle, il porte plus sur « l'ailleurs » ou sur « l'autre » situé derrière la frontière que sur le contrôle du franchissement, quasi-inexistant aujourd'hui.

Le confinement provoqué par la frontière est soutenu par la configuration du relief, notamment à partir de la Haute-Maurienne (au-delà de Modane). Ainsi, fréquents sont les habitants précisant qu'ils se situent « *au bout* », ou « *au fond* » de la vallée. Les Mauriennais, parce qu'ils ont inscrit leur territorialité dans cette configuration physique, ne vivent donc pas cette extrémité (de la région et de la nation) comme une entrave. Dans cette optique, la fermeture symbolise le territoire plus qu'elle ne le contraint, bien que cet espace s'apparente à une périphérie (voire à une marge) politique.

> Le passage

Tout autant que l'obstacle, le passage est une notion très présente dans les pratiques et les représentations en Maurienne. Matérialisé par les milliers de véhicules transitant quotidiennement dans la vallée, ce passage est exprimé selon deux approches : la première est linéaire (« *axe France/Italie* », « *en direction de l'Italie* »), la seconde est ponctuelle (« *tunnel du Fréjus* », « *col du Mont-Cenis* », « *col de l'Iseran* », « *col du Galibier* » …). Si la première rend compte d'une certaine fluidité, la seconde stigmatise des difficultés du passage propres au milieu montagnard. Ainsi s'exprime le dualisme constant du franchissement, témoignant par analogie de sa nécessité.

Doc. n°135 : Autoroute de Maurienne à St-André, en direction de l'Italie

Source : L.Berne, EDYTEM, 2005

Modane, au cœur d'un « système du passage », est un territoire voué depuis des siècles à cette fonction. Aujourd'hui encore il compte sur elle pour son développement. L'historique de ce passage et des dynamiques territoriales qui lui sont associées (doc. n°136) reflète les mécanismes par lesquels un lieu du passage, grâce auquel l'ouverture est possible, peut être en lui-même fermé.

Doc. n°136 : Processus d'ouverture/fermeture à travers l'historique du passage à Modane

Période	Objet du passage	Economie	Démographie	Statut de la commue	Liaisons avec Bardonecchia	Spatialisation
XVII[ème] à début XIX[ème]	Col du Mont-Cenis (à 25 km)	Agriculture, auberges	Moins de 1 000 habitants	Gros bourg de transit	?	
Fin XIX[ème], début XX[ème]	Tunnel ferroviaire du Fréjus et Col du Mont-Cenis	Développement industriel : papeterie, usine Saint-Gobain. Maisons de commerce (administration du transit), SNCF, douanes	800 ouvriers sont accueillis pour la construction du tunnel. 3 000 habitants dans les années 1920.	Gare internationale, garnison militaire	?	
Décennies 1960 - 1970	Tunnel ferroviaire du Fréjus et Col du Mont-Cenis	Déclin industriel. Construction du tunnel routier et poursuite de l'activité autour du transit ferroviaire.	Arrivée massive d'Italiens fuyant le fascisme. Puis immigration de communautés portugaises, algériennes, turques. 600 cheminots.	Gare internationale, halte routière pour le trafic de transit	Voitures sur trains, un train toutes les demi-heure, 1/4 d'heure de traversée, tarifs préférentiels	
Décennies 1980 - 2000	Tunnels routiers et ferroviaires du Fréjus	Construction A43, fermeture des entreprises transitaires, déclin de l'activité hôtelière et commerciale	Perte de 1 000 emplois directs par suite de l'ouverture des frontières en 1993. 3 800 habitants en 2006. 200 cheminots.	Gare de transit (tous les TGV en direction de Milan s'arrêtent à Modane pour changer de conducteur et de mécanicien), mais mise à l'écart du trafic routier (autoroute surplombe, pas d'arrêts)	Fermeture de la navette ferroviaire, remplacée par une ligne de bus, via le Mont-Cenis, plus longue, et offrant moins d'autonomie sur place	
Décennies 2010 - 2030	Autoroute Lyon-Turin, Lyon-Turin ferroviaire	Effets d'annonce du LTF : installations de quelques entreprises. Création d'une galerie de sécurité dans le tunnel routier : 3 ans de travaux générant des emplois	Départ des jeunes qui ont fait des études. Par contre, beaucoup d'emplois dans le secteur du BTP	Mise à l'écart du trafic routier et ferroviaire	?	

Processus d'ouverture → Processus de fermeture

route — autoroute ═ ligne ferroviaire ┈┈

gare ferroviaire ⊓ col) (tunnel (routier et ferroviaire)

⊗ halte sur axe de transit
⊘ fonction de halte en dimimution
◎ disparition de la fonction de halte

Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Si l'inauguration du tunnel ferroviaire du Fréjus en 1871 a donné un essor à la ville de Modane dans sa fonction de halte de transit – qu'elle occupait déjà de par sa situation sur la route du Mont-Cenis –, l'ouverture du tunnel routier du Fréjus au début des années 1980 marqua le début de la fermeture de Modane, corrélativement à l'ouverture des régions Piémont et Rhône-Alpes. L'amélioration des liaisons entre la France et l'Italie n'a cessé d'exclure Modane du système de transit, entraînant dans son sillage le déclin de l'activité économique qui lui était consacrée (entreprises transitaires, hôtellerie, SNCF).

Modane constitue toutefois un vivier de main-d'œuvre historiquement lié à la construction de ces grandes infrastructures du passage. Alors même que ces dernières ont créé de nouvelles frontières[253], l'identité de Modane repose sur cette culture du franchissement. Deux tunnels permettant de s'affranchir des distances et du temps ont donc éclipsé une ville réapparaissant ponctuellement dans ce système de transport, lors de la construction des infrastructures. La relativité et l'échelle des processus territoriaux (par emboîtement des échelles) sont une fois de plus déterminantes : plus on ouvre un espace (deux régions frontalières), plus on en ferme un autre (le point du passage).

L'image de l'entrebâillement peut servir de synthèse à la dialectique du passage et de l'obstacle. Il ressort en effet le fait que l'obstacle n'est pas systématiquement synonyme d'enclavement et que le passage ne conduit pas automatiquement à l'ouverture. De plus, un même lieu, un même territoire, peut être à la fois obstacle et passage, mi-ouvert et mi-fermé, « entrebâillé ». La particularité montagnarde de ces territoires ne laisse guère de doutes, et l'implication du relief (qui appelle des aménagements adaptés si l'on veut le franchir) est évidente dans cette situation paradoxale. La montagne est donc bien une « *rugosité spatiale* » plus ou moins dominée selon les réseaux de transports et les échelles.

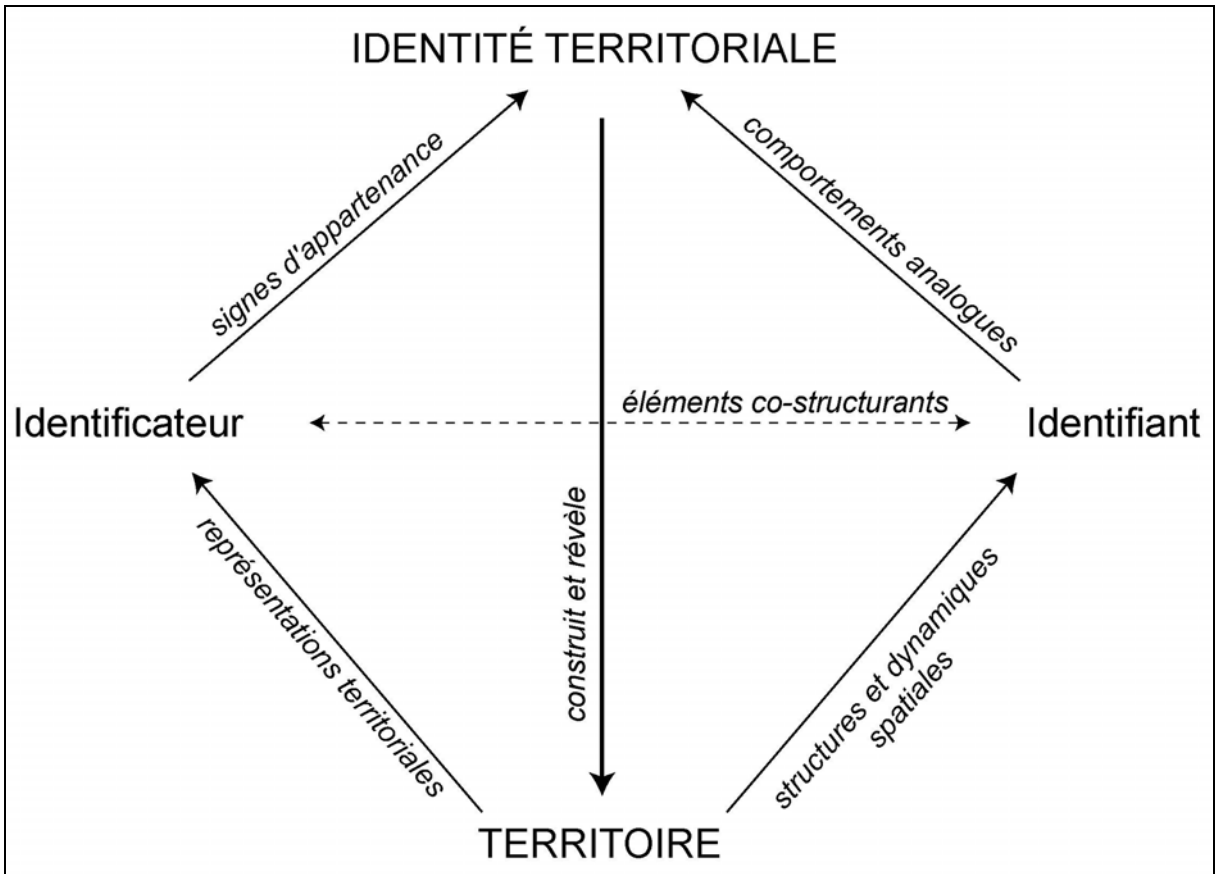
Mais si la technicité a permis en grande partie de dépasser physiquement les obstacles, d'autres, d'ordre symbolique tendent toujours à refermer ces territoires. Le poids des représentations dans les processus d'ouverture et de fermeture a été mis en exergue (chapitre 5) et il convient d'évoquer les liens entre identités territoriales et montagne, liens qui participeraient à l'explicitation de la spécificité de ces territoires en matière d'ouverture / fermeture.

9-3 MONTAGNE ET IDENTITES : REALITES, DOUTES ET PROPOSITIONS

Le territoire, dont il a été très largement question tout au long de cette recherche, est un espace produit affectivement, socialement, symboliquement, à l'origine de la construction de représentations (individuelles ou collectives), celles-ci contribuant en retour à le façonner. L'appropriation de ce dernier est donc fortement corrélée aux fondements géographiques qui le composent. La notion d'identité territoriale, constitutive et résultante de toute territorialité (doc. n°137), serait donc un moyen de rendre compte de cette appropriation et de souligner les facteurs déterminants dans le processus de fermeture pour un territoire dont on aurait préalablement observé l'enclavement.

[253] Selon les propos de Monsieur Vallet, maire de Modane, rencontré en mai 2007.

Doc. n°137 : Construction de l'identité territoriale



Les identifiants regroupent les symboles, discours et pratiques qui permettent d'identifier une appartenance à un espace, à une catégorie, à un groupe (ces identifiants sont le fruit de structures et dynamiques spatiales, lesquelles permettent d'observer des comportements analogues) .
Les identifcateurs sont les éléments de signalement propre à un espace, à une catégorie, à un groupe (ils naissent des représentations territoriales et génèrent des signes d'appartenance) .
Ces deux élements, indissociables du territoire dans lequel ils s'expriment, contribuent à consolider celui-ci en développant une identité territoriale.

Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

Selon cette même logique, il serait dès lors possible d'envisager une identité montagnarde, explicative et consécutive à la fermeture de ce type de territoire. Les discours sur la montagne, communément fondés sur des représentations exogènes[254], ont d'ailleurs tendance à corroborer ce syllogisme : « *l'isolement, l'enclavement, sont en effet une composante importante de l'interface montagne/développement, responsable de formes d'endo-développement nourrissant de fortes identités montagnardes à l'écart des flux dominants d'hommes, de marchandises et d'idées* »[255].

[254] L. Tissot, *Du touriste au guide de montagne : la question de l'identité alpine*, p. 289-300, dans D. Grange, *L'espace alpin et la modernité*, Presses Universitaires de Grenoble, 2002, 504 p.
[255] F. Bart, *Montagnes entre marginalité et intégration*, p. 51-67, dans Y. Veyret (coordinatrice), *Les montagnes, discours et enjeux géographiques*, SEDES, Liège, 2001, 140 p.

> L'identité montagnarde en question

Le prérequis de ces interactions entre fermeture et identité montagnarde tient évidemment de l'existence de ces deux processus. Or, si nous avons mis en lumière différents types ou niveaux de fermeture, les observations réalisées au fil de cette recherche poussent à réinterroger l'identité montagnarde.

En considérant la double structure de l'identité spatiale (identification à un espace – l'identifiant – et identité d'un espace – l'identificateur), l'identité montagnarde n'apparaît pas de manière aussi évidente, alors même que les éléments de structure sont réunis : fondements géographiques de la montagne et représentations inhérentes au territoire. Font ainsi défaut précisément ce qui constitue l'essence de l'identité : ces signes d'appartenance tendant vers « une seule et même réalité ».

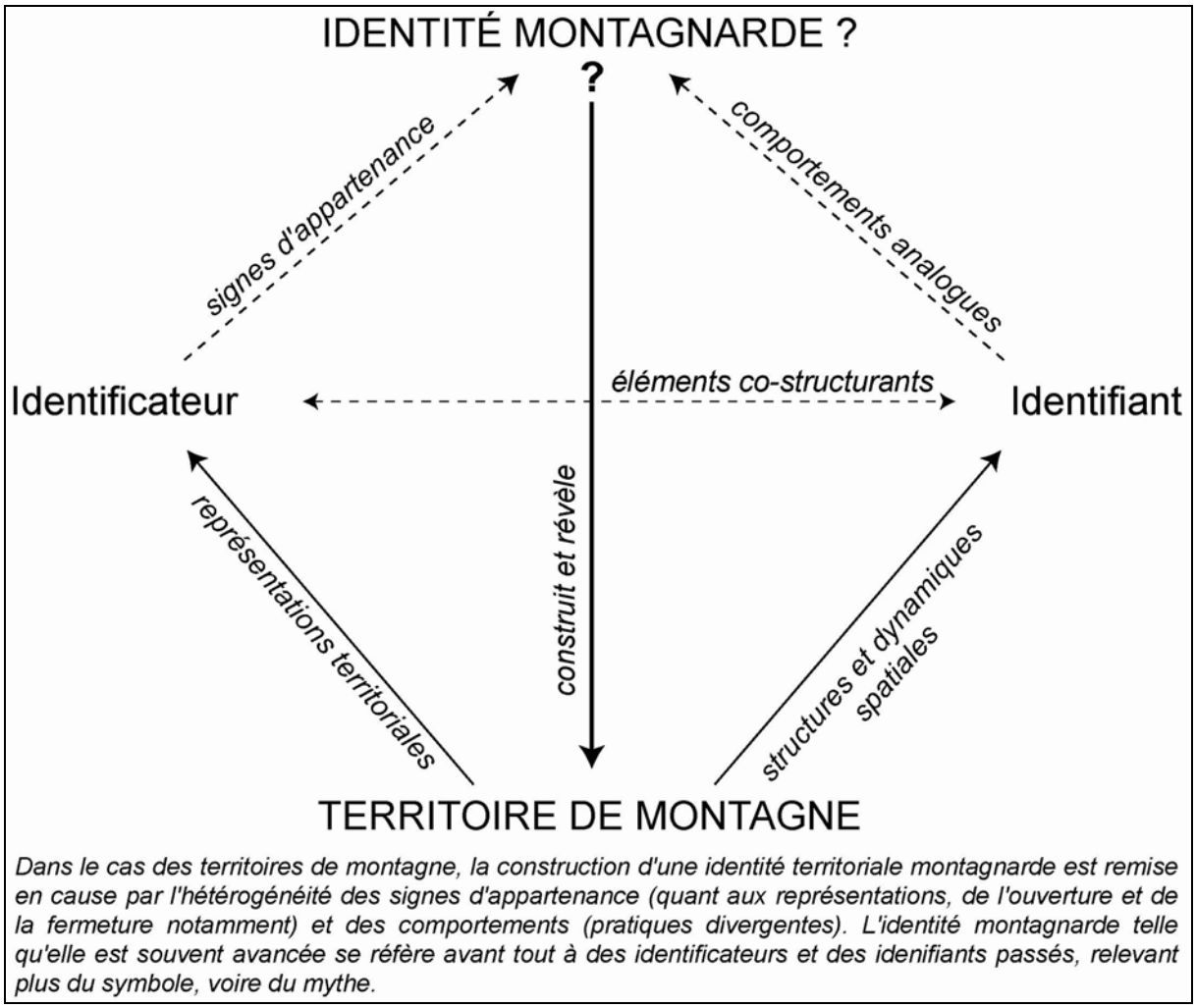
La complexification du territoire, et particulièrement des territoires de montagne soumis, plus qu'ailleurs, à une démultiplication des usages, des fonctions et des représentations conduit en terme d'ouverture et de fermeture à une simultanéité spatio-temporelle de ces processus, en terme identitaire à un parasitage des signes d'appartenance (doc. n°138). La montagne est pour les uns un territoire banalisé, pour les autres un lieu de vie atypique et privilégié, pour d'autres encore un décor ou un espace de loisirs (l'identité relevant aussi de signes exogènes), et ce, qu'il s'agisse du Bugey, des Bauges ou de la Maurienne.

Pour parer à cette complexification, l'identité montagnarde pourrait être appréhendée comme la « somme » des différents types d'identités territoriales que l'on peut déceler sur ces territoires, mais cela reviendrait en fait à déterminer une « identité dominante » et à l'attribuer à un espace délimité : une telle simplification se montre peu satisfaisante. I. Sacareau attire, elle aussi, l'attention sur ces « *fausses évidences et idées reçues* » lorsque précisément elle conclue son ouvrage sur ce point : « *que penser pour finir de la notion de société montagnarde si souvent mise en avant dans la littérature, au vu de ces évolutions ? S'il s'agit de la société rurale qui a façonné des siècles durant les paysages que nous avons sous les yeux et qui, pour la plupart, ne subsistent plus qu'à l'état de reliques dans les pays industrialisés, on peut considérer que cette société-là n'existe plus en Europe, hormis dans nos représentations de citadins nostalgiques et dans le mythe d'une société figée qui serait déterminée par les spécificités physiques de son environnement.* […] *Dans ces conditions, qu'est-ce que la société montagnarde, sinon l'ensemble de toutes les populations qui vivent sur un territoire, qu'elles y soient présentes par la naissance, la parenté ou la migration, ou qu'elles y soient de façon temporaire ou permanente ?* »[256].

Il n'est donc pas possible d'affirmer que l'identité montagnarde aurait une quelconque influence sur l'ouverture et la fermeture puisque qu'elle est elle-même réinterrogée. Toutefois, la montagne occupe manifestement une place telle dans les représentations et les pratiques de ce type d'espace que l'évincer des processus d'ouverture ou de fermeture, y compris en terme identitaire, serait une erreur. Aussi proposons-nous de développer l'idée d'une identité de la fermeture propre aux territoires de montagne.

[256] I. Sacareau, *La montagne, une approche géographique*, Belin, Paris, 2003, 287 p.

Doc. n°138: Dysfonctionnement de l'identité montagnarde



Dans le cas des territoires de montagne, la construction d'une identité territoriale montagnarde est remise en cause par l'hétérogénéité des signes d'appartenance (quant aux représentations, de l'ouverture et de la fermeture notamment) et des comportements (pratiques divergentes). L'identité montagnarde telle qu'elle est souvent avancée se réfère avant tout à des identificateurs et des idenifiants passés, relevant plus du symbole, voire du mythe.

Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

> Une identité de la fermeture spécifique aux territoires de montagne

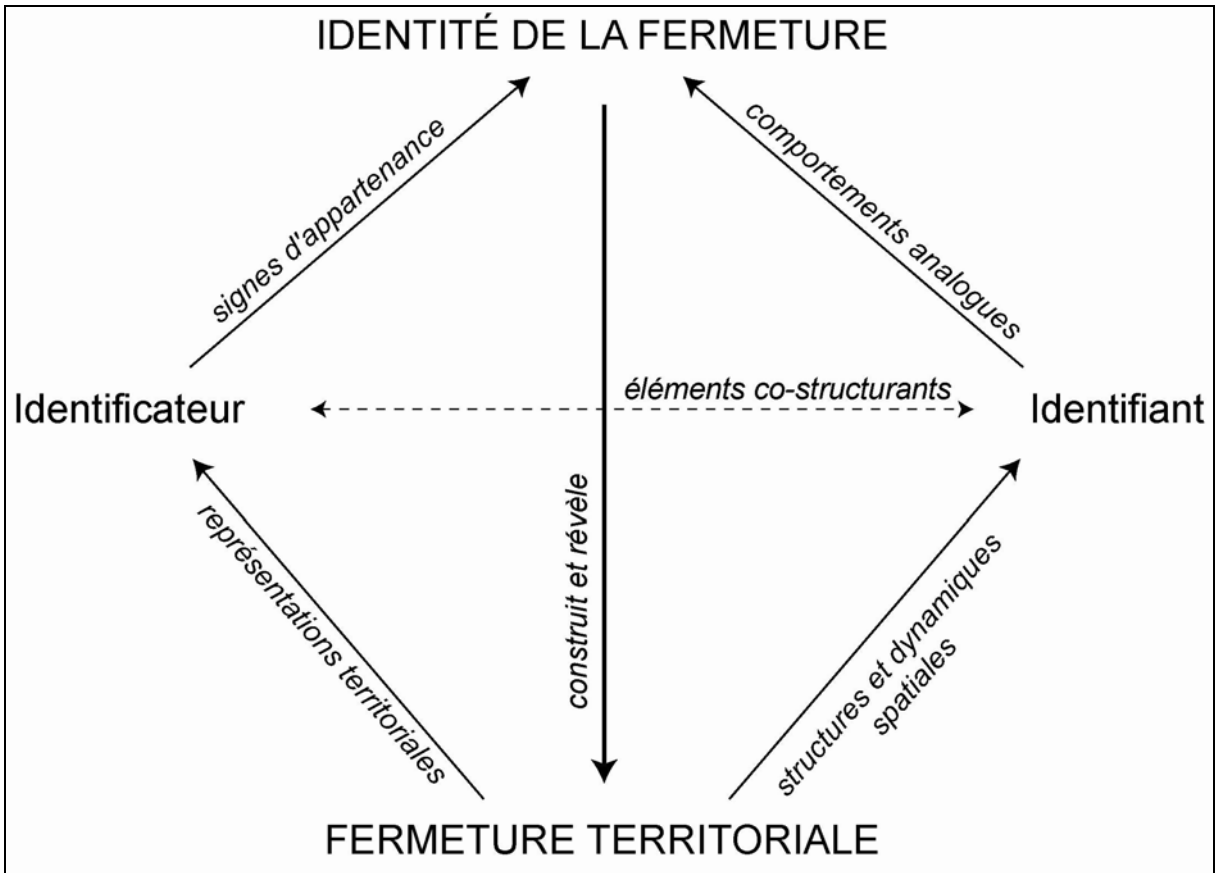
Les principales conclusions auxquelles nous sommes parvenue amènent à réinterroger l'identité montagnarde ainsi que le caractère forcément négatif de la fermeture (celui-là même qui conduit F. Bart à assimiler fortes identités – en montagne – et replis sur soi). Nous proposons donc ici de dépasser l'approche identitaire classique[257] consistant à particulariser un espace, approche souvent critiquée en raison d'un usage trop caricatural, voire ségrégationniste[258]. Sans renoncer pour autant aux représentations et aux marqueurs territoriaux dont le rôle s'est avéré fondamental dans les processus d'ouverture et de fermeture, nous proposons de mettre ces éléments au service d'une identité de la fermeture (non plus donc en tant que territoire mais en tant que dynamique territoriale), certes moins « localisable », mais ouvrant des perspectives intéressantes sur l'origine et les mécanismes

[257] Dont nous assumons néanmoins la filiation, notamment dans le chapitre 5

[258] Voir Y. Guermond, *L'identité territoriale, l'ambiguïté d'un concept géographique*, L'espace géographique, tome 35 2006/4, p. 291-297, G. Di Méo, *Géographie sociale et territoire*, Nathan Université, Fac géographie, Paris, 1998, 320 p., ou encore J. Bonnemaison, L. Cambrezy, L. Quinty-Bourgeois (dir.), *Les territoires de l'identité. Le territoire, lien ou frontière ?*, L'Harmattan, Paris, 1999, 315 p.

de la fermeture, ainsi que sur les leviers de l'ouverture. La montagne y apparaît d'ailleurs plus comme un objet géographique à l'origine d'interactions et de représentations particulières que comme un simple paysage ou un « *laboratoire naturel* »[259]. Cette démarche n'a donc pas pour vocation d'enfermer ou de stigmatiser un territoire dans une identité mais plutôt de remobiliser l'ensemble des facteurs et mécanismes déjà observés pour les mettre en système et contribuer à une approche renouvelée de la fermeture.

Doc. n°139: Construction de l'identité de la fermeture



L'identité de la fermeture (ou de l'ouverture) témoigne avant tout de l'appropriation par différents groupes d'individus, de cette situation territoriale, contribuant en retour à son acceptation. L'intérêt d'une telle approche est de spécifier les facteurs de fermeture inhérents à la montagne tout en dépassant les difficultés liées à une grande hétérogénéité des pratiques et des représentations.

Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

De manière générale, l'identité souligne le caractère de deux ou plusieurs êtres identiques, ou encore du caractère de ce qui, sous des dénominations ou des aspects divers, ne fait qu'un ou ne représente qu'une seule et même réalité. En termes psychologiques, l'identité est « *la conscience de la persistance du moi* ». J. Lévy[260] en donne une définition évidemment plus adaptée à la démarche géographique : « *relation d'un opérateur à sa propre singularité* ». Pour cet auteur, l'opérateur est un « actant », autrement

[259] B. Debarbieux, *La montagne : un objet géographique ?*, p. 11-34, dans Y. Veyret (coordinatrice), *Les montagnes, discours et enjeux géographiques*, SEDES, Liège, 2001, 140 p.
[260] J. Lévy et M. Lussault (sous la dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 2003, 1033 p.

dit « *une entité définissable et distinguable qui participe à la dynamique et à l'organisation d'une action individuelle et/ou collective, qui est active dans un processus social* ». Ces entités peuvent donc être autant territoriales que sociales ou fonctionnelles, et il est possible de les appréhender toutes échelles confondues.

Ce sont alors les relations entre une entité et un processus de fermeture (territoriale, du moins avons-nous privilégié cette approche dans la thèse) qui fondent l'identité de la fermeture. Celle-ci peut donc être envisagée comme le miroir d'un processus territorial, miroir approprié par un ensemble de groupes humains (doc. n°139). Le massif des Bauges et le Valromey fonctionnent ainsi (chapitres 6 et 7). Cette logique apparaît d'autant plus pertinente que nous avions démontré qu'un même espace peut être simultanément ouvert et fermé. L'écueil déjà évoqué de l'identité montagnarde est atténué par l'identité de la fermeture, permettant à la fois d'identifier un espace (mais de manière non exclusive dans ses fonctions) et d'être un facteur d'identification pour les individus qui le pratiquent (identité dans laquelle ils se reconnaissent). Bien qu'il puisse exister plusieurs types de fermeture et que cette dernière soit vécue de façon négative ou positive, les signes d'appartenance (produits par les représentations territoriales et les pratiques) convergent vers une identité de la fermeture et une identité de l'ouverture, et ce pour un même espace. Les interférences créées par la simultanéité des processus constituent en eux mêmes ces signes.

Là où l'identité montagnarde devient impossible à déterminer en raison d'une diversité des usages et des représentations pour un même espace, l'identité de la fermeture, dès lors que l'on admet la simultanéité spatio-temporelle de l'ouverture et de la fermeture, offre la possibilité d'une vision partagée. Cette dernière ne concerne toutefois pas la montagne sans distinction. Elle se recoupe évidemment aux différences mentionnées notamment dans la typologie de l'enclavement.

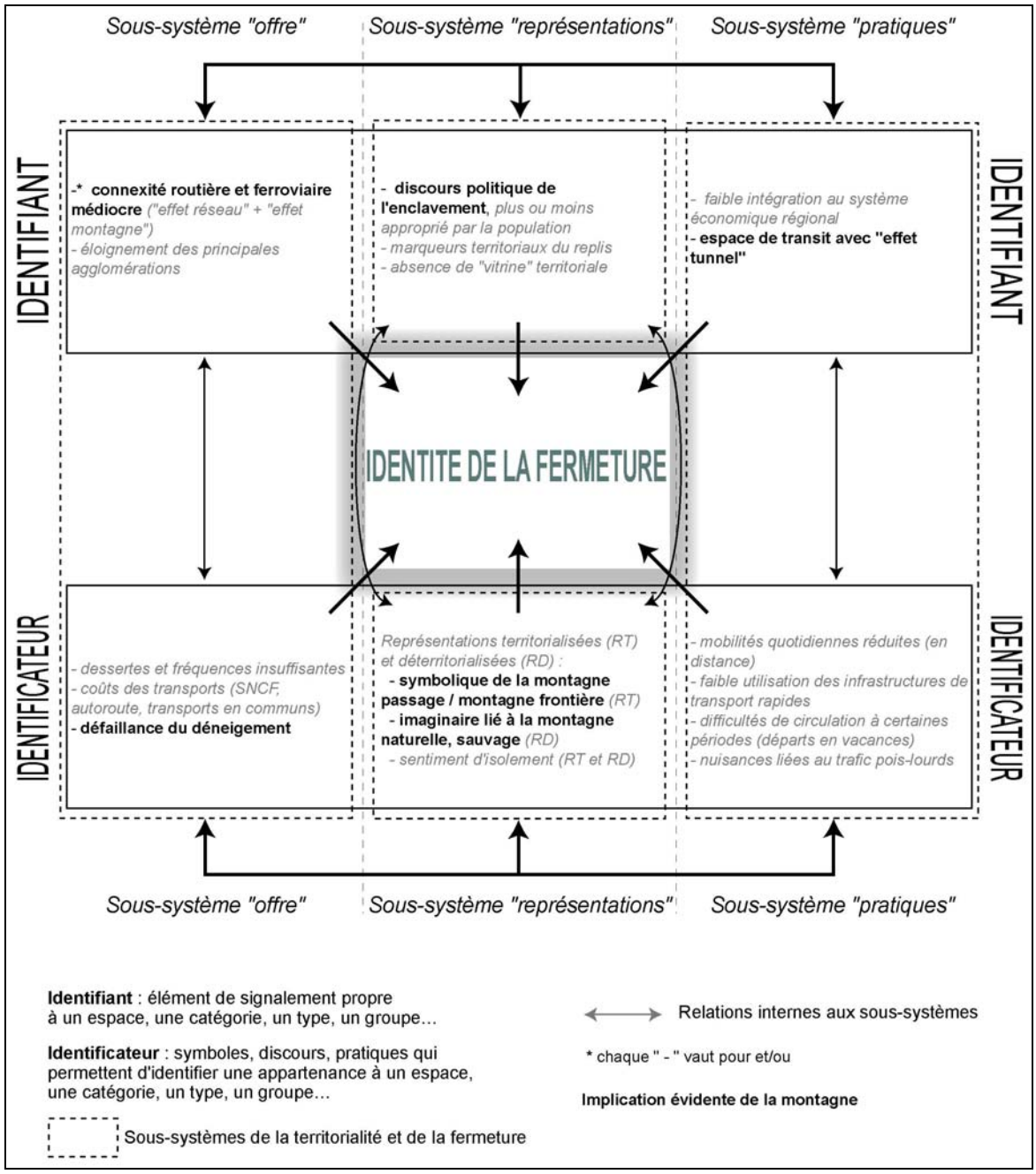
Le tout est évidemment de déceler ce qui, dans cette identité de la fermeture, relève du milieu montagnard et ce qui, à l'inverse, serait détectable dans d'autres types d'espaces (lesquels ?) ou tiendrait plus de considérations a-spatiales ou déterritorialisées. **Identifiant**[261] et **identificateur**[262], les deux structures principales de l'identité, sont, dans les cas du Bugey, des Bauges et de la Maurienne, pour partie assujetties au fait montagnard (doc. n°139), notamment en ce qui concerne l'organisation des réseaux (tributaires du relief), le fonctionnement de ces réseaux lors d'évènements neigeux, la fonction « couloir » vis-à-vis du trafic de transit, les discours classiques sur l'enclavement de la montagne ou encore ceux pétris de symbolique (frontière, obstacle, naturalité).

D'autres éléments, ne relevant pas spécifiquement du fait montagnard, contribuent cependant à forger une identité de la fermeture. Ce sont des facteurs associés à la ruralité (transports en commun insuffisants, faible intégration au système économique régional), aux territoires touristiques (difficultés de circulation à certaines périodes) ou encore aux espaces périphériques (éloignement des principales agglomérations). Enfin, des particularités propres à chaque territoire d'une part, à chaque individu ou groupes d'individus d'autre part, donnent lieu à des pratiques ou à des représentations caractéristiques de la fermeture mais

[261] Élément de signalement propre à un espace, une catégorie, un type, un groupe…
[262] Symboles, discours, pratiques qui permettent d'identifier une appartenance à un espace, une catégorie, un type, un groupe…

difficilement identifiables à un type d'espace en particulier (sentiment d'isolement, mobilités quotidiennes réduites, marqueurs territoriaux du repli, etc.)

Doc. n°140 : Fondements géographiques d'une identité de la fermeture propre à la montagne



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2008

L'identité de la fermeture est donc un moyen, parce qu'elle fait dialoguer des processus et leurs composants, de révéler l'implication du caractère montagnard des territoires étudiés dans les processus de fermeture observé. Deux constats s'imposent alors :

→ la fermeture et son corollaire identitaire ne dépendent pas exclusivement de la montagne, qui apparaît davantage comme un agent consolidateur ;

→ la montagne est certainement plus présente dans l'identité de la fermeture que dans la fermeture elle-même : identifiants et identificateurs participent ainsi, par le biais des représentations surtout, à déformer les processus tout en les renforçant en retour.

On pourrait finalement se demander, au regard du document n°139, si la fermeture serait moins marquée dans d'autres types d'espaces (autrement dit en excluant tous les cas de figure inhérents à la montagne) : envisager la question de l'enclavement de la sorte serait faire preuve de crédulité et conduirait à l'idée de l'inutilité des territoires de montagne. Le caractère éminemment relatif des processus de fermeture et d'ouverture, que ce soit sur les plans spatial, fonctionnel ou affectif, interdit d'ailleurs de tels raccourcis. Par ailleurs, et nous l'avons déjà montré, c'est moins l'intensité de la fermeture que les signes, mêmes minimes, de son existence qui prévalent dans le sentiment d'être enclavé.

A la question « *quelle place jouent les identités dans la fermeture ?* » nous répondrons donc qu'elles permettent, selon un schéma voisin de celui des représentations vis-à-vis du territoire, de les dévoiler tout autant que de les déformer. En ce qui concerne une éventuelle identité montagnarde qui favoriserait la fermeture, cette hypothèse a été écartée rapidement en raison des difficultés à fixer cette identité. Par contre, de nombreux facteurs propres à la montagne ressortent dans les processus de fermeture ainsi que dans l'identité de la fermeture (celle-ci peut ainsi se comprendre comme une représentation partagée de la fermeture, autour de pratiques, de symboles), concourant à définir une identité de la fermeture propre aux territoires de montagne. Cette dernière se caractérise par un système de transport arborescent (un tronc et des branches ramifiées), arbre dans sa forme (le tronc se situant généralement en fond de vallée, exception faite des points de franchissements – frontaliers – ferroviaires et autoroutiers) et dans son fonctionnement (hiérarchisation altitudinale des interventions, affaiblissement des connexions majeurs au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'axe principal, etc.). La rhétorique, essentiellement descendante, de l'enclavement ou de l'obstacle en montagne, est également une valeur identitaire de la fermeture au sens où elle devient, sous certains aspects et sans forcément de justification, le symbole de ce type d'espace. Les flux de personnes et de biens, qu'il s'agisse là aussi de mobilités quotidiennes, saisonnières ou de transit, interfèrent avec l'identité de fermeture principalement dans les antagonismes spatio-fonctionnels qu'ils suscitent. Ce sont alors moins les pratiques en elles-mêmes que les interactions produites entre pratiques et représentations qui alimentent cette identité.

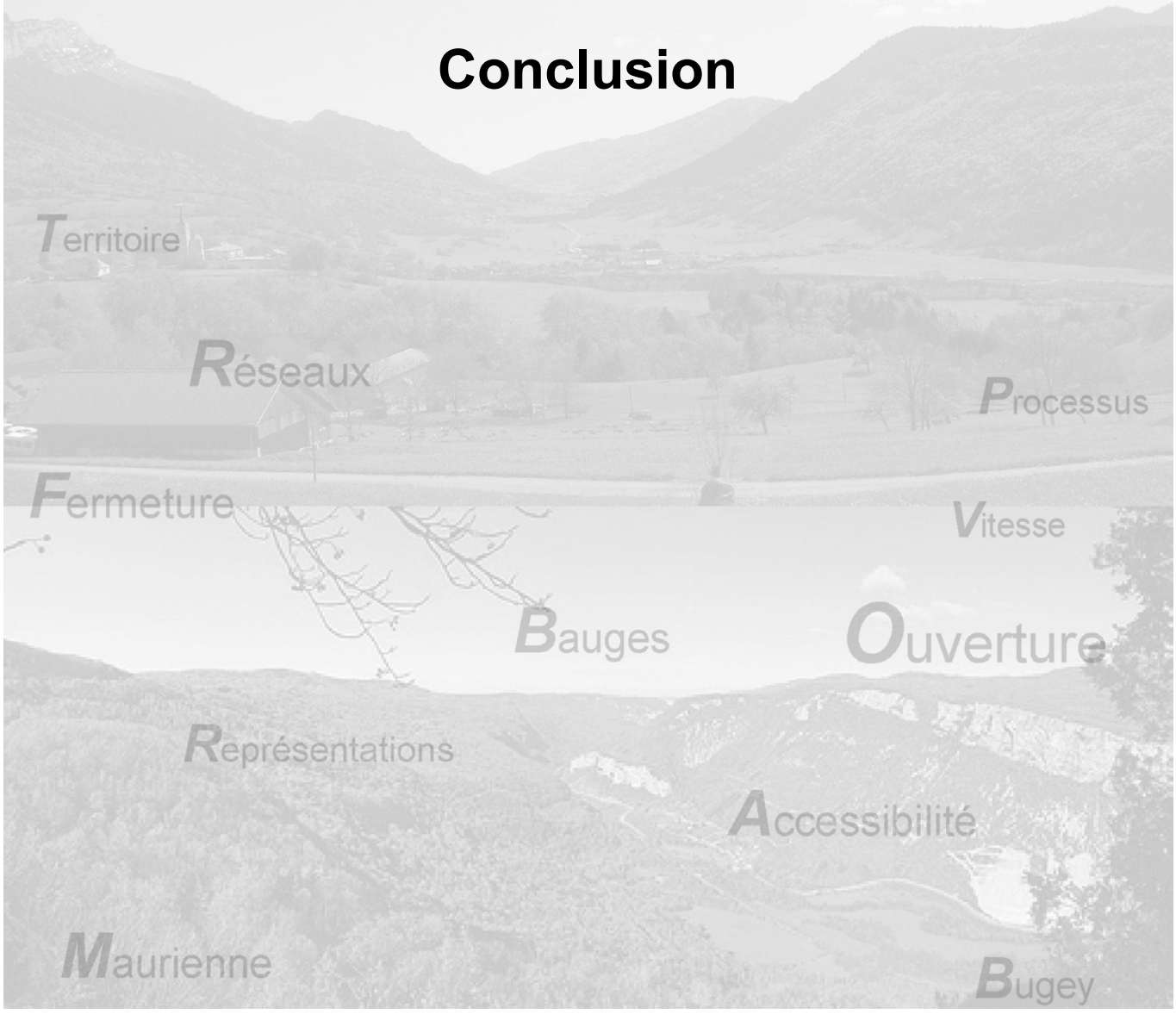
L'intérêt d'envisager une identité de la fermeture propre aux territoires de montagne n'est pas uniquement conceptuel. Certes une telle approche élargit le mode d'appréhension de ces processus et les champs d'exploration à ce sujet. Cela étant, elle permet avant tout de préciser, grâce à sa dimension interactive, la construction du processus de fermeture (dans lequel elle est incluse), là où les représentations – qui peuvent sous certains points s'apparenter aux identités – n'ont fait que l'effleurer. L'identité de la fermeture n'est donc pas la fermeture, mais bien son reflet (servant d'identifiant et d'identificateur). La responsabilité montagnarde se dégage alors nettement, précisément parce qu'elle émane plus d'interactions (entre pratiques, entre pratiques et représentations, entre pratique et offres), que d'un strict dénominateur physique.

>> - <<

Les dynamiques territoriales en montagne sont corrélées à des fonctions très variées et discontinues dans les temps et dans l'espace. Les représentations suggérées par ce type de milieu sont, elles aussi, foisonnantes et divergent fréquemment des pratiques observées. La montagne se profile donc comme un objet géographique complexe, lieu d'interactions particulièrement génératrices de fermeture territoriale tout autant, et de façon simultanée, que d'ouverture.

Résulte toutefois de ce chapitre que la fermeture n'est pas l'apanage de la montagne et les facteurs propres à ce milieu sont loin d'être les seuls à intervenir dans ce type de processus territorial. L'obstacle édifié par la montagne en tant que « rugosité spatiale » est une réalité physique : elle n'en est pas pour autant une barrière infranchissable. En dehors de facteurs quasi universels ou tout du moins indépendants du caractère montagnard (isolement, éloignement, coût du transport, manque de transports en commun…), la fermeture en montagne tient principalement de tiraillements intrinsèques à ces d'espaces : entre systèmes de transport (transit et proximité), entre passage et obstacle, entre échelles (individuelle, locale, régionale, internationale), entre temporalités (saisons, quotidienneté et exceptionnalité), entre logiques économiques, etc. Ces tiraillements symbolisent la montagne et la façonnent en tant que territoire : dans ce dualisme naît une identité de la fermeture propre aux territoires de montagne. Dès lors, cette identité, alors même que l'identité montagnarde a été récusée, enrichit le processus de fermeture (identifiant et identificateur – les deux piliers de l'identité – permettant de préciser la construction mentale de l'enclavement) tout en reconnaissant une spécificité de la fermeture en montagne.

Conclusion


Territoire
Réseaux
Processus
Fermeture
Vitesse
Bauges
Ouverture
Représentations
Accessibilité
Maurienne
Bugey

Inscrite dans le prolongement de nombreuses recherches sur les relations entre réseaux de transport et territoires, la présente recherche doctorale voulait améliorer la connaissance de l'ouverture et de la fermeture de territoire par les réseaux de transports, particulièrement des espaces de montagne. A son terme, il ressort qu'elle a permis effectivement de mieux comprendre, par ce biais, les dynamiques territoriales du Bugey, des Bauges et de la Maurienne, et de définir, pour chacun de ces espaces, un niveau d'ouverture ou de fermeture. Les interactions entre facteurs et l'analyse des processus territoriaux ont permis de réinterroger les notions d'ouverture et de fermeture en vue d'actions mieux adaptées aux besoins et spécificités de chaque territoire.

Mais au-delà de ces aspects, il semble important de revenir ici sur les éléments clefs de ce travail : la mesure de l'ouverture et de la fermeture, l'articulation des différents facteurs d'ouverture/fermeture à l'origine de processus territoriaux complexes, les formes géographiques prises par ces derniers dans les terrains étudiés et enfin la reconsidération de la notion même de fermeture.

LA MESURE DE LA FERMETURE, PREMIER PAS VERS L'OUVERTURE

La méthode d'évaluation des situations et des processus d'ouverture et de fermeture des territoires est essentielle. Comment mieux qualifier l'ouverture et la fermeture ? Sur quelles bases un territoire peut-il être considéré comme ouvert ou comme fermé ? L'appréhension de l'ouverture/fermeture peut-elle être objective ou reste-t-elle d'abord et avant tout subjective ? Et comment combiner ces divers éléments ? Telles étaient les questions fortes de ce travail, centrées sur le problème de la mesure de l'ouverture et de la fermeture.

Il est peu de dire combien la mesure de l'ouverture/fermeture d'un espace est variable et tributaire du choix des critères et de l'importance accordée à chacun d'entre eux. Trois grandes familles de critères ont été identifiées et analysées :

- des critères liés à l'offre de transport : connexité routière et ferroviaire, desserte aérienne, couverture numérique du territoire, actions de désenclavement par les acteurs de l'aménagement ;
- des critères liés aux pratiques des usagers : flux de circulation, mobilités quotidiennes, utilisation des infrastructures de transports rapides et attractivité/polarité des territoires ;
- des critères liés aux représentations des populations : qualification de l'accès aux infrastructures de transports rapides, représentations des territoires quotidiens par les habitants, marqueurs territoriaux, représentations de l'ouverture/fermeture par les acteurs.

Au terme de cette recherche, l'étude de ce triptyque « offre de transport – pratiques de déplacements – représentations territoriales » se révèle être doublement pertinente.

Historiquement, c'est l'offre de transport d'un territoire qui retenait l'attention des chercheurs et des acteurs de l'aménagement. La capacité à se connecter à un réseau de transport et la desserte consécutive d'un espace présentent cependant une vision partielle de l'accessibilité dès lors que l'on introduit comme composante majeure de cette dernière les mobilités, les pratiques, autrement dit la capacité des individus ou d'une population à utiliser ce réseau.

Les enquêtes réalisées en Bugey, dans le massif des Bauges et en Maurienne montrent ainsi des disparités spatiales (et sociales) entre la proximité d'une infrastructure de transport et l'usage moindre fait de celle-ci par la population locale. A l'inverse, l'éloignement à un réseau autoroutier ou ferroviaire n'est pas synonyme de fermeture en terme de pratiques.

Les représentations territoriales, bien que peu développées jusqu'alors en géographie des transports, rejoignent finalement l'offre et les pratiques dans la méthode d'évaluation, tant le ressenti d'une population, le regard que portent les habitants sur leur territoire quotidien, s'avère déterminant dans l'acceptation et, avant tout, dans la construction du sentiment d'ouverture ou de fermeture.

Au-delà de la question des critères à retenir se posait aussi celle d'une méthode de calcul ou d'évaluation de l'ouverture/fermeture. Comment combiner ces différents critères ? Quel est le poids de chacun d'entre eux ? Le parti pris dans cette recherche a été de les traiter également, ce qui, de manière relative, bouscule certaines idées reçues ayant traditionnellement tendance à survaloriser l'offre de transport, parfois les pratiques dans une moindre mesure, au détriment des représentations territoriales. Par ailleurs, la confrontation de ces trois indicateurs met en lumière des points de friction, eux-mêmes à la source de processus d'ouverture ou de fermeture.

Sur un plan plus opérationnel, on pourrait imaginer que la prise en compte des représentations territoriales dans l'évaluation de l'ouverture/fermeture induise un changement de regard des acteurs de l'aménagement du territoire, d'une part sur l'évaluation de ces situations territoriales, et d'autre part sur les leviers du désenclavement ; ces derniers ayant trait non plus systématiquement à la desserte par une infrastructure de transport rapide mais aussi à des éléments subjectifs tels que l'image du territoire ou encore l'acceptation d'une situation de fermeture par une valorisation de cette dernière ou par des adaptations légères, notamment par l'amélioration des transports de proximité.

CE QUI, DANS LES PROCESSUS D'OUVERTURE ET DE FERMETURE, RELEVE DE L'OFFRE, DES PRATIQUES ET DES REPRESENTATIONS

La complexité des processus territoriaux observés résulte de la multiplicité des formes qu'ils peuvent prendre d'une part, de la nature et de l'intensité de chacun des facteurs qui y concourent d'autre part. A partir de quel niveau d'offre de transport peut-on dire d'un territoire qu'il est ouvert ? Dans quelle mesure les pratiques participent-elles à l'évaluation

des situations territoriales et des processus ? Un territoire fermé est-il considéré ainsi par tous ou bien est-il perçu et qualifié différemment ?

Un seul de ces facteurs ne suffit évidemment pas à ouvrir ou à fermer un territoire. C'est bien dans des combinaisons spatio-temporelles particulières que naissent les processus d'ouverture/fermeture. Selon les types d'états et de processus identifiés, il est ainsi possible de déterminer la place tenue par l'offre, par les pratiques et par les représentations.

Ainsi, les formes d'enclavement décrites par B. Steck (auxquelles nous avons ajouté « la brèche ») illustrent différentes situations de fermeture dépendantes de ces trois grandes familles de facteurs.

« La maille », telle qu'elle a été observée au cœur du Bugey, est la seule situation d'enclavement cumulant une fermeture par l'offre, par les pratiques et par les représentations. B. Steck soulignait déjà cette caractéristique en présentant la maille comme l'archétype de l'enclavement.

« La clôture » (assumée ou carcérale), cas du bassin de Belley, est un type de fermeture subordonnée avant tout aux pratiques spatiales, limitées pour se protéger des influences extérieures.

« La clef de voûte » regroupe les territoires stratégiques au plan économique, culturel ou politique, souffrant néanmoins d'une fermeture par l'offre de transport. Les secteurs de nos terrains d'étude appartenant à ce type (la Haute-Maurienne, les stations de sport d'hiver et les vallées secondaires de Maurienne) ont toutefois été identifiés comme ouverts : une desserte routière ou ferroviaire dégradée n'est donc pas suffisante pour fermer les territoires.

« L'inclusion », en raison d'une dépendance et d'une mise à distance de son centre, relève quant à elle d'une fermeture liée à l'offre et aux représentations. La bordure du Massif des Bauges, très en lien avec les agglomérations d'Annecy, d'Aix-les-Bains et de Chambéry correspond à cette situation de fermeture.

Enfin, « La brèche », illustrée dans le Bugey à travers l'exemple de la vallée de l'Albarine, est un territoire qui se ferme en raison d'une distorsion entre une offre tendant à ouvrir l'espace alors même que les pratiques le ferment. Les représentations qui s'ensuivent contribuent à fermer d'autant cet espace.

Les processus d'ouverture et de fermeture font intervenir l'offre mais aussi les pratiques et les représentations à des niveaux variables. Par quels mécanismes ? Selon quelle temporalité ?

Les processus structurels révèlent des fluctuations plus ou moins importantes produites par la variation d'un des indicateurs. Plusieurs cas de figure sont alors possibles : un territoire peut se fermer par suite d'une amélioration de l'offre (comme à Modane, où l'ouverture du territoire au transit entraîne une mise à l'écart de la ville, par construction successive des tunnels ferroviaire puis autoroutier), ou au contraire un territoire peut se maintenir ouvert alors que l'offre se dégrade (l'exemple de Belley est en ce sens marquant). Il est également des situations, dans les Bauges notamment, où l'attractivité du territoire conduit à un repli en terme de représentations territoriales, repli ayant comme issue une valorisation identitaire (et, *in fine*, l'ouverture).

Les processus conjoncturels témoignent, quant à eux, du poids de la simultanéité dans l'ouverture et la fermeture des territoires, laquelle intervient à deux niveaux. Le premier a trait

à l'articulation de pratiques ou de représentations multiples, tout comme à l'imbrication des échelles d'ailleurs. Un second niveau concerne des situations concomitantes d'ouverture et de fermeture. De la rencontre entre des pratiques et des représentations variées découlent, pour un même espace, des niveaux d'ouverture et de fermeture différenciés. Un espace ouvert pour les uns peut donc être fermé pour les autres. C'est le cas, par exemple, de la vallée de la Maurienne lors des départs en vacances hivernaux (la qualité de son accessibilité est ponctuellement altérée, pour les habitants, par l'intensification de trafic des vacanciers).

Un autre type de processus conjoncturel observé est dû, cette fois-ci, à une adaptation des pratiques lors d'une modification soudaine de l'offre (chute de neige, fermeture de tunnel, mise en service des « TGV neige »…).

Finalement, la confrontation des différents facteurs met en lumière le poids des représentations dans ces processus et, à travers elles, le caractère éminemment subjectif de l'ouverture et de la fermeture. Ainsi, les habitants considèrent-ils fréquemment l'éloignement à un diffuseur autoroutier comme un frein à l'utilisation de ce réseau ; leur territoire quotidien se ferme, parce que mis à distance. Pourtant, même à proximité des diffuseurs autoroutiers, les individus enquêtés, considérant pour leur part leur territoire accessible, n'empruntent pas plus fréquemment l'autoroute que ceux qui en sont distants.

DIVERSITE DES SITUATIONS D'OUVERTURE/FERMETURE DU BUGEY, DES BAUGES ET DE LA MAURIENNE

Appliquée à trois terrains d'étude (le Bugey, le massif des Bauges et la vallée de la Maurienne), cette démarche permet une lecture de territoires à ouverture variable, entre eux et selon les secteurs géographiques, et répond à la question du rôle de l'offre, des pratiques et des représentations dans l'ouverture ou la fermeture de ces espaces.

Le Bugey s'inscrit ainsi comme un espace fermé au plan de l'offre de transport et des représentations territoriales de ces habitants alors même que les usages tendraient à souligner au contraire l'ouverture de ce territoire. En son sein, on distingue des secteurs ouverts (l'agglomération ambarroise et la bordure du plateau de Retord), des secteurs « entre-ouverts » (la vallée de l'Albarine et le bassin de Belley/Culoz) et des secteurs fermés (le plateau d'Hauteville et le Valromey). L'hétérogénéité du système de transport du Bugey et les pratiques qui lui sont associées expliquent la partition entre le sud, la vallée et la plaine, et le nord, la montagne.

Le massif des Bauges, face à une offre de transport de mauvaise qualité, est ouvert du point de vue des pratiques et des représentations. Deux secteurs se singularisent toutefois : la frange occidentale du massif sous l'influence des agglomérations d'Annecy, d'Aix-les-Bains et de Chambéry, et le cœur de massif qui, malgré un réseau routier défaillant, s'ouvre en renforçant son identité et son attractivité.

Enfin, l'analyse des indicateurs dans la vallée de la Maurienne concourt, dans l'ensemble, vers une ouverture de ce territoire. Le fond de la vallée, d'Aiton jusqu'à Modane, est le secteur le plus ouvert de Maurienne, bénéficiant d'une bonne desserte autoroutière et ferroviaire. Les pratiques sont celles d'un axe de circulation majeur, où se rencontrent trafics de transit et mobilités quotidiennes. Les secteurs des vallées adjacentes et des stations sont pour leur part ouverts, en haute saison surtout, alors que les conditions d'accessibilité

s'améliorent et que les flux extérieurs augmentent. Le secteur de Modane est tout à fait particulier et rappelle qu'une offre de transport engendrant une ouverture à l'échelle régionale, voire nationale ou internationale, peut être vecteur de fermeture à une échelle plus locale. La Haute-Maurienne est le secteur le plus fermé de la vallée, alors même que pour ses habitants, cette situation ne semble pas problématique, voyant dans cet isolement la préservation du cadre de vie.

Les spécificités territoriales que constituent la maille et la montagne, apparaissent en filigrane de chacune de ces situations. Le centre d'une maille peut-il être considéré comme ouvert ou comme fermé ? Cet état a-t-il un lien avec la configuration du territoire ? L'analyse du Bugey et du massif des Bauges met en évidence une accentuation de la fermeture au fur et à mesure que l'on se rapproche du cœur de ces espaces, ceinturés par des infrastructures autoroutières. La mise en réseau des principales agglomérations bordant le Bugey et le massif des Bauges génère ainsi une mise à distance des espaces les moins peuplés et les moins développés au plan économique. Un effet de réseau est également décelable, dans les parties les plus centrales de ces mailles, à travers une utilisation multi-directionnelle de celui-ci.

Pour ce qui concerne la montagne, peut-on dire que la fermeture d'un territoire est d'autant plus marquée que le relief est prononcé ? Les comportements des populations concernées, leurs identités, leurs façons de vivre ou de se représenter leur territoire ont-elles un rôle dans l'appréhension de l'ouverture/fermeture ? Le facteur montagne est-il réellement un élément clé de la fermeture ? Si la fermeture n'est pas l'apanage des espaces montagnards, l'obstacle constitué par la montagne est une réalité physique. Elle n'en est pas pour autant infranchissable et les situations de fermeture observées relève avant tout d'une multiplicité des usages sur ces territoires ainsi que d'une symbolique contribuant à forger une identité de la fermeture en montagne.

L'on peut donc prêter à ces contextes géographiques particuliers des caractéristiques intrinsèques, tendant à accentuer des situations de fermeture : la distance aux réseaux de transports, mais aussi aux réseaux de villes et aux pôles économiques en ce qui concerne les cœurs de maille autoroutières et, en ce qui concerne la montagne, la simultanéité des pratiques et les dysfonctionnements engendrés. Ces deux contextes géographiques particuliers se révèlent avoir un point commun : des représentations (de la part de leurs habitants) génératrices d'une identité territoriale forte, qui, selon le degré de valorisation de celle-ci, influera sur l'ouverture ou la fermeture de ces espaces.

D'OU DEUX QUESTIONS DE FOND. FAUT-IL ABSOLUMENT OUVRIR LES TERRITOIRES FERMES ? L'ENCLAVEMENT EXISTE-T-IL ENCORE, DANS NOS SOCIETES MODERNES ET OCCIDENTALES ?

La première de ces interrogations remet en cause la nécessité, couramment convoquée par les acteurs de l'aménagement du territoire, de sortir les espaces fermés de leur isolement, en les connectant aux réseaux de transports rapides, afin d'y créer du développement économique. Outre le fait que l'on puisse repenser l'évaluation de l'ouverture/fermeture de certains territoires (des espaces seraient donc moins fermés que ce que l'on peut en dire), il est possible d'affirmer, au regard des enquêtes réalisées auprès

d'habitants du Bugey, des Bauges et de la Maurienne, que la fermeture peut ne pas être problématique. Deux éléments expliquent ce paradoxe :

- le premier tient aux pratiques, qui sont majoritairement vécues dans un espace restreint (ou la proximité du quotidien) à l'inverse des modes de vie « à toute vitesse » et « interconnectés » mis en avant par les média. Aussi, l'ouverture n'est-elle pas systématiquement ressentie comme un besoin au sein des territoires fermés.

- le second élément relève, dans certaines situations, des valeurs positives de la fermeture, parce que cette dernière est gage de tranquillité et/ou parce qu'elle n'est absolument pas vécue par les individus qui pourraient y être soumis comme un obstacle, alors que l'offre de transport et les pratiques donnent des signes de fermeture.

La seconde question, celle de l'existence ou non de la fermeture dans nos sociétés, porte sur la relativité de l'ouverture et de la fermeture. C'est en effet dans la relativité que s'évaluent ces situations territoriales (un territoire vis-à-vis d'un autre, ou au regard d'une moyenne, d'un seuil). A une échelle plus petite, cette même relativité permet de considérer que le niveau de desserte des territoires étudiés, comme plus généralement, l'ensemble du territoire français, est éminemment plus ouvert que des espaces africains, asiatiques, ou sud-américains. Des disparités d'ordre social mériteraient toutefois, y compris dans nos régions, que des actions d'ouverture s'opèrent auprès des populations les plus défavorisées et souvent moins mobiles.

Finalement, cette recherche doctorale aura souligné combien la mesure est au cœur de la problématique d'ouverture/fermeture de territoire et à quel point une évaluation plus complète apporte de nouvelles réponses aux questions du désenclavement. La démarche mise en œuvre, intégrant les représentations territoriales des populations aux critères classiques d'offre de transport et de pratiques, incite à considérer également chacun de ces critères et à les combiner, au regard des contextes géographiques, culturels, économiques particuliers. L'entrée par les processus permet également de mettre en lumière des situations de fermeture nées de la simultanéité de certaines pratiques hétérogènes. Ainsi l'exemple d'un espace accueillant un axe de transit majeur, des réseaux de transport quotidien de proximité et une infrastructure autoroutière permettant aux vacanciers d'accéder aux stations de sport d'hiver…

Ces conclusions rappellent néanmoins que l'ouverture et la fermeture des territoires doivent s'apprécier dans la relativité, des territoires contiguës ou voisins, voire englobants, mais aussi d'espaces plus lointains, dans lesquels la question de l'enclavement soulève des enjeux fondamentaux, voire vitaux pour les sociétés concernées.

Forts de cet apport de connaissances sur la mesure et sur les processus d'ouverture/fermeture, le Bugey s'avère fermé du point de vue de l'offre et des représentations, le massif des Bauges est ouvert malgré une mise à distance des principales infrastructures de transports, et la vallée de la Maurienne apparaît comme un espace globalement ouvert. A l'échelle des espaces étudiés ici, on pourrait d'ores et déjà imaginer que de tels résultats apportent, en termes d'aménagement, des pistes d'actions en adéquation avec les besoins des territoires et des populations. Les modalités de mise en œuvre s'inscrivent comme une perspective opérationnelle de cette recherche.

Orientations bibliographiques

Géographie humaine

Epistémologie de la géographie

ALEXANDRE F., GRASLAND C., GAY J.-C. (2002), *Limites et discontinuités et leurs implications spatiales*, Historiens et Géographes, n°379, p. 317-328

BERQUE A. (2000), *Ecoumène, Introduction à l'étude des milieux humains,* Belin, collection Mappemonde, Paris, 271 p.

BERQUE A. (1993), *L'écoumène : mesure terrestre de l'Homme, mesure humaine de la Terre, pour une problématique du monde ambiant*, Espace géographique, p. 299-305

BERQUE A. (2000), *Médiance de milieux en paysages*, Belin, géographiques Reclus, Tours, 156 p.

BRUNET R. (1990), *"Le déchiffrement du monde", Mondes nouveaux, Géographie Universelle*, tome 1, Livre premier, Hachette-Reclus, Paris, pages 9-271.

BRUNET R. (1996), *Les sentiers de la géographie : un peu d'air au coin du bois*, Espace géographique, p. 23-32

CARROUE L., CLAVAL P. et al (2002), *Limites et discontinuités en géographie*, SEDES, Dossier des Images Economiques du Monde, 159 p.

CLAVAL P. et SANGUIN L.-A. (sous la dir.) (1996), *La géographie française à l'époque classique (1918-1968)*, l'Harmattan, Condé-sur-Noirau, 345 p.

CLAVAL P. (2001), *Epistémologie de la géographie*, Nathan Université, collection Fac géographie, Paris, 265 p.

CLAVAL P. (1995), *La géographie culturelle*, Nathan Université, Fac géographie, Paris, 384 p.

CLAVAL P. (1968), *La théorie des villes*, Revue géographique de l'Est, vol 8, p. 3-56

COLLIGNON B. (1998), *Quelques remarques à propos de la géographie culturelle*, Cybergéo, n°55, 4 p.

EPEES (Espaces Post-Euclidiens et Evènements Spatiaux) (3-2000), *Evènement spatial*, Espace géographique, Belin Reclus, p. 193-199

FREMONT A. (1976), *La région espace vécu*, PUF, 223 p.

GUMUCHIAN H. et MAROIS C. (2000), *Initiation à la recherche en géographie. Aménagement, développement territorial, environnement*, Anthropos, Lassay-les-Châteaux, 425 p.

GUMUCHIAN H. (1991), *Représentations et aménagement du territoire*, Anthropos, Paris, 143 p.

KAYSER B. (1990), *Géographie, entre espace et développement*, Presses Universitaires du Mirail, Etat des lieux, Toulouse, 284 p.

LEVY J. et LUSSAULT M. (sous la dir.) (2000), *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographie à Cerisy*, Belin, collection Mappemonde, Paris, 351 p.

LEVY J. (2001), *Société-Monde. Le tournant géographique*, in Géographie et Société, sous la direction de Suzanne Laurin, Juan-Luis Klein et Carole Tardif, Presses de l'Université du Québec, p. 15-41

*Lire l'espace (*1996), Editions Ousia, Collection Recueil, imprimé en Grèce, 439 p.

MOTTET G. (1993), *Géographie physique de la France*, Presses Universitaires de France, Collection premier cycle, Paris, 655 p.

PITTE J.-R. (2003), *Histoire du paysage français, de la préhistoire à nos jours*, Tallandier, Paris, 444 p.

RAFFESTIN C. (3-4/1992), *Autour de la fonction sociale de la frontière,* Espace et société, n°70-71, p. 157-164

Le territoire

AMBIAUD E., BLANC M., SCHMITT B. (avril 2004), INSEE Première, *Les bassins de vie des bourgs et petites villes : une économie résidentielle et souvent industrielle,* n°954

BONNEMAISON J., CAMBREZY L., QUINTY-BOURGEOIS L. (dir.) (1999), *Les territoires de l'identité. Le territoire, lien ou frontière ?* L'Harmattan, Paris, 315 p.

CALAME P. (1994), *Un territoire pour l'homme*, Editions de l'aube, Monde en cours, Saint-Amand-Montrond (Cher), 92 p.

DE RUFFRAY S. (2001), *La recomposition des territoires de marges : spontanéité, planification ou spécificité ?* Mosella - Tome XXVI - N°3 - 4, p.313 à 329

DI MEO G. (sous la dir.) (2004), *Géographie sociale : quelle géographie sociale?*, Bulletin de l'Association des Géographes Français, p. 194-255

DI MEO G. (1998), *Géographie sociale et territoire*, Nathan Université, Fac géographie, Paris, 320 p.

DI MEO G. (1991), *L'Homme, la Société, l'Espace*, Economica, Anthropos, Paris, 318 p.

DI MEO G. (1999), *Géographies tranquilles du quotidien, une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales*, Cahiers de Géographie du Québec, volume 43, n°118, pages 75-93

DI MEO G. (4-1993), *Les territoires de la localité*, origine et actualité, Espace géographique, p. 306-317

DI MEO G. (1998), *De l'espace aux territoires : éléments pour une archéologie des concepts fondamentaux de la géographie*, L'information géographique, Sedes, Paris, n°3, p. 99-110
Documentation française (la) (2002), *Collectivités locales en France*, les notices, Paris, 152 p.

ELISSALDE B. (2002), *Une géographie des territoires*, L'information géographique, n°3, p.193-205

EYSSERIC P., LEVERBE S. (1997), *Le lieu, territoire de demain ?*, Cybergéo n°38

GAGNON C. (1994), *La recomposition des territoires, développement local viable*, l'Harmattan, logiques sociales, Clamecy, 271 p.

GUERMOND Y. (2006), *L'identité territoriale, l'ambiguïté d'un concept géographique*, L'espace géographique, tome 35, p. 291-297

HASSENTEUFEL P. et RASMUSSEN J. (2000), *Le(s) territoire(s) entre le politique et les politiques. Les apports de la science politique*, Territoires sous influence/1, L'Harmattan, Paris, p. 59-82

PECQUEUR B. (2004), *Vers une géographie économique et culturelle autour de la notion de territoire,* Géographie et cultures, n°49, p. 71-86

Schéma de Développement de l'Espace communautaire (1999), *Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne,*publié par la commission européenne, 89 p.

TIZON P. (1996), *Qu'est ce que le territoire ?* in *Les territoires du quotidien*, sous la direction de DI MEO G., L'Harmattan, p. 17-34

VANIER M. (2002), *Recomposition territoriale : la voie française*, L'information géographique, volume 66, p. 99-112

Le local

BIAREZ S. (1989), *Le pouvoir local,* Economica, col. La vie politique, Paris, 309 p.

D'AQUINO P. (2002-1), *Le développement local, le territoire entre espace et pouvoir : pour une planification territoriale ascendante*, Espace géographique, p. 3-23

HARDY J. (1998), *Les collectivités locales*, Editions la découverte, coll. Repères, Paris, 123 p.

MABILEAU A. (sous la dir.) (1993), *A la recherche du " local "*, l'Harmattan, logiques politiques, Condé-sur-Noireau, 231 p.

TEISSERENC P. (1994), *Les politiques du développement local, approche sociologique*, Economica, col. Collectivité territoriale, Paris, 229 p.

VITAL-DURAND E. (1994), *Les collectivités territoriales en France*, Hachette Supérieur, Les Fondamentaux, Paris, 188 p.

WARROT G. (2001-2002), *Espaces périurbains et intercommunalités*, Mémoire de Maîtrise, Paris I Panthéon/Sorbonne, 54 p.

Dictionnaires

BARRET Ch., CHARVET J.P., DUPUY G., SIVIGNON M. (2000), *Dictionnaire de géographie humaine*, Editions Liris, Paris, 191 p.

BAUD P., BOURGEAT S., BRAS C. (2003), *Dictionnaire de géographie*, Hatier, 543 p.

BRAND D., DUROUSSET M. (1991), *Dictionnaire thématique Histoire Géographie*, Sirey, 507 p.

BREMOND J. et GELEDAN A. (1984), *Dictionnaire des théories et mécanismes économiques*, Hatier, Paris, 475 p.

BRUNET R., FERRAS R., THERY H. (2001), *Les Mots de la Géographie. Dictionnaire critique,* cinquième édition, Reclus, La Documentation française, Paris, 518 p.

BRUNET R. (1993), *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Reclus-la Documentation française, collection dynamique du territoire, Paris, 518 p.

LACHIVER M. (1997), *Dictionnaire du monde rural, les mots du passé*,Fayard, Poitiers, 1766 p.

LACOSTE Y. (2004), *De la géopolitique aux paysages,* Dictionnaire de la géographie, Armand Colin, Paris, 413 p.

LEVY J. et LUSSAULT M. (sous la dir.) (2003), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 1033 p.

MERENNE E. (1-2/1981), *Dictionnaire des termes géographiques*, Géographie. Ecologie, environnement, organisation de l'espace, n°9-10, 328 p.

Analyse spatiale

BAILLY A.-S., GUESNIER B., PAELINCK H.-P., SALLEZ A. (1995), *Stratégies spatiales comprendre et maîtriser l'espace*, Reclus, Montpellier, 216 p.
FOLTETE J.-C. (2003), *Reconstitution d'une diffusion spatiale à partir d'une succession d'états*, Espace géographique, Belin Reclus, p. 171-183

FRANCOIS J.-C. (2002), *Ressemblances et proximités : un point de vue sur le contexte théorique de la notion de discontinuité géographique*, Cybergéo n°214, 12 p.

GAUTIER D. (1997), *La prise en compte des dynamiques spatiales pour modéliser la mise en valeurs des espaces ruraux*, Cybergéo n°25, 6 p.

GAY J.-C. (1995), *Les discontinuités spatiales*, Economica, Paris, 112 p.

GAY J.-C. (2/1996), *Les logiques spatiales monégasques*, Mappemonde, p. 24-29

GUERIN-PACE F. (2003-4), *Vers une typologie des territoires urbains de proximité,* Espace géographique, p. 333-344

HAGGETT P. (1973), *L'analyse spatiale en géographie humaine*, Armand Colin, collection U, Paris, 390 p.

PUMAIN D. et SAINT-JULIEN T. (1997), *L'analyse spatiale, localisation dans l'espace*, Armand Colin, col. Cursus Géographie, Paris, 167 p.

PUMAIN D. et SAINT-JULIEN T. (2001), *Les interactions spatiales*, Armand Colin, 191 p.

SANDERS L. (sous la dir.) (2001), *Modèles en analyse spatiale*, Lavoisier, 333 p.

VARLET J. (3/1996), *Structures et dynamiques de l'espace Limousin,* Mappemonde, p. 9-14

Géographie des transports

Généralités

BAVOUX J.-J., BEAUCIRE F., CHAPELON L. et ZEMBRI P. (2005), *Géographie des transports*, Armand Colin, Paris, 231 p.

BAVOUX J.-J. (1993), *La route et les régions : une France inégale*, Espace géographique, Tome XXII, n°3, p. 243-250

BONNAFOUS A., PLASSARD F. et VULIN B. (1993), *Circuler demain*, DATAR, éditions de l'aube, collection monde en cours, Paris, 191 p.

BRUNET R. (1993), *L'enjeu du transport*, Espace géographique, Tome XXII, n°3, p. 219-232

DRON D. et COHEN DE LARA M. (1995), *Cellule de prospective et stratégie, Pour une politique soutenable des transports, rapport au ministre de l'environnement, la documentation française*, collection des rapports officiels, Paris, 327 p.

DUPUY G. (1991), *L'urbanisme des réseaux, théories et méthodes*, Armand Colin, collection U géographie, Paris, 197 p.

DUPUY G. (1993), *Géographies et économie des réseaux*, Espace géographique, Tome XXII, n°3, p. 193-209

MARCADON J., AUPHAN E., BARRE A. et CHESNAIS M. (1997), *Les transports*, Armand Colin, Paris, 215 p.

MERENNE E. (1995), *Géographie des transports*, Nathan Université, collection Géographie d'aujourd'hui, Paris, 191 p.

MERENNE E. (2003), *Géographie des transports*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 226 p.

MERLIN P. (1991), *Géographie, économie et planification des transports*, PUF, Paris, 472 p.

OITC (Office Interconsulaire des Transports et des Communications) (2005), *Une politique des transports pour soutenir la croissance*, 116 p.

PIQUANT M. (2003-2), *Le Grand Sud-Est français. Un espace stratégique dans la recomposition spatio-logistique en cours en Europe*, Espace géographique, p. 98-112

PIVETEAU J.-L. (2003-3), *La signalisation routière de direction : une nouvelle donne dans notre relation au territoire*, Espace géographique, p. 193-204

PRAX J.-Y. (2002), *Le management territorial à l'ère des réseaux*, Editions d'Organisation, col. Service public, Paris, 210 p.

QUINET E. (1990), *Analyse économique des transports*, PUF, collection Economie, Paris, 302 p.

REOCREUX A. et DRON D. (1996), *Cellule de prospective et stratégie, Débat public et infrastructures de transport, rapport au ministre de l'environnement, la documentation française*, collection des rapports officiels, Paris, 116 p.

SAVY M. (1993), *Logistique et territoire*, Espace géographique, Tome XXII, n°3, p. 209 - 218

VARLET J. (1995), *De quelques espaces de transit dans le massif central français, " les espaces intermédiaires : un nouveau concept ?* ", Université de Bourgogne, p. 89-105

VARLET J. (1987), *Géographie des relations ferroviaires en France*, thèse de doctorat de troisième cycle, Université de Clermont II, 219 p.

WOLKOWITSCH M. (1992), *Géographie des transports*, Armand Colin, Cursus, 191 p.

Effets des infrastructures de transport

BAVOUX J.-J. et CHARRIER J.-B. (1994), *Transports et structuration de l'espace dans l'Union Européenne*, Masson géographie, Paris, 222 p.

BERION P. (1995), *Grandes infrastructures de transport et aménagement du territoire : méthodologie et mise en place de l'Observatoire des effets territoriaux de l'autoroute A39*, Thèse de doctorat en géographie, 608 p.

BERION P., MATHIEU D. (1998), *A39 : une autoroute sous observation*, Images de Franche-Comté, n°17, p. 10-13

BONNAFOUS A. et PLASSARD F. (1974), *Les méthodologies usuelles de l'étude de effets structurants de l'offre de transport*, Revue économique, vol. 25, n°2, p. 208-232

BONNAFOUS A., PLASSARD F. et SOUM D. (1974), *La détection des effets structurants d'autoroute. Application à la Vallée du Rhône*, Revue économique, vol. 25, n°2, p. 233-256

FACCHINETTI-MANNONE V. (2-2002), *Dynamiques de l'accessibilité ferroviaire des villes desservies par le TGV Méditerranée et intégration territoriale des nouvelles gares TGV*, Méditerranée n°1, p. 27-34

FAIVRE E. (2003), *Autoroute et développement local. L'autoroute attire-t-elle des activités économiques ? Oui, mais…*, synthèse de doctorat

Laboratoire d'économie des transports (1981), *Système permanent d'observation du triangle Lyon - Chambéry* - Grenoble, CNRS, 237 p.

MENAULT M. (2002), *Les dynamiques démographiques des territoires de l'A89*, Observatoire de l'environnement et des territoires de l'autoroute A89 (Clermont-Ferrand - Bordeaux), 44 p.

MEUNIER C. (1999), *Infrastructures de transport et développement. L'apport de l'économie des réseaux*, Les cahiers scientifiques du transport, N° 36, p. 69-85

MIGNOT D. (1999), *Métropolisation et nouvelles polarités. Le cas de l'agglomération lyonnaise,* Les cahiers scientifiques du transport, N° 36, p. 87-112

MOINE A. (1998), *Réseau de transport et développement de l'espace transfrontalier*, Images de Franche-Comté, n°17, p. 14-17

OFFNER J.-M. (1993), *Les " effets structurants " du transport : mythe politique, mystification scientifique*, Espace géographique, Tome XXII, n°3, p. 233-242

PLASSARD F., COINTET-PINELL O. et MICHAELI D. (1984), *Les effets socio-économiques du TGV en Bourgogne et Rhône-Alpes,*(document de synthèse), Lyon, LET, 20 p.

POTTIER P. (1963), *Axes de communication et développement économique*, Revue économique, vol. 14, n°1, p. 58-132

TROIN J.-F. (1997), *Les gares TGV et le territoire : débat et enjeux*, Annales de Géographie, n°593-594, p. 34-50

VARLET J. (sous la dir.) (2002), *Autoroute, acteurs et dynamiques territoriales*, Géocarrefour, vol. 77, 112 p.

VARLET J. (sous la dir.) (1997), *Autoroute, économie et territoire*, Actes du colloque de Clermont-Ferrand mai 1995, CERAMAC, 423 p.

Ouverture et fermeture des territoires

BAVOUX J.-J. (1994), *Le "Carrefour" bourguignon, analyse d'un espace de circulation*, Mémoires et documents de Géographie, CNRS Editions, 179 p.

DEBRIE J. et STECK B. (2001), *L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest*, Espace géographique, p. 26-36

DEBRIE J., ELIOT E., STECK B. (2003), *Mondialisation des réseaux de circulation en Afrique de l'Ouest*, Mappemonde, p. 7-12

DI MEO G. (sous la dir.) (2001), *Autoroutes et recompositions territoriales*, Sud-Ouest Européen, Revue de Géographie des Pyrénées et du Sud-Ouest, n°12, 96 p.

MESTRE-GONGUET C. (1999), *La vallée de la Durance à l'amont de Pont-de-Mirabeau, analyse spatiale et effets d'axe de communication en voie de développement*, Thèse, Université de Provence, Aix-Marseille, 495 p.

RITMA (groupe de recherche) (2001), *Regards croisés sur les territoires de marge(s)*, Presses universitaires de Strasbourg, 239 p

STECK B. (2000), *Contribution à une géographie du développement*, HDR, Université du Havre, tome 1, 258 p.

STECK B. (1998), *L'exclusion ou le territoire du repli progressif,* L'information géographique, p. 66-71

VARLET J. (1997), *Dynamiques des réseaux de transports et recompositions territoriales*, HDR, Université de Toulouse - Le Mirail, 375 p., Tome 1 : document de synthèse ; Tome 2 : Recueil de travaux

VARLET J. (2002), *Traverser le Massif Central - Dynamiques d'ouverture et de fermeture*, Traverser les montagnes, Cahier de Géographie numéro 2, Chambéry, pages 79 - 90

Accessibilité

BRIOT A. (2001), *Transports et accessibilité dans le massif du Morvan*, Mémoire de DEA sous la direction de JAMOT C., Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand, 155 p.

CHAPELON L. (1996), *Modélisation multi-échelles des réseaux de transport : vers une plus grande précision de l'accessibilité*, Mappemonde, p. 28-36

ENAULT C. (2003), *Vitesse, accessibilité et étalement urbain ; analyse et application à l'aire urbaine dijonnaise*, Université de Bourgogne

MATHIS P. (sous la dir.) (2003), *Graphes et réseaux, modélisation multi-niveau*, Hermes-science, Paris, 361 p.

OLLIVRO J. (2000), *L'homme à toutes vitesses, de la lenteur homogène à la rapidité différenciée,* Presses Universitaires de Rennes, collection espace et territoire, Rennes, 179 p.

ORFEUIL J.-P. (2001), *L'étalement, un facteur de mobilité. La vitesse, un facteur d'étalement. Coûts publics, coûts privés*, dans *La Ville aux champs*, Adef, Paris, 218 p.

Mobilités

KAUFMANN V. (2004), *La mobilité au quotidien : nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche*, in Les territoires de la mobilité, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 383 p.

MEDAM A. (1996), *Le lieu est dans le monde, le monde est dans le lieu*, in *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation ?*, L'Harmattan, Paris, 157 p.

MIGNOT D. (2004), *Mobilité et inégalités sociales,* in L*es territoires de la mobilité*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 383 p.

MONTULET B. (1996), *Les mouvements longs des modes de transport*, in *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation ?*, L'Harmattan, Paris, 157 p.

ORFEUIL J.-P. (2000), *Stratégies de localisation, ménages et services dans l'espace urbain*, Transports recherche innovation - Predit, La Documentation française, 75 p.

ORFEUIL J.-P. (2004), *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Editions de l'aube, La Tour d'Aigues, 180 p.

REMY J. (2004), *Culture de la mobilité et nouvelles formes de territorialités*, in *Les territoires de la mobilité*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 383 p.

REMY J. (1996), *Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville*, in *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation ?*, L'Harmattan, Paris, 157 p.

RIVIER R. (2004), *Approches fonctionnelles et techniques de la mobilité*, in *Les territoires de la mobilité*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 383 p.

ROUGÉ L. (2005), *Les captifs du périurbain*, in *Liens et lieux de la mobilité, ces autres territoires*, Mappemonde, Belin, Paris, 343 p.

SENCEBE Y. et LEPICIER D. (21-22 avril 2005), *Migrations résidentielles de l'urbain vers le rural : différenciation sociale des profils et ségrégation spatiale*, Colloque "mobilité, différenciations et inégalités", Lyon / Vaulx-en-Velin

VANIER M., *La relation "ville/campagne" ré-interrogée par la périurbanisation,* Cahiers français,n°328, p. 13-17

WYVEKENS A., *Lieux de résidence et appartenances sociales*, Cahiers français n°328, p. 74-77

Mobilités quotidiennes

BACCAINI B. (1994), *Comportements migratoires et cycles de vie,* Espace, populations, sociétés, p.61-74

BACCAÏNI B. (2-1993), *Comportements migratoires individuels dans l'espace français*, Espace géographique, p. 133-145

BACCAINI B. (2001-1-2), *L'espace rural rhônalpin. Dynamisme démographique et migrations résidentielles,* Espace, populations, sociétés, p.69-88

BACCAÏNI B. (1996), *L'évolution récente des navettes en Île-de-France*, Espace géographique, p. 37-52

BESSY-PIETRI P., HILAL M., SCHMITT B. (2001-1-2), *Des évolutions démographiques rurales contrastées liées à la proximité et aux dynamiques urbaines : le cas de la France*, Espace, populations, sociétés, p.19-36

CERTU (2004), *Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations ? Approche de la question et propositions d'indicateurs,* Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, 92 p.

Encyclopaedia Universalis (1980), Volume II, *Histoire des migrations*, p. 1-7, Paris

GILLI F. (2004-2), *Déplacements domicile-travail et organisation du Bassin parisien*, Espace géographique, p. 289-305

JUAN S., LARGO-POIRIER A., ORAIN H., POLTORAK J.-F. (1997), *Les sentiers du quotidien. Rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*. L'Harmattan, collection Villes et entreprises, Paris, 202 p.

LEMELIN A. et GATIGNOL A. (1999), *La structure spatiale des déplacements pendulaires des femmes et des hommes dans la région de Montréal, Cahiers de Géographie du Québec*, Volume 43, n° 119, p. 187-210

MAMOGHLI M. (1993), *Distance et motifs de déplacement en Ile-de-France*, Espace géographique, Tome XXII, n°3, p. 251-254

NICOLAS J.-P., POCHET P., POIMBOEUF H. (2002), *Mobilité urbaine et développement durable : quels outils de mesure pour quels enjeux ?*, Les cahiers scientifiques du transport, n° 41, p. 53-76

POULAIN M. (1994-1), *La mobilité interne en Europe. Quelles données statistiques ?* Espace, Populations, Sociétés, p. 13-30

PUMAIN D. (1994-1), *Mobilité et migrations internes*, Espace, Populations, Sociétés, p. 11-12

SCHEOU B. (1998), *Modélisation des déplacements domicile-travail en milieu péri-urbain : le cas de la région lyonnaise*, Cybergéo n°60, 9 p.

SIMON G. (1995), *Géodynamique des migrations internationales*, PUF, Paris

SORRE M. (1955), *Les migrations des peuples. Essai sur la mobilité géographique*, Flammarion, 265 p.

THEBERT M. (2005), *Logiques de l'action publique dans le périurbain rennais : les élus face à la mobilité*, thèse de doctorat, Université Panthéon Sorbonne - Paris I

Géographie des représentations

ANDRE Y., BAILLY A. (1989), *Représenter l'espace, l'imaginaire spatial à l'école*, Economica, Anthropos, Paris, 227 p.

BABEAU O. (2004/3), *Entre discours et conviction : pourquoi nous soutenons des idées auxquelles nous ne croyons pas*, Recherches Sociologiques, Volume XXXV, p. 45-59

CARON C. et ROCHE S. (2001), *Vers une typologie des représentations spatiales*, Espace géographique, Belin Reclus, p. 1-12

CAUVIN C. (1999), *Propositions pour une approche de la cognition spatiale intra-urbaine*, Cybergéo, n°72, 11 p.
COLLIGNON B. (8 avril 2000), *Les savoirs géographiques vernaculaires ont-ils une valeur ?,* Conférence, Université de tous les savoirs

DI MEO G. (sous la dir.) (1996), *Les territoires du quotidien*, L'Harmattan, 207 p.

DI MEO G. (2004), *Composantes spatiales, formes et processus géographiques des identités*, Annales de Géographie, n°638-639, p. 339-362

DI MEO G. (4-1991), *De l'espace subjectif à l'espace objectif : l'itinéraire du labyrinthe,* Espace Géographique, p. 359-373

HOUSSAY-HOLZCHUCH M. (1999), *Sociabilité, solidarité : culture, identité et vie urbaine dans les quartiers noirs du cap. (Afrique du Sud)*, Cybergéo, n°95, 11 p.

HOYAUX A.-Fr. (2000), *Habiter la Ville et la Montagne : Essai de géographe phénoménologique sur les relations des habitants au lieu, à l'espace et au territoire (exemple de Grenoble et Chambéry)*, thèse de doctorat, Université Joseph Fourier - Grenoble I

MOLES A. et ROHMER E. (1998), *Psychosociologie de l'espace*, textes rassemblés, mis en formes et présentés par SCHWACH V., L'Harmattan, 158 p.

MONNET J. (1998), *La symbolique des lieux : pour une géographie des relations entre espace, pouvoir et identité,* Cybergéo, n°56, 9 p.

MONNET J. (2000), *Les dimensions symboliques de la centralité*, Cahiers de Géographie du Québec, Volume 44, n°123, p. 399 - 418

PAULET J.-P. (2002), *Les représentations mentales en géographie,* Anthropos, Paris, 152 p.

POCHE B. (3-4/1992), *De la transversalité à la verticalité*, Espace et Société, n°70-71, p. 203-211

POCHE B. (3-4/1992), *Fondements sociologiques de l'auto-référence. Quelques exemples européens*, Espace et Société, n°70-71, p. 33-53

QUEVA C. (2001), *La question de l'identité territoriale en milieu rural, Naussac (Lozère) : d'un village englouti à un village dans la ville, analyse d'une requalification territoriale et identitaire*, mémoire de maîtrise, université de Paris I, UFR de géographie, 203 p.

La montagne

Généralités

ALIPRANDI L. et G. (2003), *Les Alpes et les premières cartes - itinéraires au XVIème siècle*, Traverser les Alpes - 2000 ans d'histoire, catalogue de l'exposition, Chamonix-Mont-Blanc, 79 p.
BART F. (2001), *Montagnes entre marginalité et intégration*, p. 51-67, dans VEYRET Y. (coordinatrice), *Les montagnes, discours et enjeux géographiques*, SEDES, Liège, 140 p.

BLACHE J. (1933), *L'homme et la montagne*, Gallimard, Paris, 190 p.

BORDESSOULE E., (coord.) (2002), *Questions de géographie, les montagnes*, Editions du temps, Nantes, 349 p.

COGNARD F. (2001-1-2), *Reprise démographique et nouvelles populations dans les moyennes montagnes françaises,* Espace, populations, sociétés, p.53-68

DEBARBIEUX B. (1-1993), *Du haut lieu en général et du mont Blanc en particulier*, Espace géographique, p. 5-13

DEBARBIEUX B., HUSSY C. (1/1996), *Le nouveau "sillon alpin" : territoire en gestation ou invention technocratique ?* Mappemonde, p. 40-45

DEBARBIEUX B. (1988), *Territoires de Haute Montagne : recherches sur le processus de territorialisation et d'appropriation sociale de l'espace de haute montagne dans les Alpes du nord*, thèse de doctorat, Grenoble, 495 p.

DEBARBIEUX B. (2001), *La montagne : un objet géographique ?*, p. 11-34, dans VEYRET Y. (coordinatrice), *Les montagnes, discours et enjeux géographiques*, SEDES, Liège, 140 p.

DIRY J.-P. (2003), *La résistance du pastoralisme en haute montagne alpine : l'exemple du canton de Bozel (Savoie française)*, p. 319-337 dans *Crises et mutations des agricultures de montagne*, CERAMAC, Clermont-Ferrand, 703 p.

GAUCHON C. (2002), *Les monuments du passage*, Traverser les montagnes, Cahier de Géographie numéro 2, Chambéry, pages 53-64

GAUCHON C. (2002), *Le tourisme dans les Alpes : pratiques, aménagement et protection, p. 153-182* dans *Questions de géographie, les montagnes,* Editions du temps, Nantes, 349 p.

GUERIN J.-P. (1984), *L'aménagement de la montagne, politiques, discours et productions d'espaces*, Ophrys, Gap, 467 p.

KNAFOU R. (2003), *Les Alpes, une montagne au coeur de l'Europe*, La documentation française, 63 p.

Laboratoire de la montagne alpine (1984), UA 344 du CNRS - Université de Grenoble 1, *Politiques et géographie de l'aménagement des Alpes françaises*, bibliographie, Ministère de l'éducation nationale, Centre National de la Recherche Scientifique, Gap, 175 p.

ROUGIER H., WACKERMANN G., MOTTET G. (2001), *Géographie des montagnes*, Ellipses, collection Universités Géographie, Paris, 224 p.

SACAREAU I. (2003), *La montagne, une approche géographique*, Belin, Paris, 287 p.
TISSOT L. (2002), *Du touriste au guide de montagne : la question de l'identité alpine*, p. 289-300, dans GRANGE D., *L'espace alpin et la modernité*, Presses Universitaires de Grenoble, 504 p.

VEYRET Y. (coordinatrice) (2001), *Les montagnes, discours et enjeux géographiques*, SEDES, Liège, 140 p.

Montagne et transport

AMILHAT-SZARY A.-L. (2002), *Les nouvelles traversées andines. De la montagne-obstacle à la montagne-interface*, Traverser les montagnes, Cahier de Géographie numéro 2, Chambéry, p. 121-128

BERNIER X. (2001), *Dynamiques des réseaux de transports et recompositions régionales en zones de montagne : éléments de réflexion à travers l'exemple des pays de Savoie*, CNFG, journées de la commission de géographe des transports, p. 40-50

CANDAUX J.-D. (2002), *Voyages et représentation. La littérature de voyage, les cols par plaisir*, Traverser les montagnes, Cahier de Géographie numéro 2, Chambéry, p. 27-31

CROZET Y. (2002), *Traversées alpines - comment conjuguer fluidité et respect de l'environnement ?*, Traverser les montagnes, Cahier de Géographie numéro 2, coordination scientifique : Xavier Bernier, actes du colloques organisé par Montanéa, Chambéry, p. 67-78

DEBARBIEUX B. (2002), *La traversée des Alpes : une histoire d'échelles et d'intérêts, d'épousailles et de divorces*, Revue de Géographie Alpine, Tome 90 n°3, p. 11-24

DEBARBIEUX B. (2003), *Traverser les Alpes - 2000 ans d'histoire*, catalogue de l'exposition, Chamonix-Mont-Blanc, 79 p.

FRESCHI L. (2002), *L'axe du Brenner*, Traverser les montagnes, Cahier de Géographie numéro 2, Chambéry, p. 43-52

GUICHONNET P. (2003), *Tracés et contextes de la traversée des Alpes au cours des siècles*, Traverser les Alpes - 2000 ans d'histoire, catalogue de l'exposition, Chamonix-Mont-Blanc, 79 p.

MOURLANE S. (2002), *Le tunnel du Mont-Blanc. Un projet à travers un siècle de relations franco-italiennes*, Traverser les montagnes, Cahier de Géographie numéro 2, Chambéry, p. 111-118

PETIT J. (2002), *Politique de déplacements et développement touristique ; contraintes et innovations dans les vallées touristiques alpines*, Revue de Géographie Alpine, N°1 Tome 90, p. 49-64

*Pôle autoroutier unique pour les Alpes du Nord (*2002), Aménagement et Montagne, n°170, p. 20

PREDIT (2002), DDE de la Savoie, *Etude d'amélioration des conditions d'accès aux stations de ski de la tarentaise par le transport collectif*, Rapport final

TORRICELLI G.P. (2002), *Traversées alpines, villes et territoire : le paradoxe de la vitesse*, Revue de Géographie Alpine,- Tome 90 n°3, p. 25-36

VARLET J., COLLETIS-WAHL K., BERNE L. (2004), *Les trafics transalpins aux principaux cols et tunnels*, Observatoire des transports franco-italiens, Conférence des Alpes Franco-Italiennes

VERGNOLLE MAINAR C. (2001), *Le choix des tracés routiers en zone de montagne : la traversée ariégeoise des Pyrénées*, Espace géographique, Belin Reclus, p. 265-273

Géographie rurale

BIGOT R. et HATCHUEL G. (2002), *L'enquête du Crédoc sur les français et l'espace rural - Synthèse*, dans P. PERRIER-CORNET, *Repenser les campagnes*, L'aube, DATAR, Paris, 279 p.

DUBUC S. (2004-1), *Dynamisme rural : l'effet des petites villes*, Espace géographique, p. 69-85

JEAN Y. (1997), *Analyse comparative des deux modèles explicatifs des évolutions des espaces ruraux français*, Annales de Géographie, Armand Colin, n°598, p. 631-646

JEAN Y., *Ecole et aménagement du territoire rural : quel avenir pour les petites structures scolaires et les communes rurales ?* Annales de géographie, p. 236-257

*Les campagnes et leurs villes (*1998), collection Contours et caractères, INSEE, INRA, Paris, 20 p.

MAIGROT J.-L. (4/1990), *L'organisation d'un espace rural : le plateau de Langres-Montagne*, Mappemonde, p. 18-19

RIVOLIER M., dans BETEILLE R. et MONTAGNE-VILLETTE S (textes rassemblés par) (1995), *Le "rural profond" français*, SEDES, Paris, 166 p.

VANIER M. (I/2001), *Campagnes, l'urbain gagne*, Pouvoir Locaux, les cahiers de la décentralisation, trimestriel n°48, p. 59-63

Méthodologie

BEGUIN M. et PUMAIN D. (2000), *La représentation des données géographiques, statistique et cartographie*, Armand Colin, Cursus Géographie, Paris, 192 p.

BONERANDI E., *Le recours à l'enquête par entretien pour l'investigation du territoire local,* p. 633-642, dans *Les territoires locaux construits par les acteurs*, sous la direction de GILETTE C. (textes de la journée d'étude du 27 avril 2000)

BRUNET R. (1987), *La carte mode d'emploi,* Fayard/Reclus, Paris, 270 p.
BUSSI M. (1-2000), R*énovation du recensement de population : enjeux et débats*, Espace géographique, p. 26-28

CASSINI (1999), Groupe Temps&Espace, *Représentation de l'espace et du temps dans les SIG*, numéro spécial de la revue internationale de géomatique, Hermès, Paris, 121 p.

Direction générale des collectivités locales (2000), *Les collectivités locales en chiffres en 2000*, Ministère de l'intérieur, Paris, 130 p.

INSEE (2003), *La France en bref*

LARDON S. et PIVETEAU V. (2/2005), *Méthodologie de diagnostic pour le projet de territoire : une approche par les modèles spatiaux*, Géocarrefour vol 80, p. 75-90

LECORRE S. (1/2002), *Utilisation de l'information géographique numérique pour les observatoires autoroutiers. Application aux espaces économiques*, Géocarrefour, vol. 77, p. 73-84

PUMAIN D. (1-2000), *Recensements et géographie*, Espace géographique, p. 1-1

Littérature régionale

ARERE D. (1974), *Le Plateau de Retord, enchantement de la nature*, édité par la Société des amis de Retord, 35 p.

Association histoire (1989), monuments et sites du Haut-Bugey, *Richesses touristiques et archéologiques du canton de Brénod*, Département de l'Ain, 226 p.
Association sites et monuments du Valromey (1983), *Le musée rural et la mémoire du Valromey*, Hauteville, 132 p.

Association sites et monuments du Valromey (2001), *Le patois du Valromey*, Imprimerie CAT, Virieu-le-Petit, 165 p.

BAJULAZ L., POLIER J.-F. (1968), *Le Valromey d'autrefois*, imprimerie DEPOLLIER, Annecy, 87 p.

BAUTIER R.-H. (direction scientifique) (1979), *Atlas historique français*, CNRS, Paris

BERTHELON L. (1948), *Artemare aux temps anciens*, papeterie d'Arches, Paris, 183 p.

BUISSON A., CUVET P., JULLIARD A., POINSOT A. et VILAIN R. (2004), *Belley et le Bugey antique*, Editions A. Bonavitacola, 311 p.

Chambre de commerce et de l'industrie de l'Ain (1989), *A40 pour l'Ain 2000*, Le Courier, Bourg-en-Bresse, 85 p.

DELBENE (1989), Abbé d'Hautecombe, *La Savoie au XVIème siècle,* collection Histoire en Savoie, Montmélian, 48 p.

DOUILLET L. (1991), *Le Valromey en scène*, Le Colombier, Virieu-le-Petit, 357 p.

DUBOIS M. (1959), *Le Jura méridional, étude morphologique*, SEDES, Paris, 642 p.

DUFAYARD C. (2003), *Petite Histoire de la Savoie*, Princi Negue, Orthez, 272 p.

GRINGOZ Abbé (1949), *Nos villages de Bresse et Bugey au temps de Charlemagne, Tome premier, Leurs noms, vivante image de la province et de ses multiples activités*, Imprimerie Berthod, Bourg, 189 p.

GUICHONNET P. (1996), *Nouvelle histoire de la Savoie*, Editions Privat, Toulouse, 366 p.

JOUVE B. (1-1996), *L'agglomération franco-genevoise : entre crise de voisinage et reconfiguration territoriale*, Espace géographique, p. 65-76

LAFFAY A. (1990), *Le Valromey en 1789*, 180 p.

LEBEAU R. (1955), *La vie rurale dans les montagnes du Jura méridional,* Imprimeries de Trévoux (01), 603 p.

LEGUAY T. et J.-P. (2000), *Histoire de la Savoie*, Editions Ouest-France, 63 p.
MARNEZY A. (1984), *Maurienne, terre humaine,* L'histoire en Savoie, n°74, 136 p.

PERCEVAUX P. et H. (2004), *Histoire du Valromey*, Le Colombier, Virieu-le-Petit, 569 p.

PREAU P. (1992), *Savoie, l'esprit des lieux,* La Fontaine de Siloé, Les Marches, 576 p.

*Rhône-Alpes, la région montagne (*2002), CR Rhône-Alpes, 71 p.

Société savoisienne d'histoire et d'archéologie (2004), *Les Bauges entre Lacs et Isère*, PNR du Massif des Bauges, 350 p.

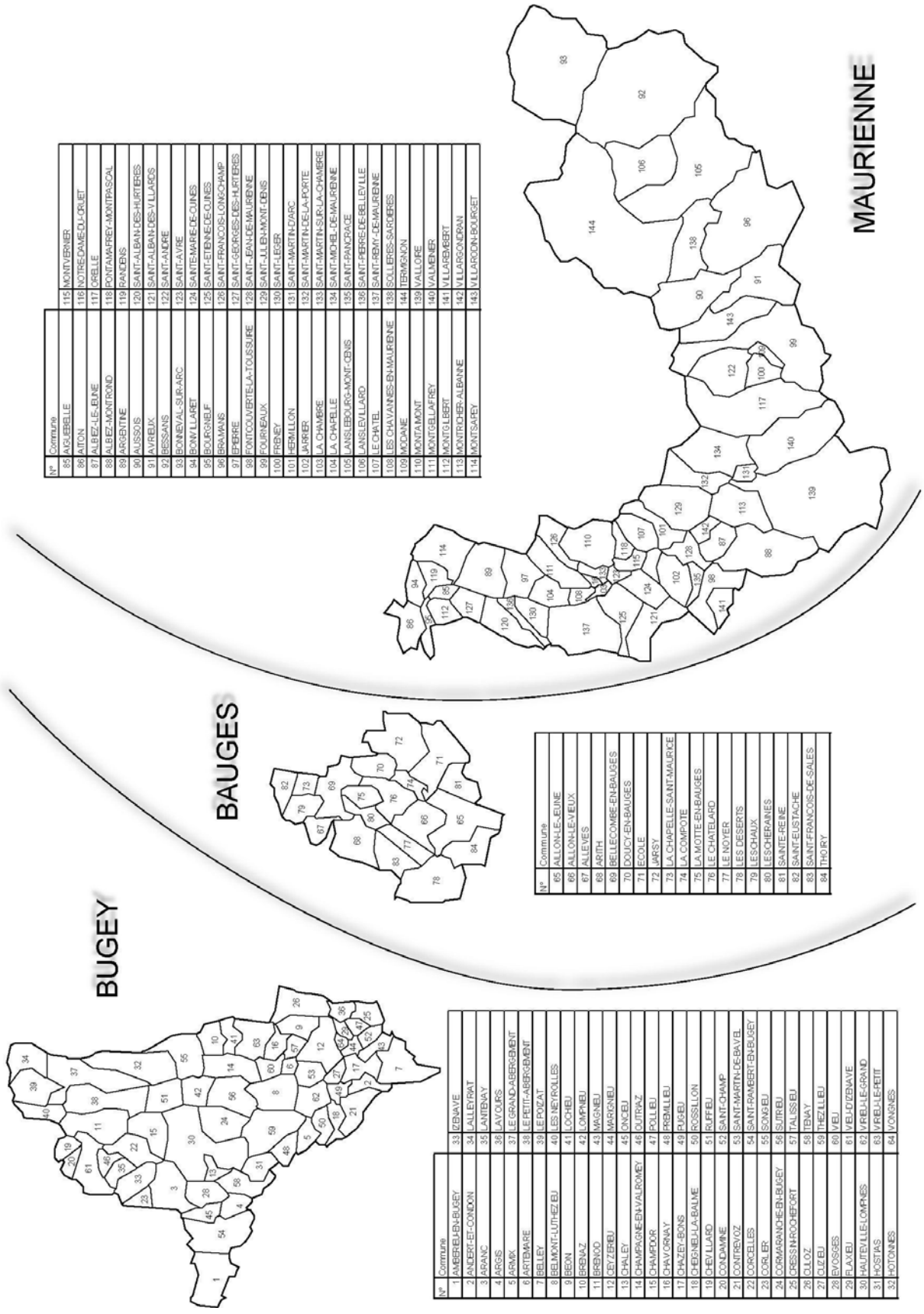
TRENARD G. et L. (2005), Le Bas-Bugey. La terre et les hommes, le Livre d'histoire, Paris, 418 p.

VERNIER J.-J. (1993), *Département de la Savoie, étude historique et géographique*, Res Universis, Paris, 184 p.

Annexes

Territoire
Réseaux
Processus
Fermeture
Vitesse
Bauges
Ouverture
Représentations
Accessibilité
Maurienne
Bugey

Doc. n°141 : Les communes des terrains d'étude

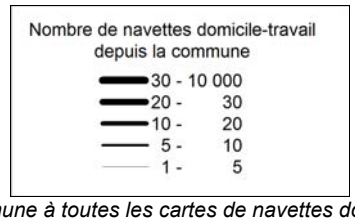


N°	Commune
1	AMBERIEU-EN-BUGEY
2	ANDERT-ET-CONDON
3	ARBENC
4	ARGIS
5	ARMIX
6	ARTEMARE
7	BELLEY
8	BELMONT-LUTHEZIEU
9	BEON
10	BRENAZ
11	BREMOND
12	CERDON
13	CHALEY
14	CHAMPAGNE-EN-VALROMEY
15	CHAMPDOR
16	CHAVORNAY
17	CHAZEY-BONS
18	CHEIGNIEU-LA-BALME
19	CHEVILLARD
20	CONDAMINE
21	CONTREVOZ
22	CORCELLES
23	CORLIER
24	CORMARANCHE-EN-BUGEY
25	CRESSIN-ROCHEFORT
26	CULOZ
27	CUZIEU
28	EVOSGES
29	FLAXIEU
30	HAUTEVILLE-LOMPNES
31	HOSTIAS
32	HOTONNES
33	IZENAVE
34	JUJURIEUX
35	LANTENAY
36	LAVOURS
37	LE GRAND-ABERGEMENT
38	LE PETIT-ABERGEMENT
39	LEPIZAT
40	LES NEYROLLES
41	LOCHIEU
42	LOMPNIEU
43	MAGNIEU
44	MARCHAMP
45	ONCIEU
46	OUTRIAZ
47	POLLIEU
48	RIGNIEUX
49	RUSSIEU
50	ROSSILLON
51	RUFFIEU
52	SAINT-CHAMP
53	SAINT-MARTIN-DE-BAVEL
54	SAINT-RAMBERT-EN-BUGEY
55	SONGIEU
56	SUTRIEU
57	TALISSIEU
58	TENAY
59	THEZILLIEU
60	VIEU
61	VIEU-D'IZENAVE
62	VIEU-LE-GRAND
63	VIEU-LE-PETIT
64	VONGNES

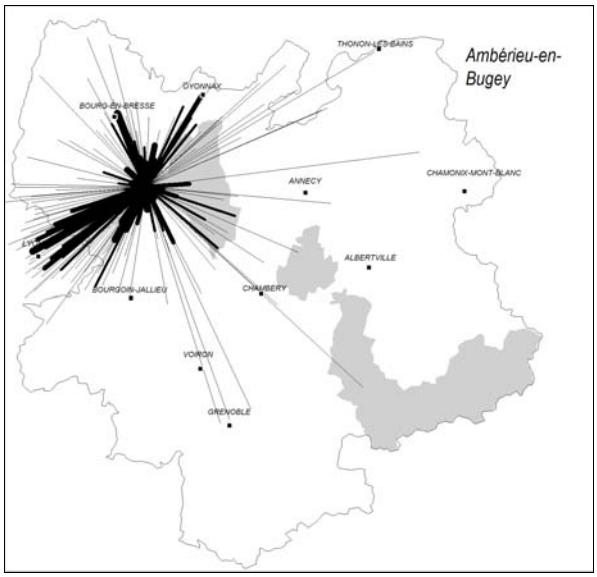
N°	Commune
65	AILLON-LE-JEUNE
66	AILLON-LE-VIEUX
67	ALLEVES
68	ARITH
69	BELLECOMBE-EN-BAUGES
70	DOUCY-EN-BAUGES
71	ECOLE
72	JARSY
73	LA CHAPELLE-SAINT-MAURICE
74	LA COMPOTE
75	LA MOTTE-EN-BAUGES
76	LE CHATELARD
77	LE NOYER
78	LES DESERTS
79	LESCHAUX
80	LESCHERAINES
81	SAINTE-REINE
82	SAINT-EUSTACHE
83	SAINT-FRANCOIS-DE-SALES
84	THOIRY

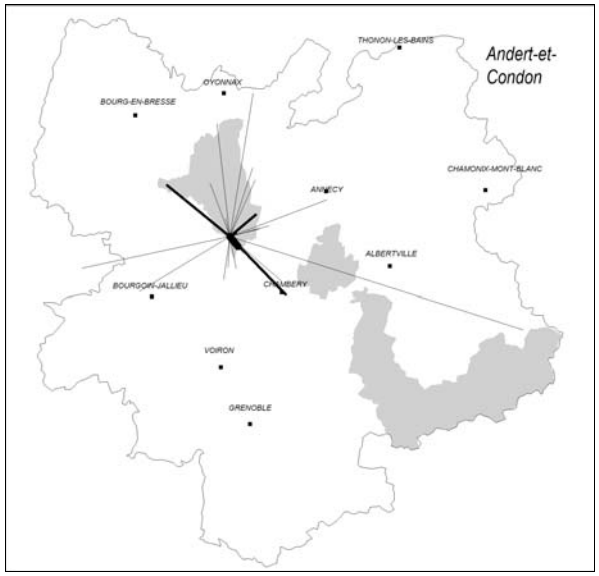
N°	Commune
85	AIGUEBELLE
86	AITON
87	ALBIEZ-LE-JEUNE
88	ALBIEZ-MONTROND
89	ARGENTINE
90	AUSSOIS
91	AVRIEUX
92	BESSANS
93	BONNEVAL-SUR-ARC
94	BONVILLARET
95	BOURGNEUF
96	BRAMANS
97	EPIERRE
98	FONTCOUVERTE-LA-TOUSSUIRE
99	FOURNEAUX
100	FRENEY
101	HERMILLON
102	JARRIER
103	LA CHAMBRE
104	LA CHAPELLE
105	LANSLEBOURG-MONT-CENIS
106	LANSLEVILLARD
107	LE CHATEL
108	LES CHAVANNES-EN-MAURIENNE
109	MODANE
110	MONTAIMONT
111	MONTGELAFREY
112	MONTGILBERT
113	MONTRICHER-ALBANNE
114	MONTSAPEY
115	MONTVERNIER
116	NOTRE-DAME-DU-CRUET
117	ORELLE
118	PONTAMAFREY-MONTPASCAL
119	RANCENS
120	SAINT-ALBAN-DES-HURTIERES
121	SAINT-ALBAN-DES-VILLARDS
122	SAINT-AVRE
123	SAINTE-MARIE-DE-CUINES
124	SAINT-ETIENNE-DE-CUINES
125	SAINT-FRANCOIS-LONGCHAMP
126	SAINT-GEORGES-DES-HURTIERES
127	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE
128	SAINT-JULIEN-MONT-DENIS
129	SAINT-LEGER
130	SAINT-MARTIN-D'ARC
131	SAINT-MARTIN-DE-LA-PORTE
132	SAINT-MARTIN-SUR-LA-CHAMBRE
133	SAINT-MICHEL-DE-MAURIENNE
134	SAINT-PANCRACE
135	SAINT-PIERRE-DE-BELLEVILLE
136	SAINT-REMY-DE-MAURIENNE
137	SOLLIERES-SARDIERES
138	TERMIGNON
139	VALLOIRE
140	VALMENIER
141	VILLAREMBERT
142	VILLARGONDRAN
143	VILLARODIN-BOURGET

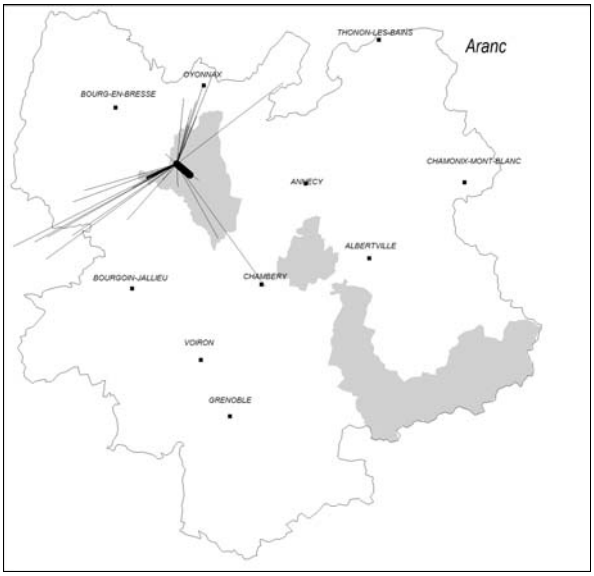
Doc. n°142 : Les navettes domicile-travail des communes du Bugey

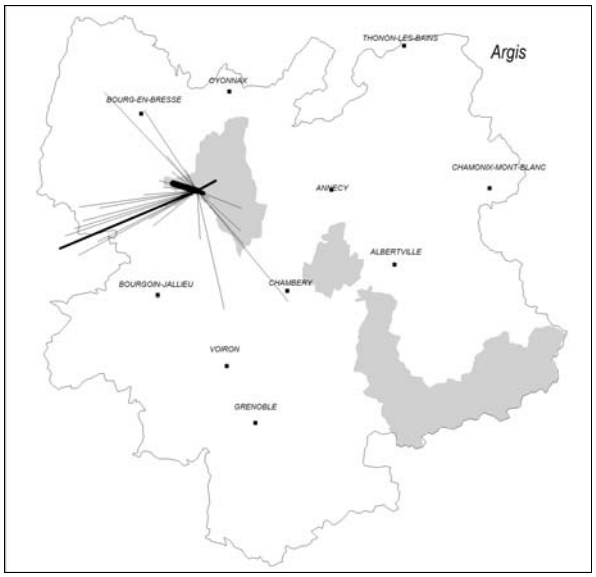


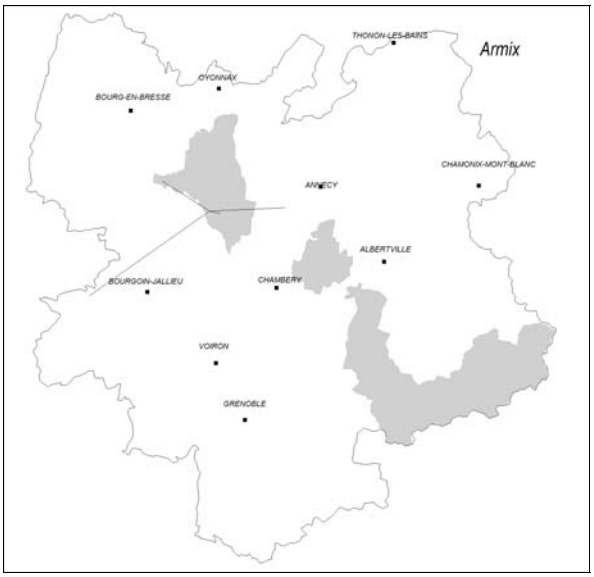
Cette légende est commune à toutes les cartes de navettes domicile-travail qui suivent

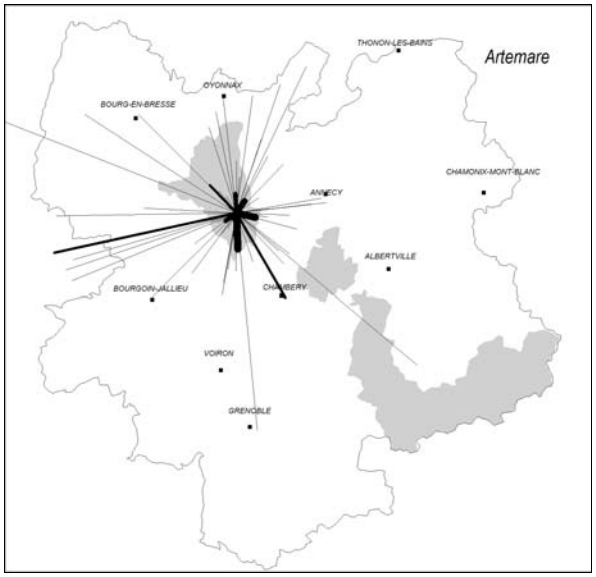


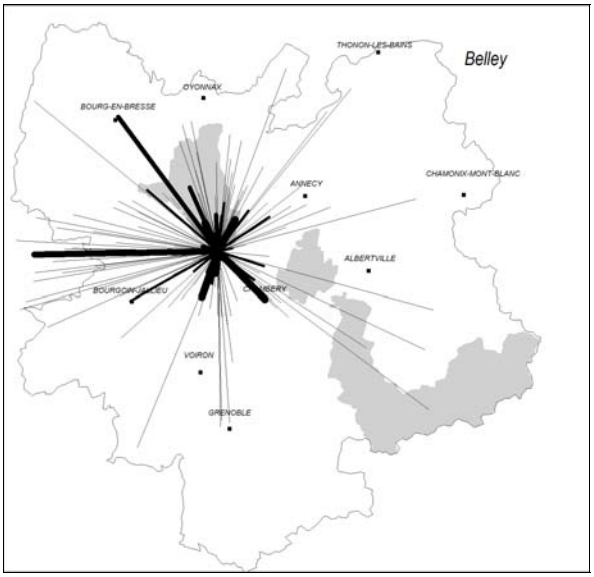


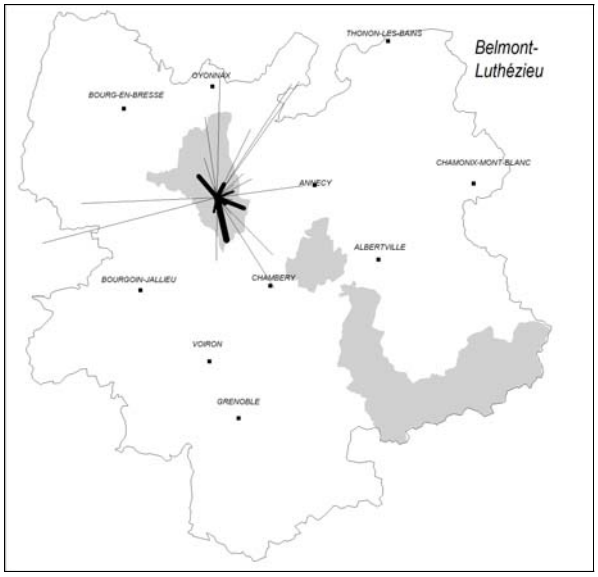



Argis
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

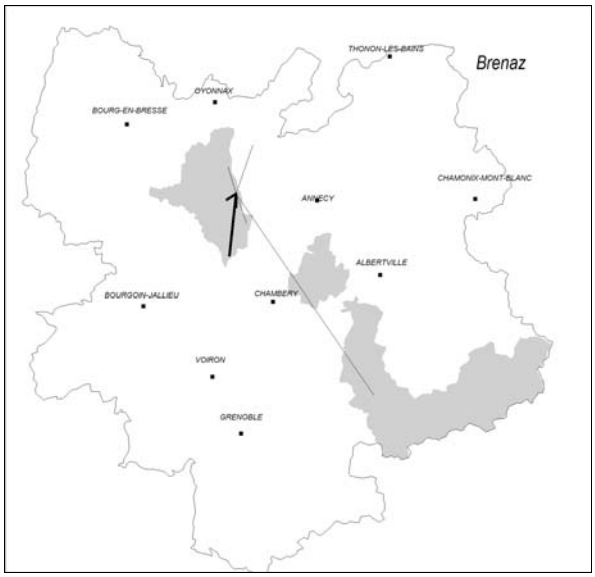

Armix
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

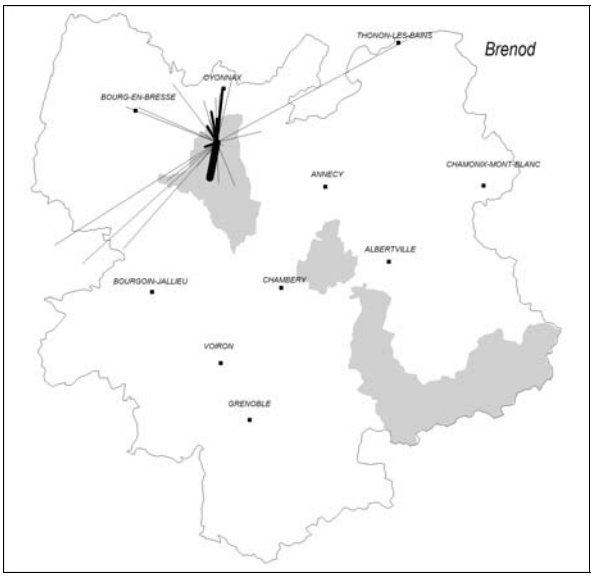

Artemare
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

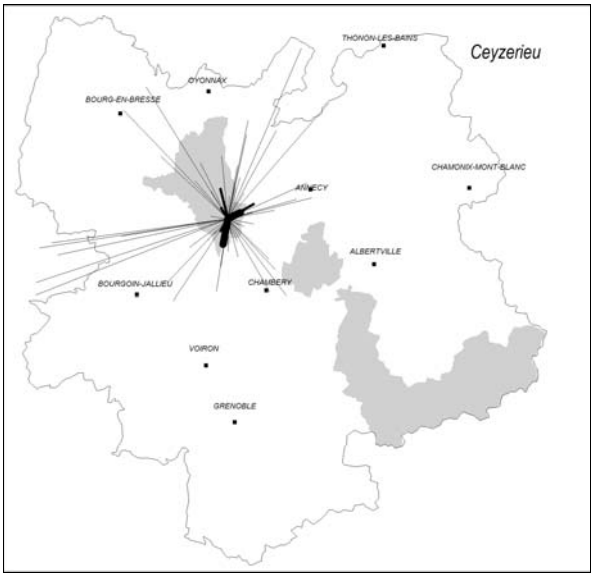

Belley
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

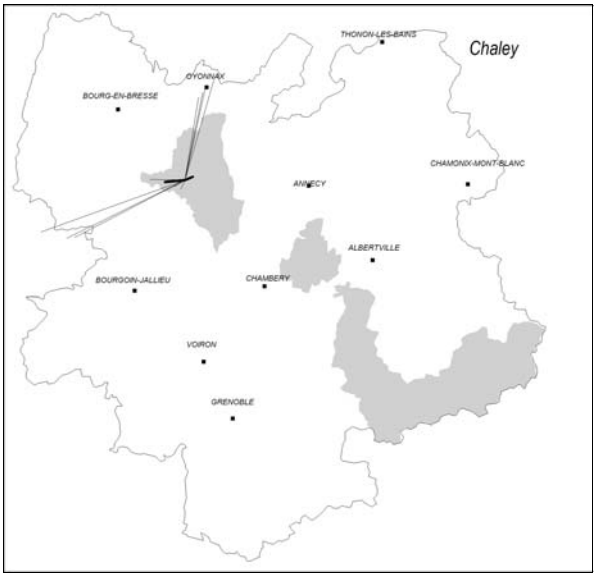

Belmont-
Luthézieu
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

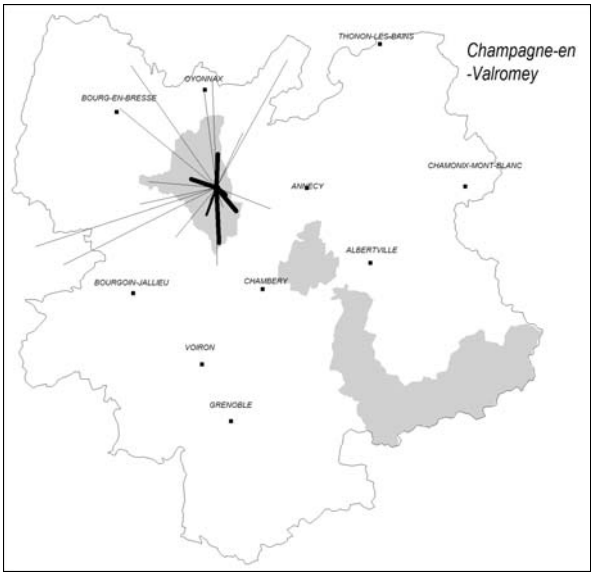
Beon
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

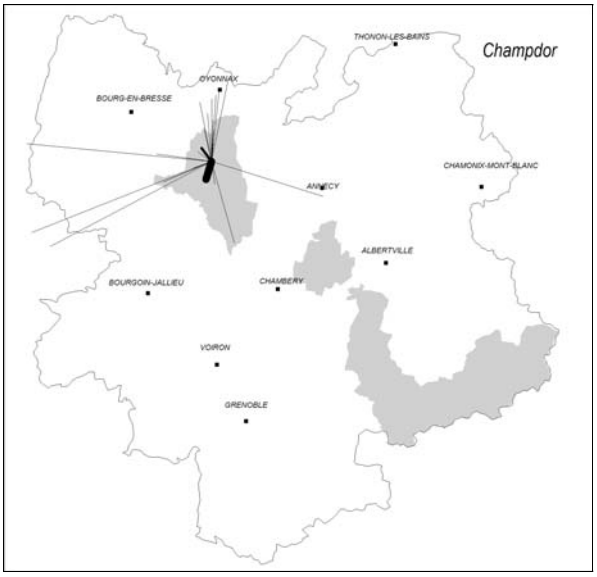

Brenaz
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

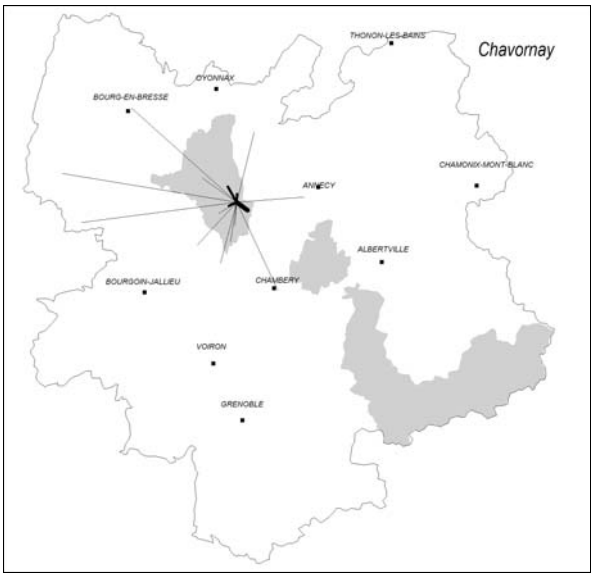

Brenod
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

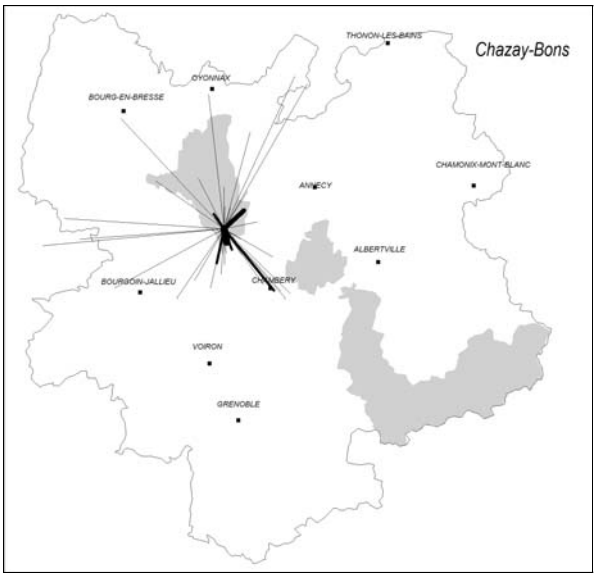

Ceyzerieu
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

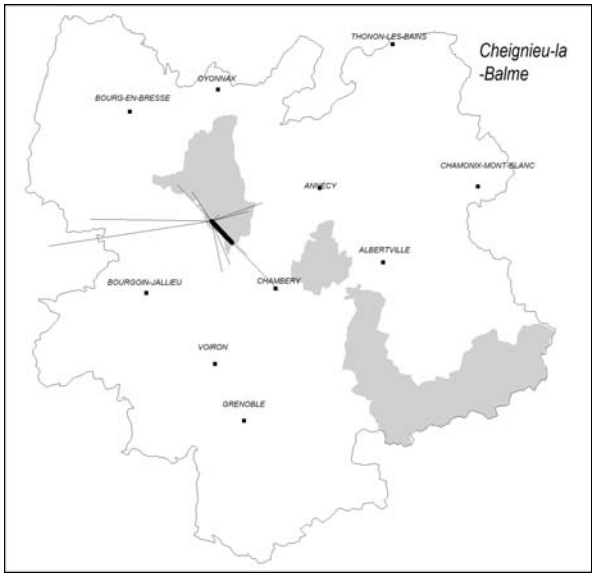

Chaley
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

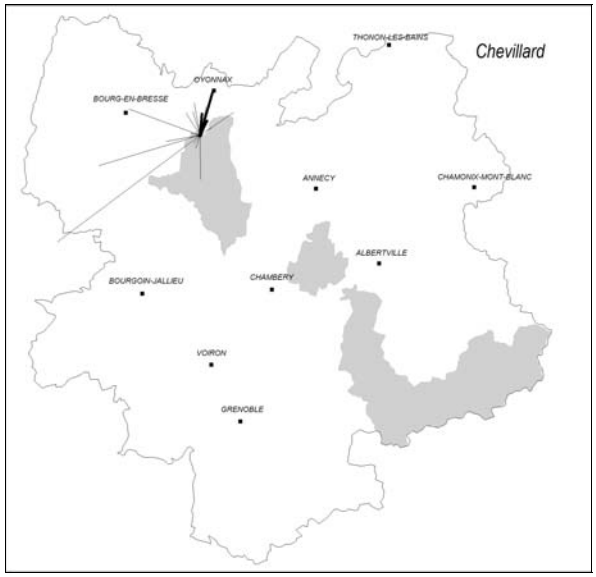

Champagne-en
-Valromey
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

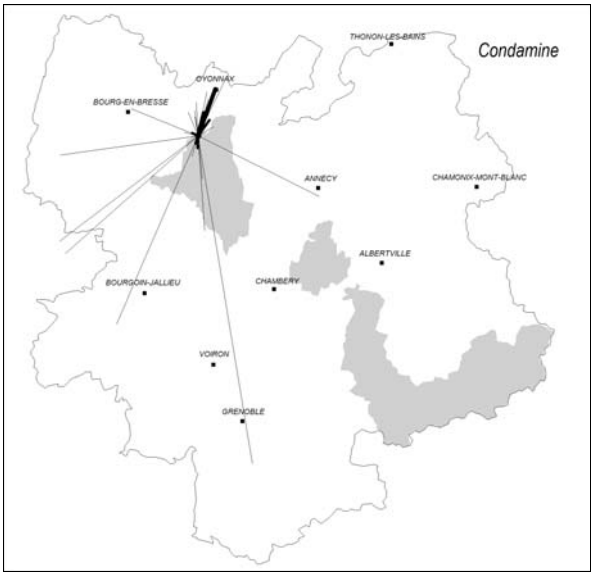

Champdor
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

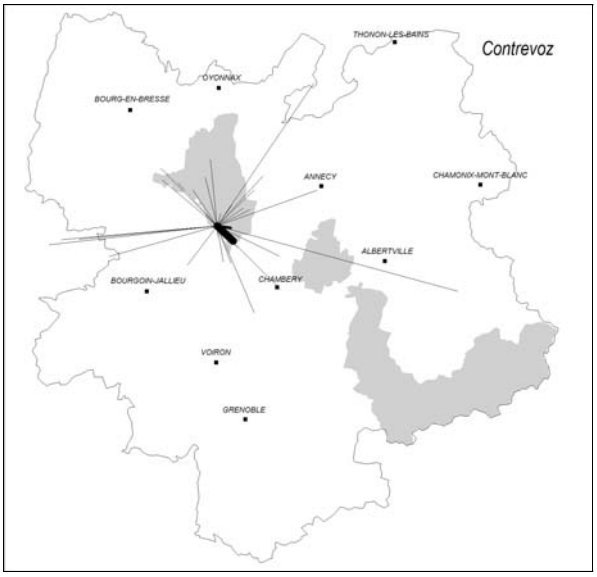

Chavornay
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

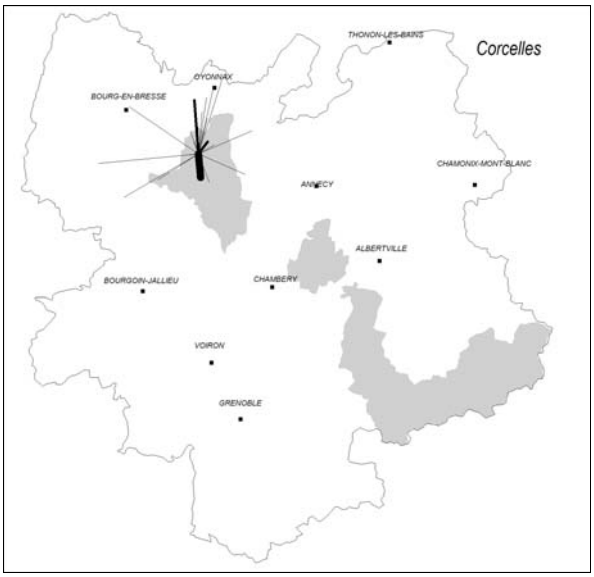

Chazay-Bons
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

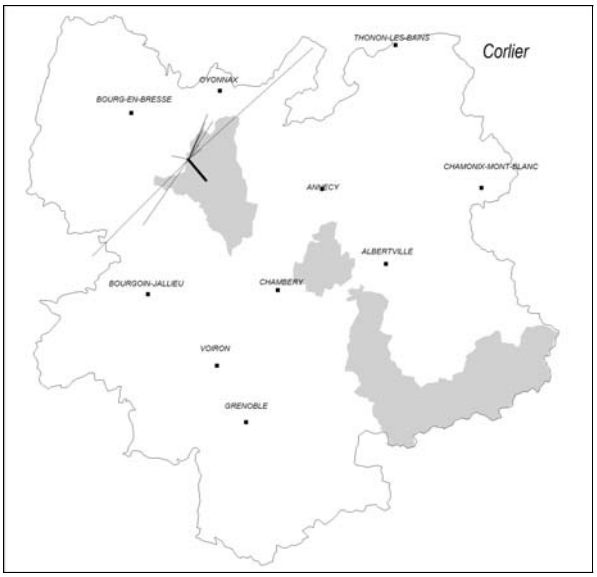

Cheignieu-la
-Balme
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

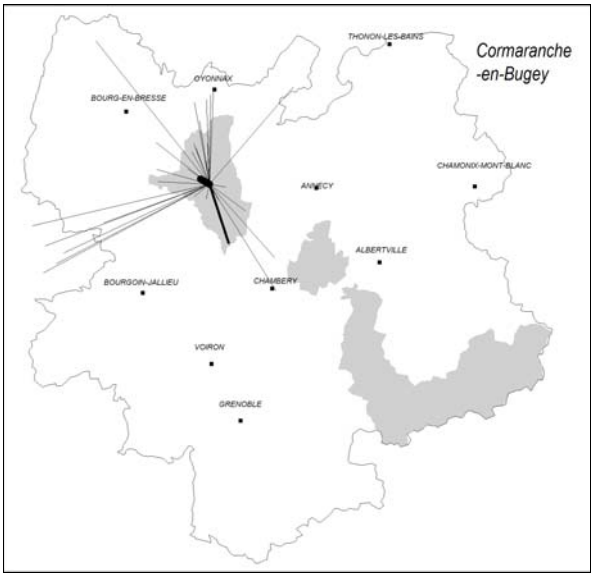

Chevillard
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

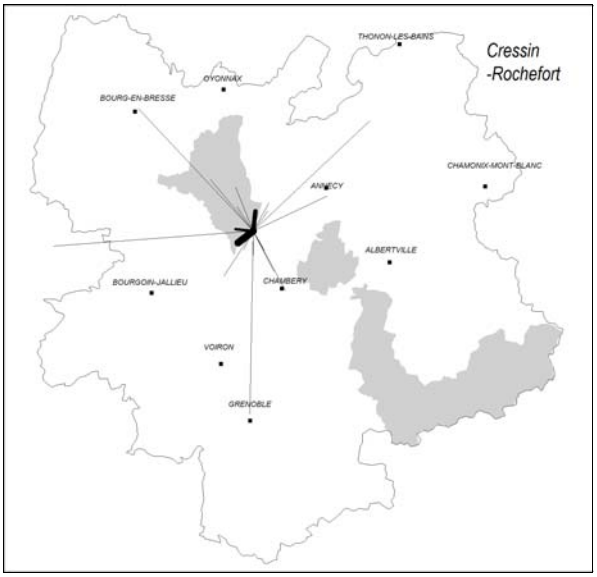

Condamine
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE


Contrevoz
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE


Corcelles
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

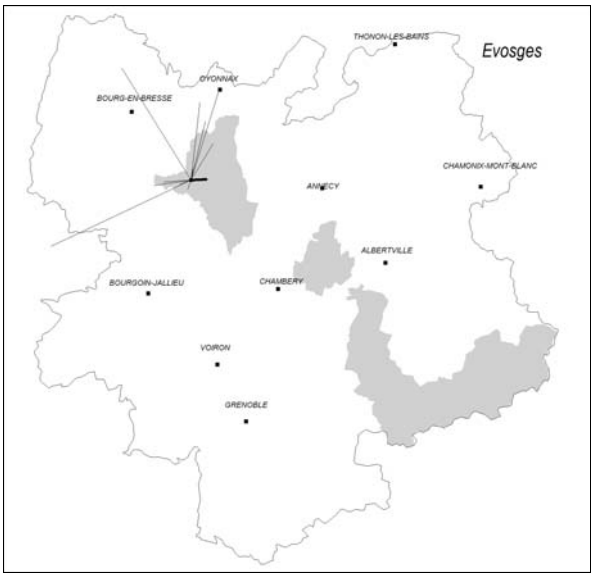

Corlier
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

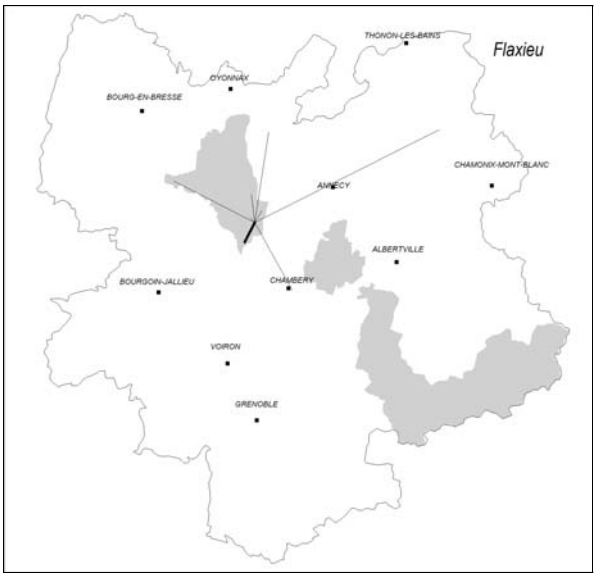

Cormaranche
-en-Bugey
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

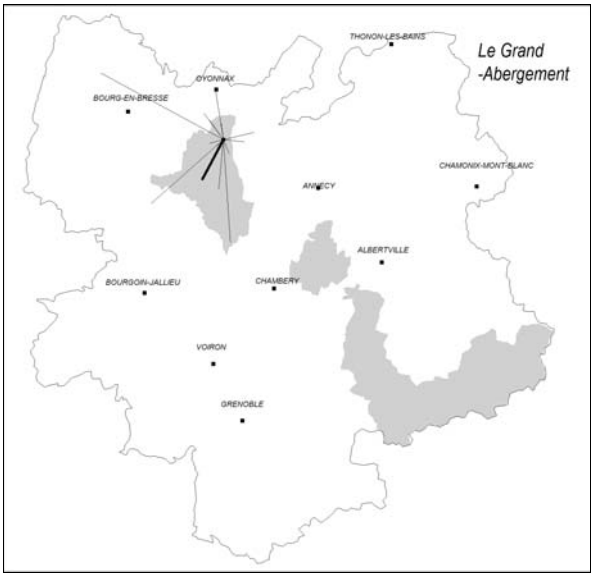

Cressin
-Rochefort
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

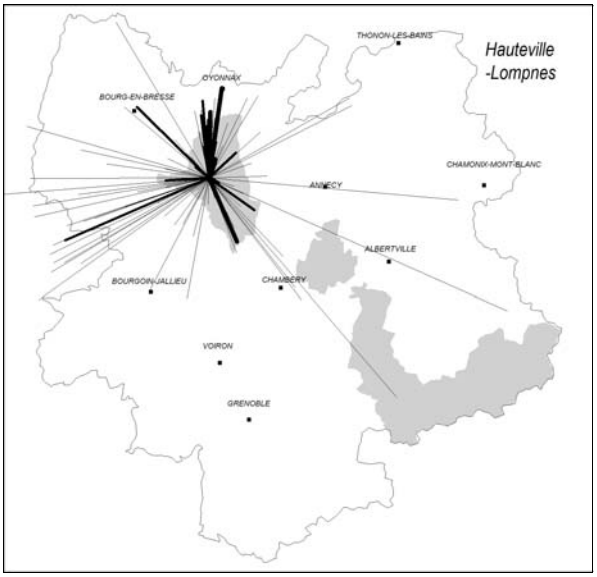
Culoz
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

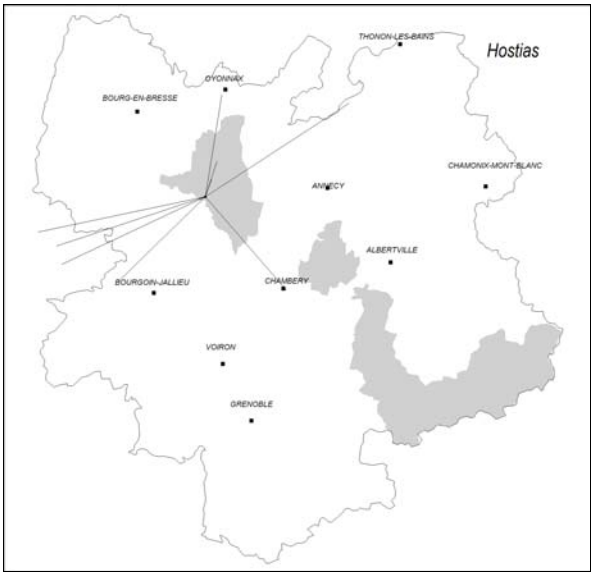
Cuzieu
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

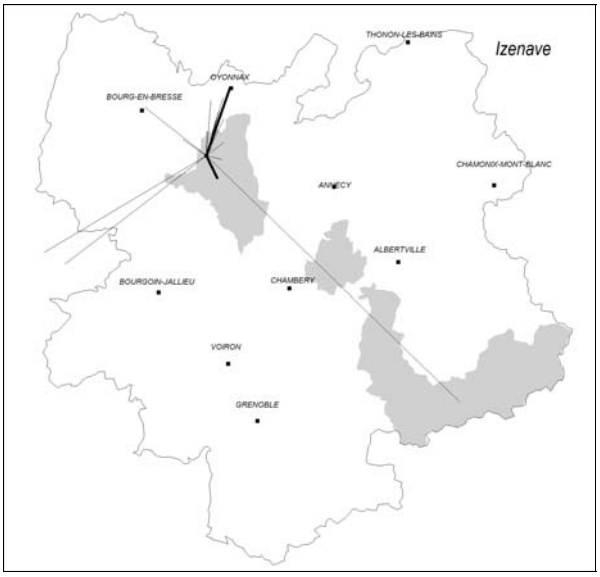

Evosges
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

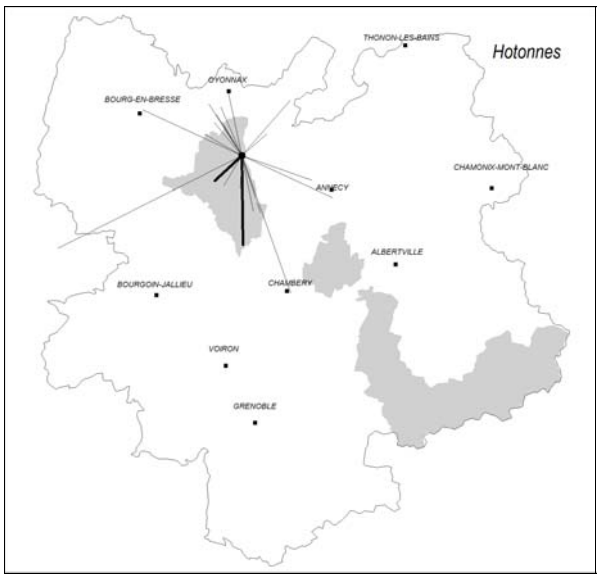

Flaxieu
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

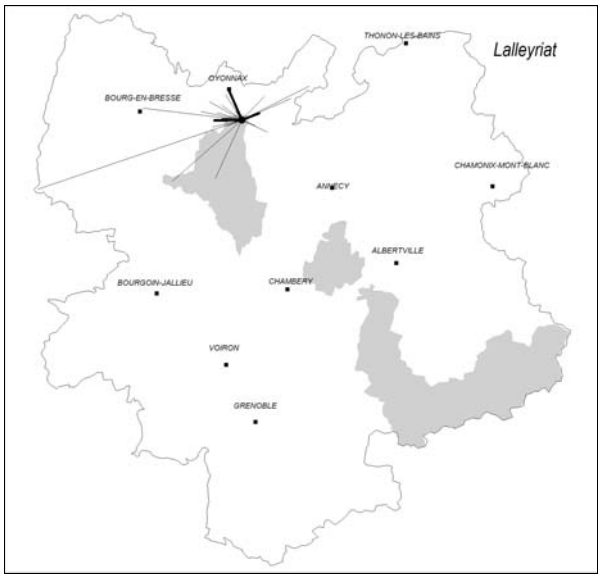

Le Grand
-Abergement
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

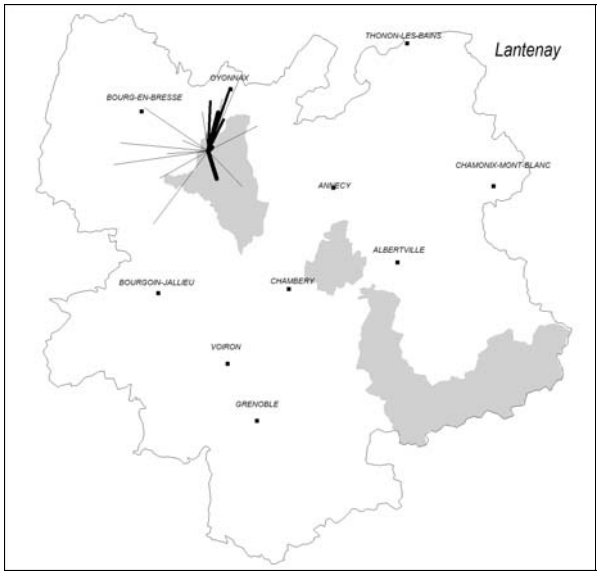

Hauteville
-Lompnes
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

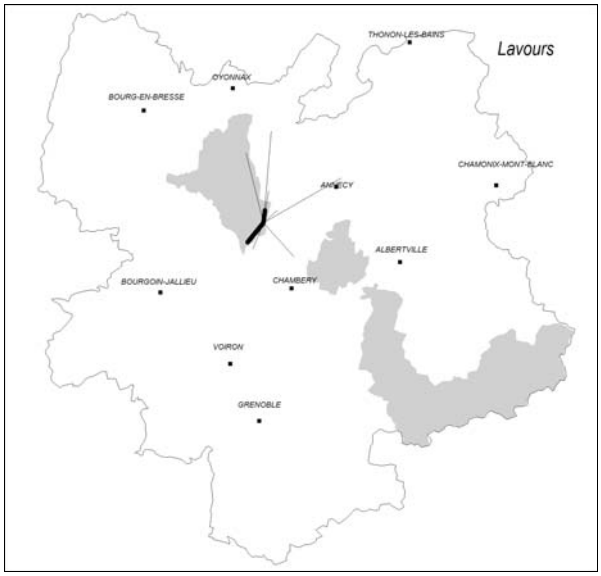

Hostias
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

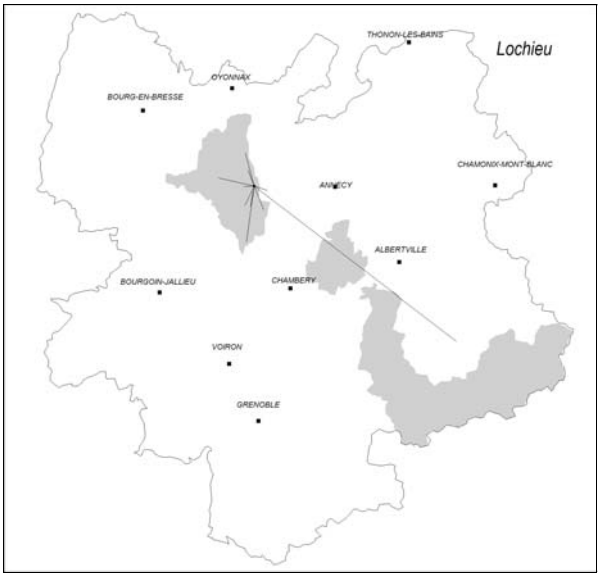

Izenave
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

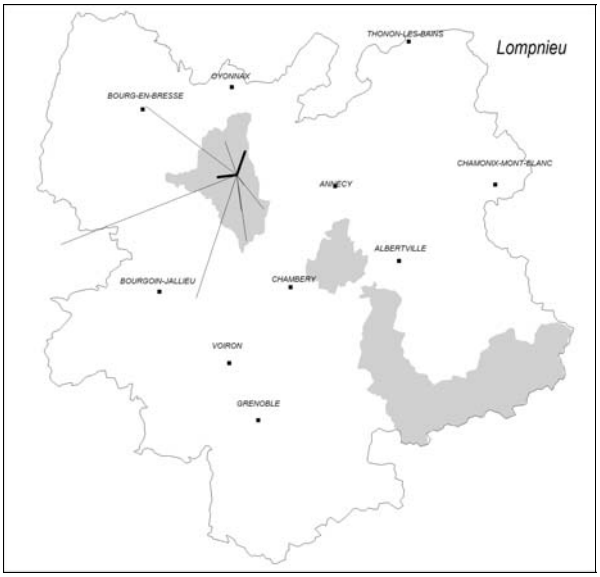

Hotonnes
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

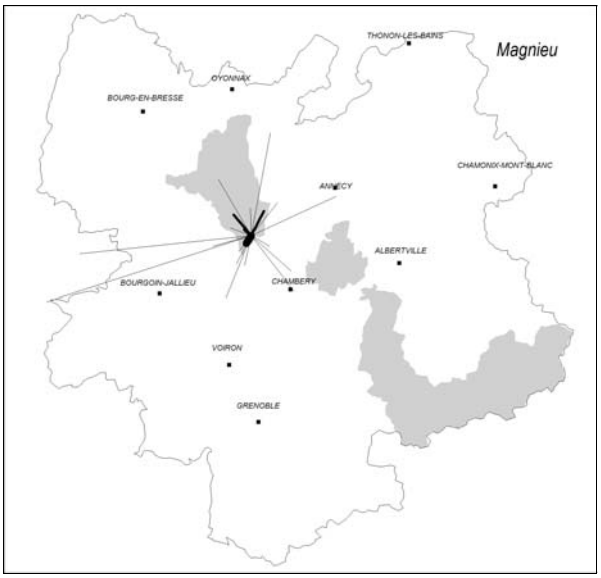

Lalleyriat
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE


Lantenay
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

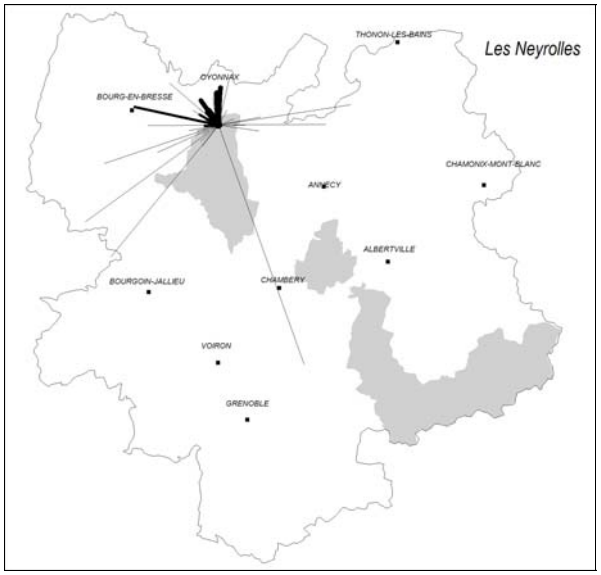

Lavours
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

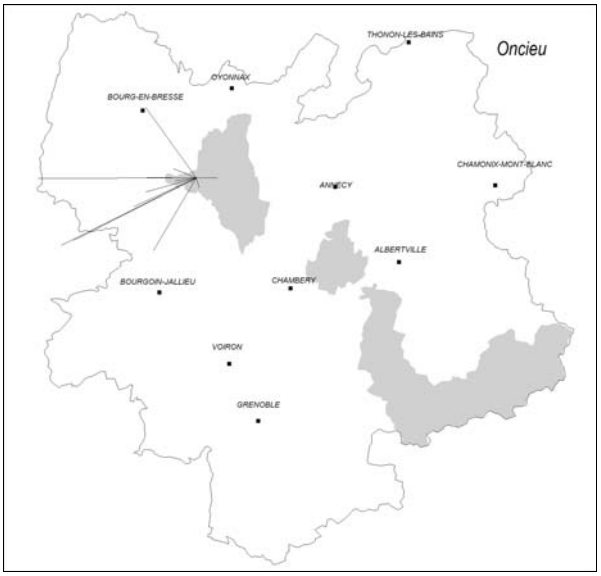

Lochieu
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

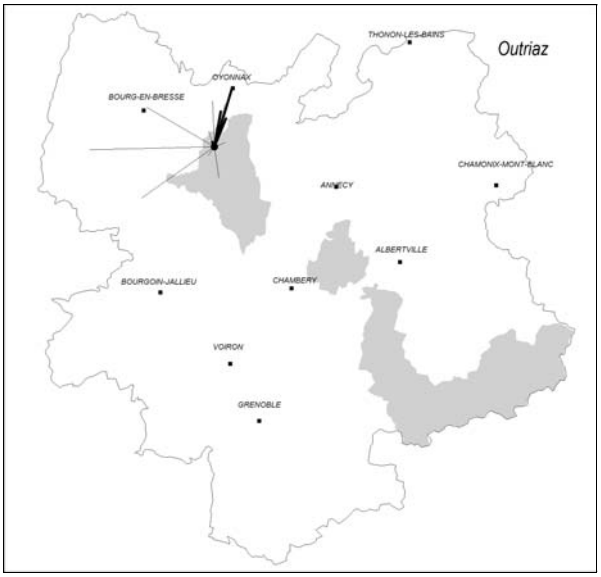

Lompnieu
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

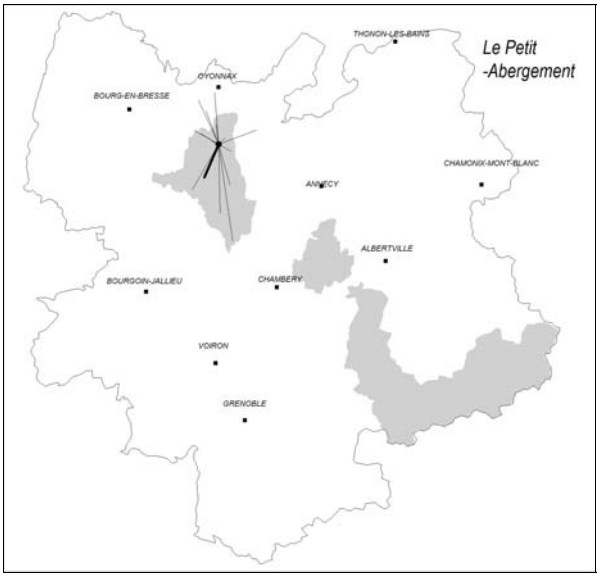

Magnieu
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

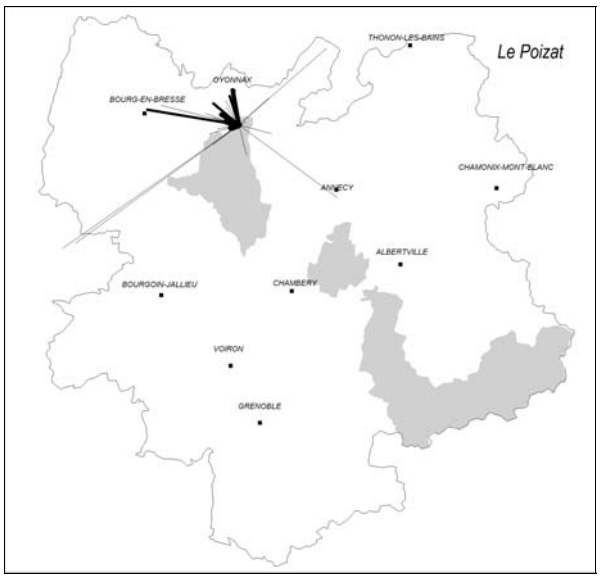
Marignieu
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE


Les Neyrolles
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

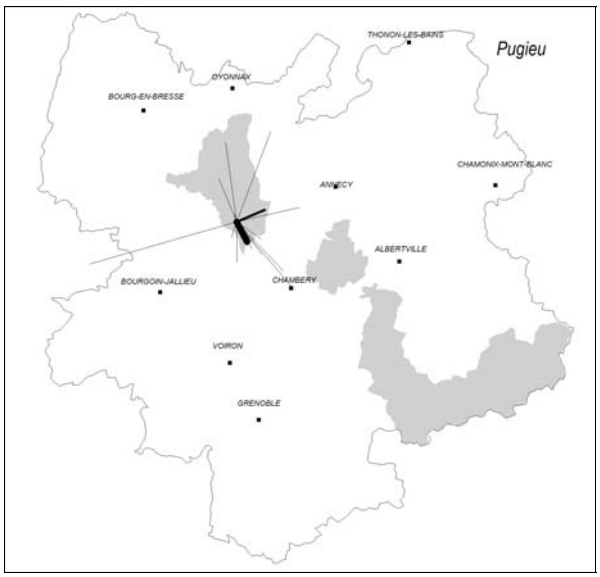

Oncieu
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE


Outriaz
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE


Le Petit
-Abergement
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

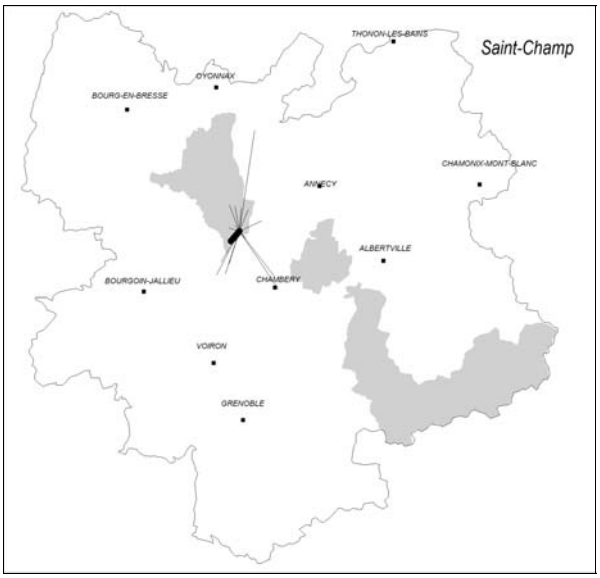

Le Poizat
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

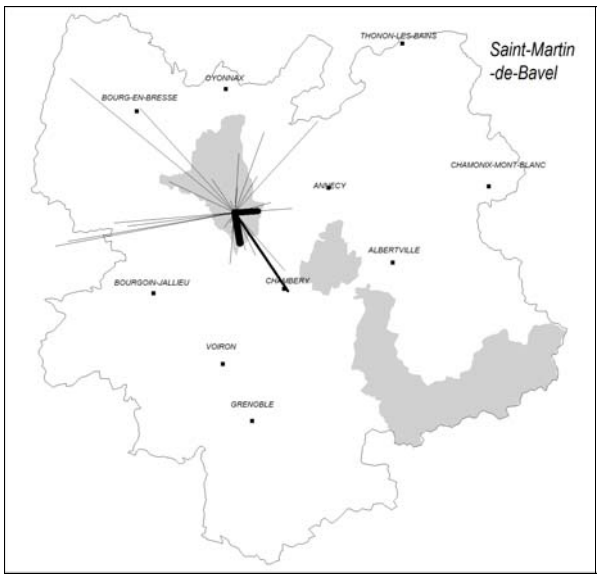
Pollieu
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

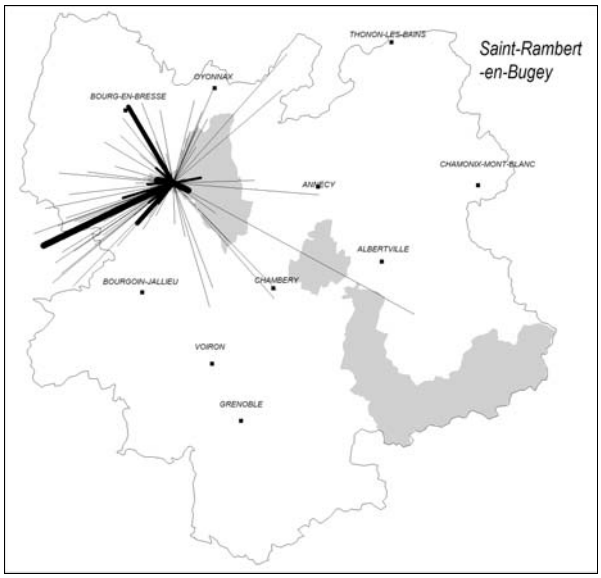

Pugieu
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

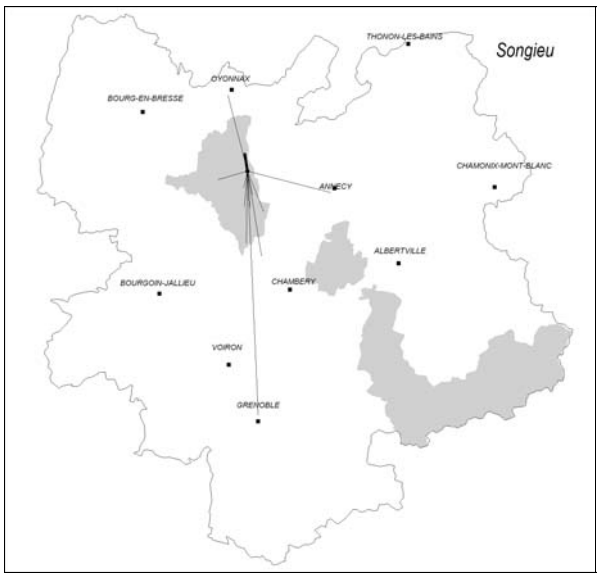
Rossillon
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

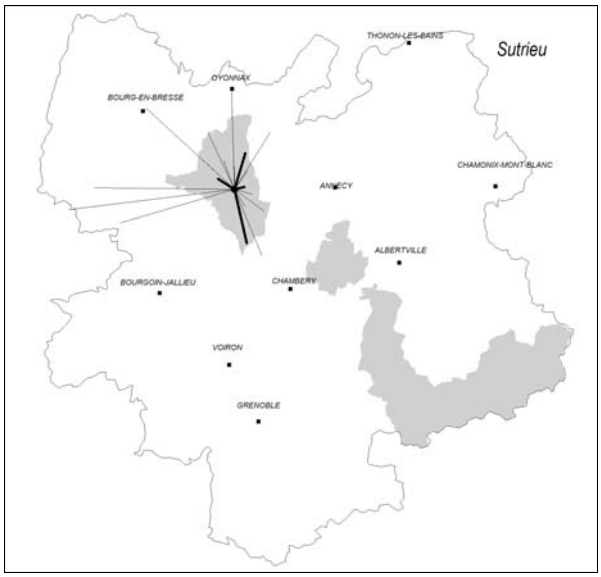
Ruffieu
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

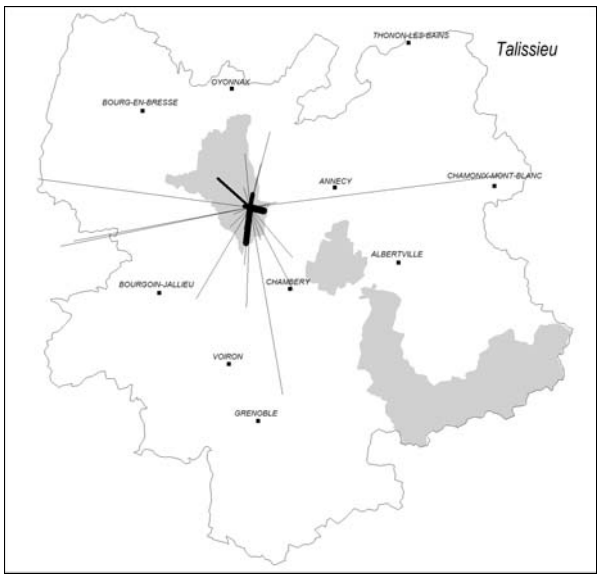

Saint-Champ
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

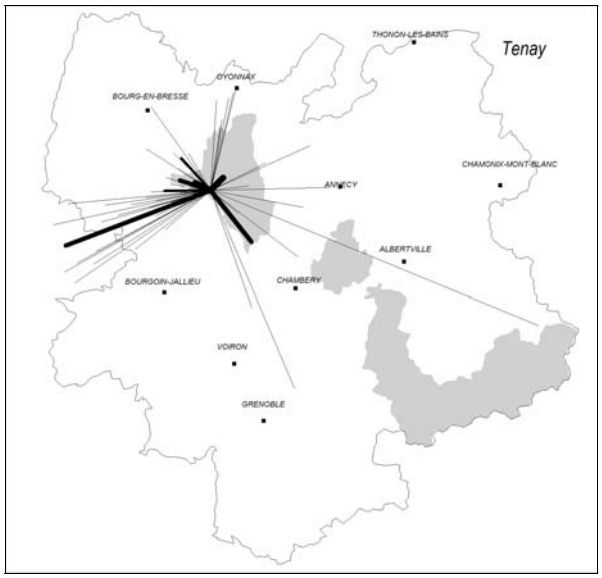

Saint-Martin
-de-Bavel
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

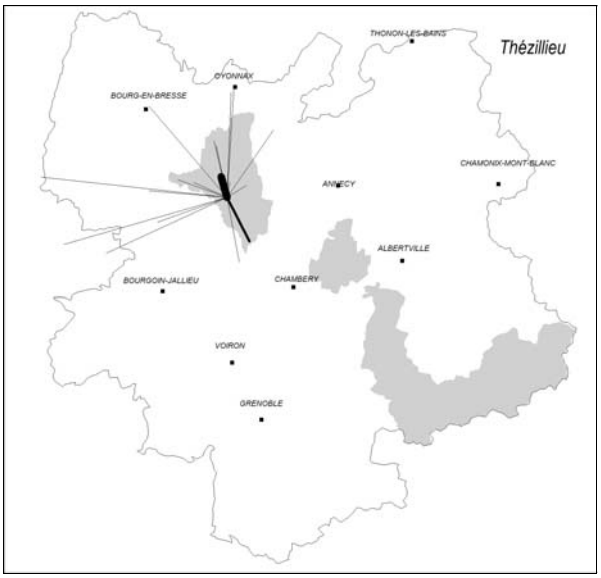

Saint-Rambert
-en-Bugey
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

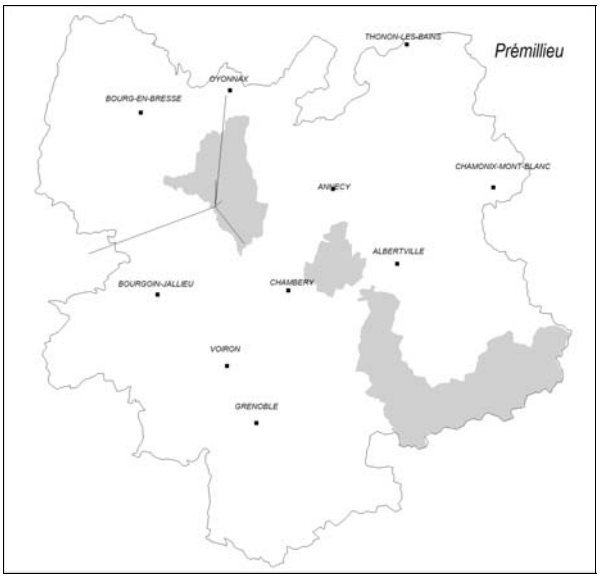

Songieu
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

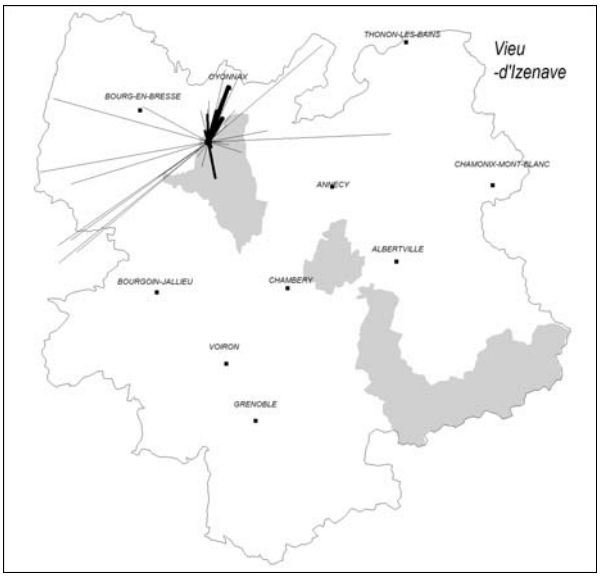

Sutrieu
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

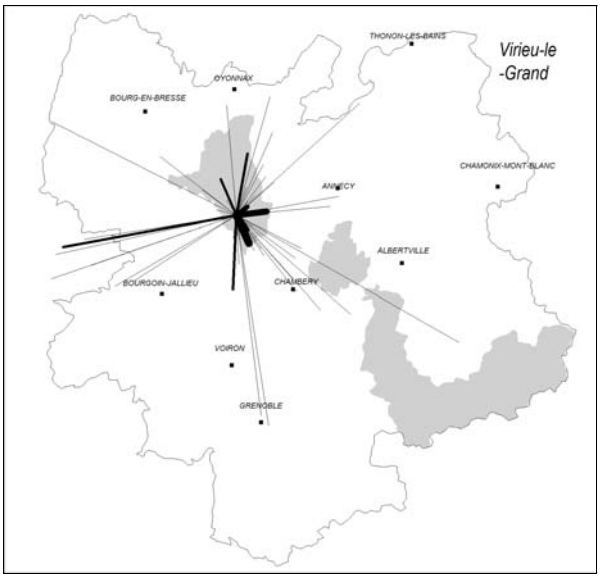

Talissieu
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

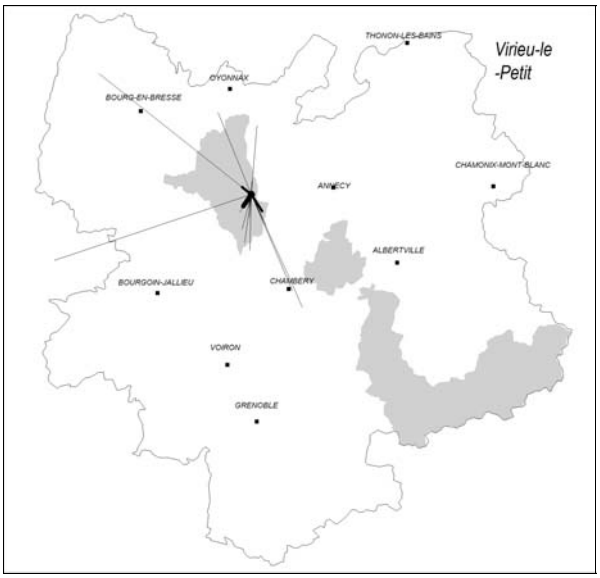

Tenay
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE





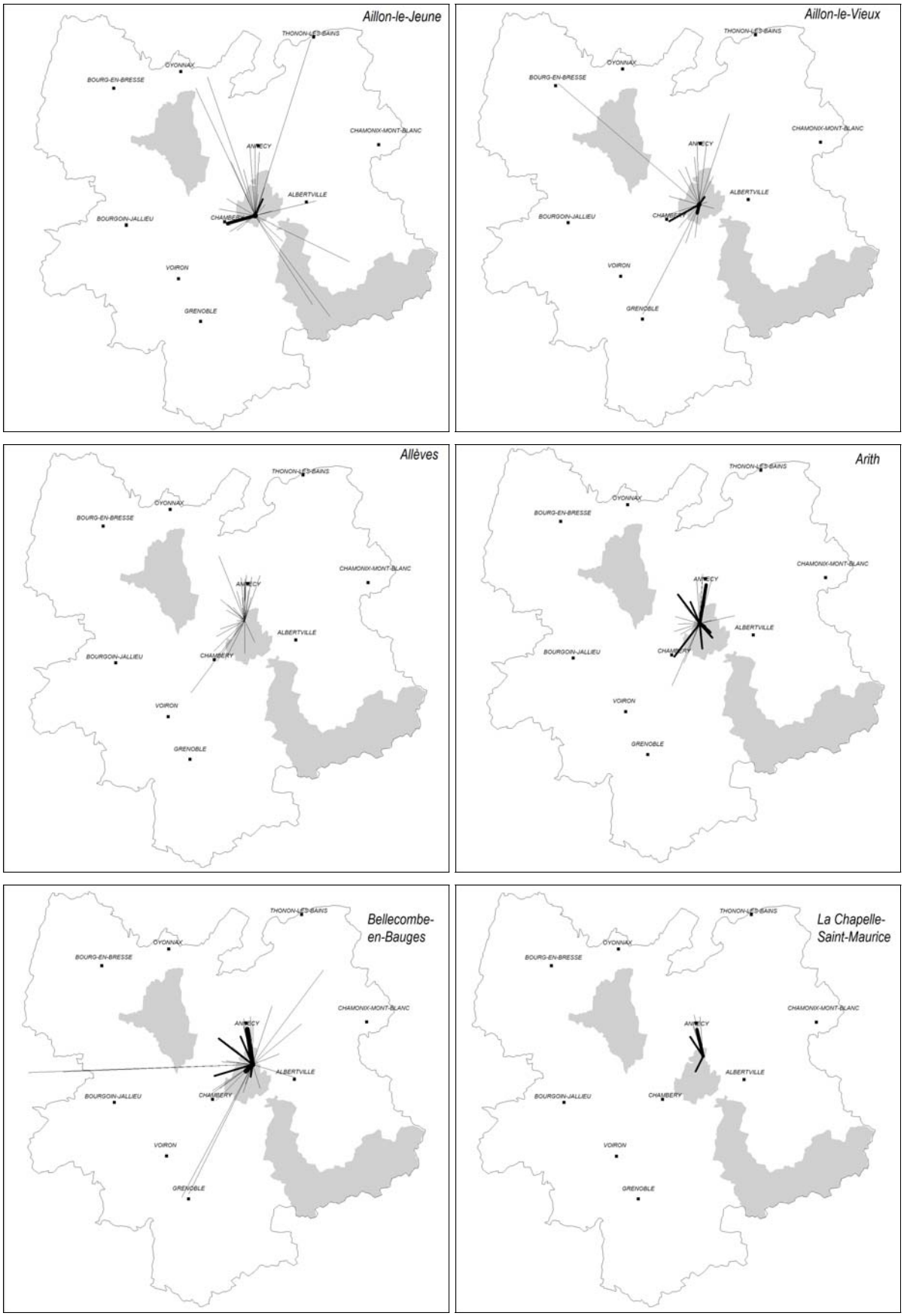


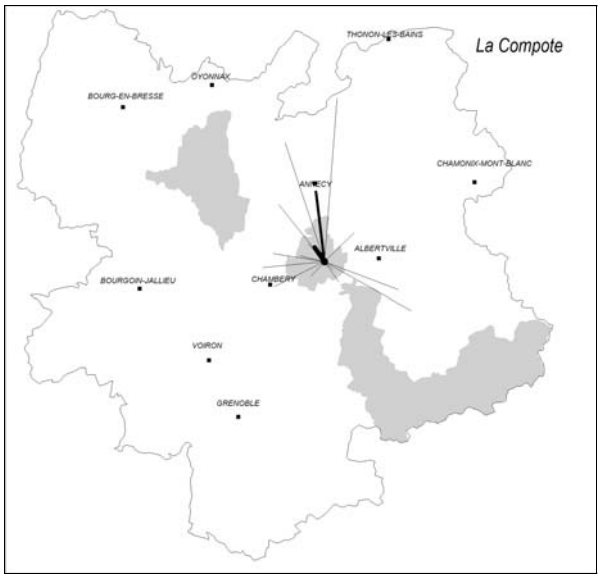


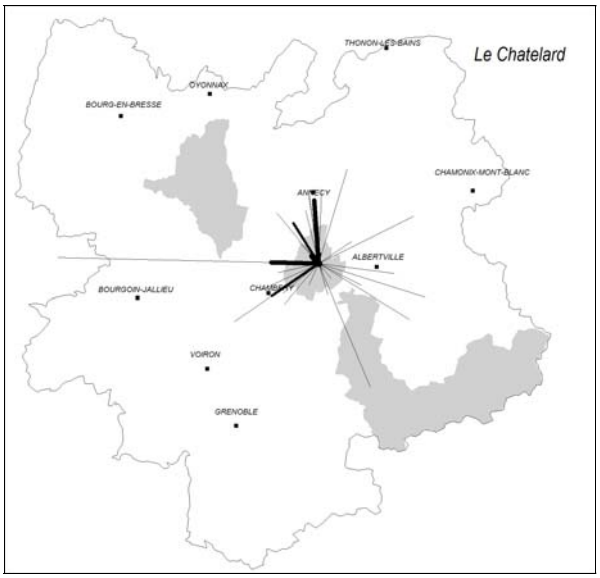


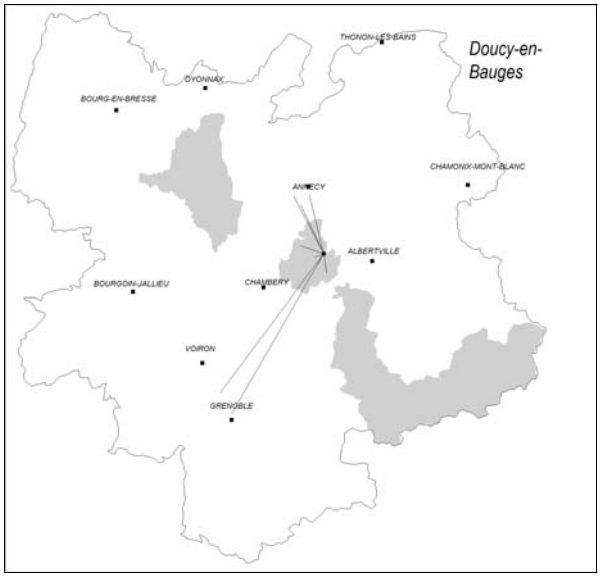
Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2007 ; source : INSEE, RGP 1999

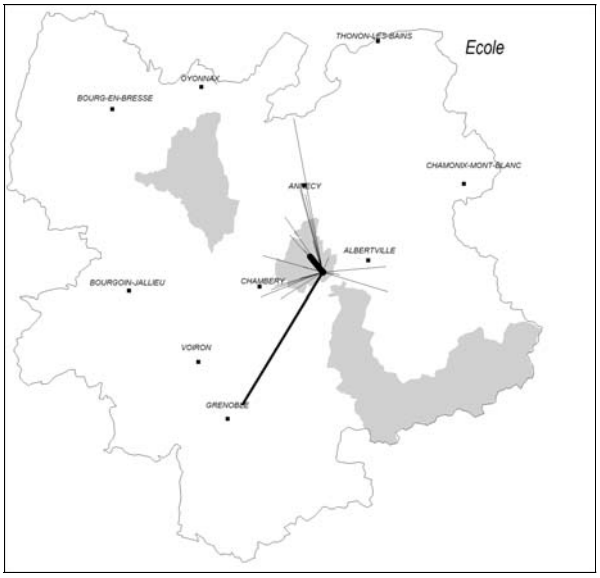
Doc. n°143 : Les navettes domicile-travail des communes des Bauges

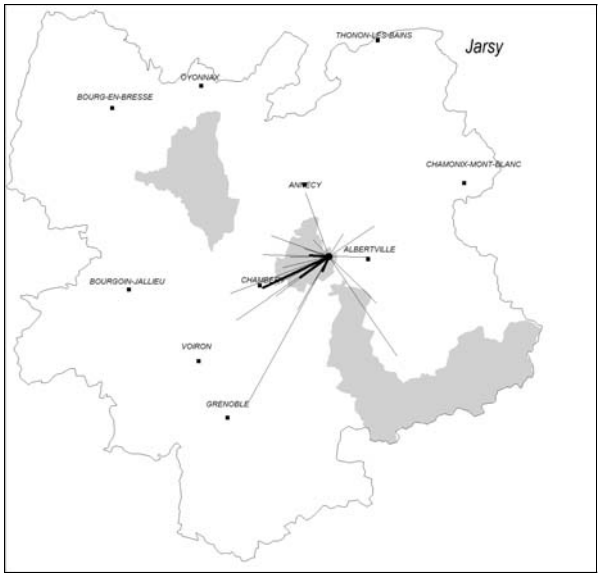


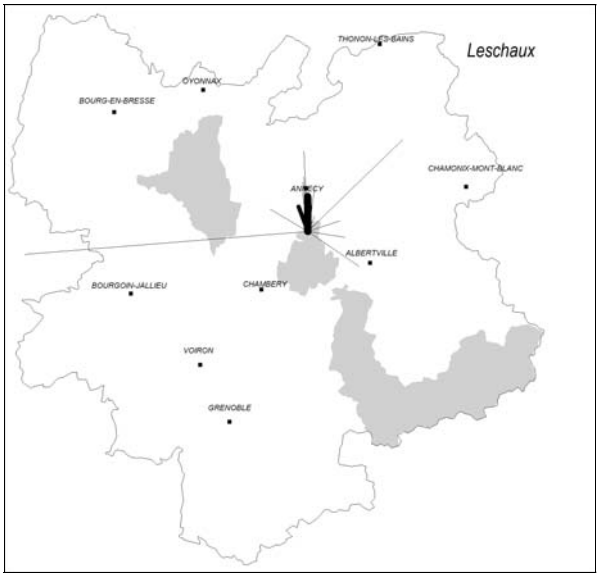

La Compote
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

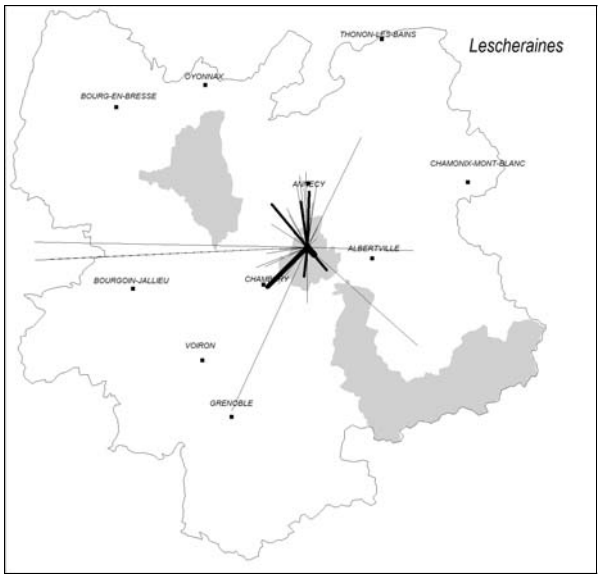

Le Chatelard
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

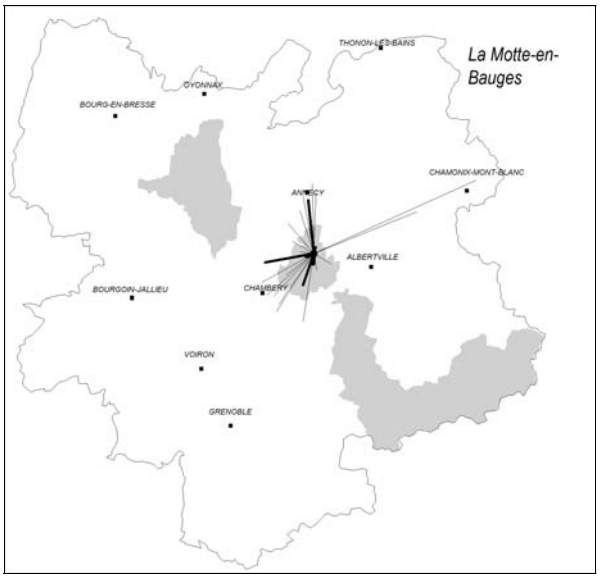

Doucy-en-Bauges
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

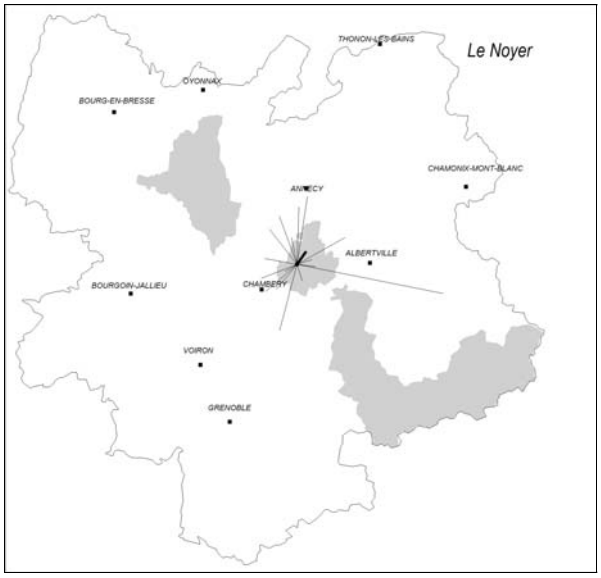

Ecole
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

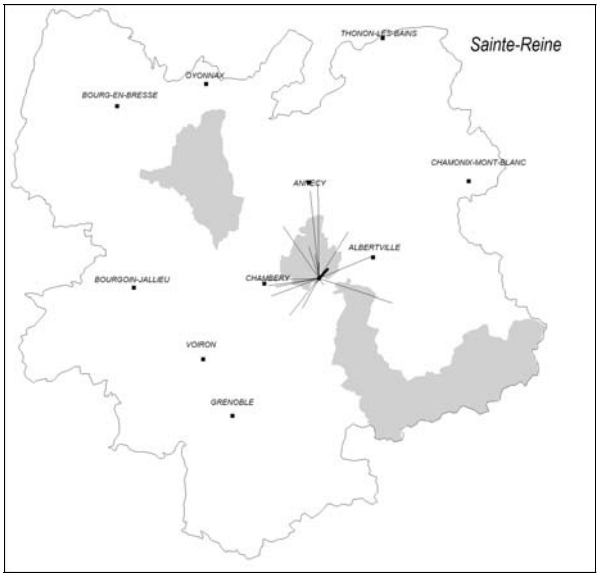

Jarsy
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

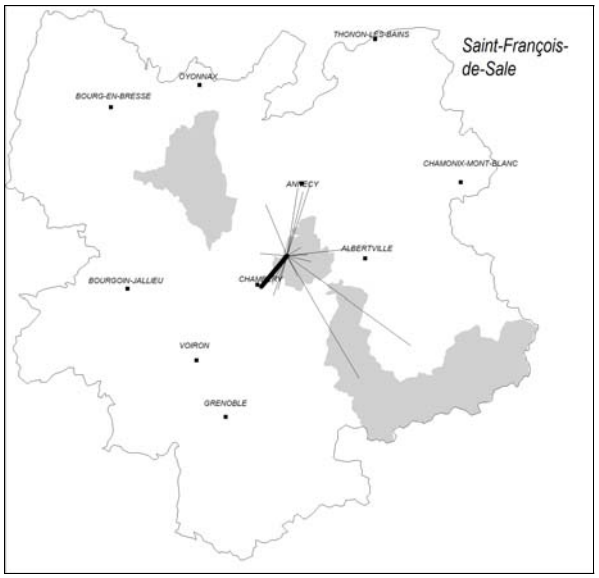

Leschaux
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

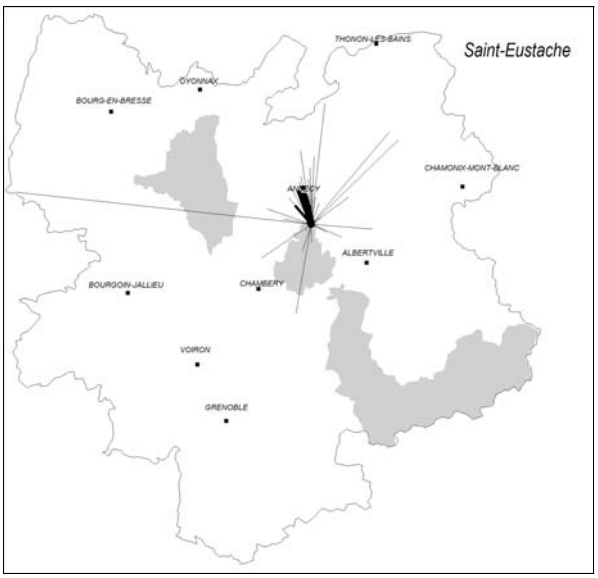

Lescheraines
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

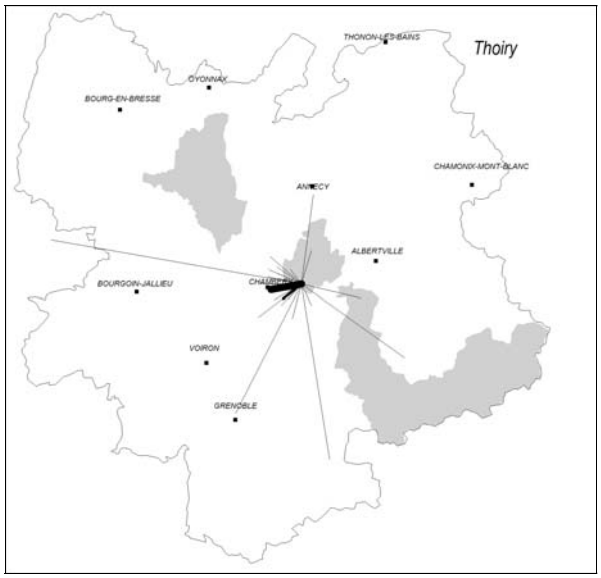

La Motte-en-Bauges
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE


Le Noyer
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE


Sainte-Reine
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

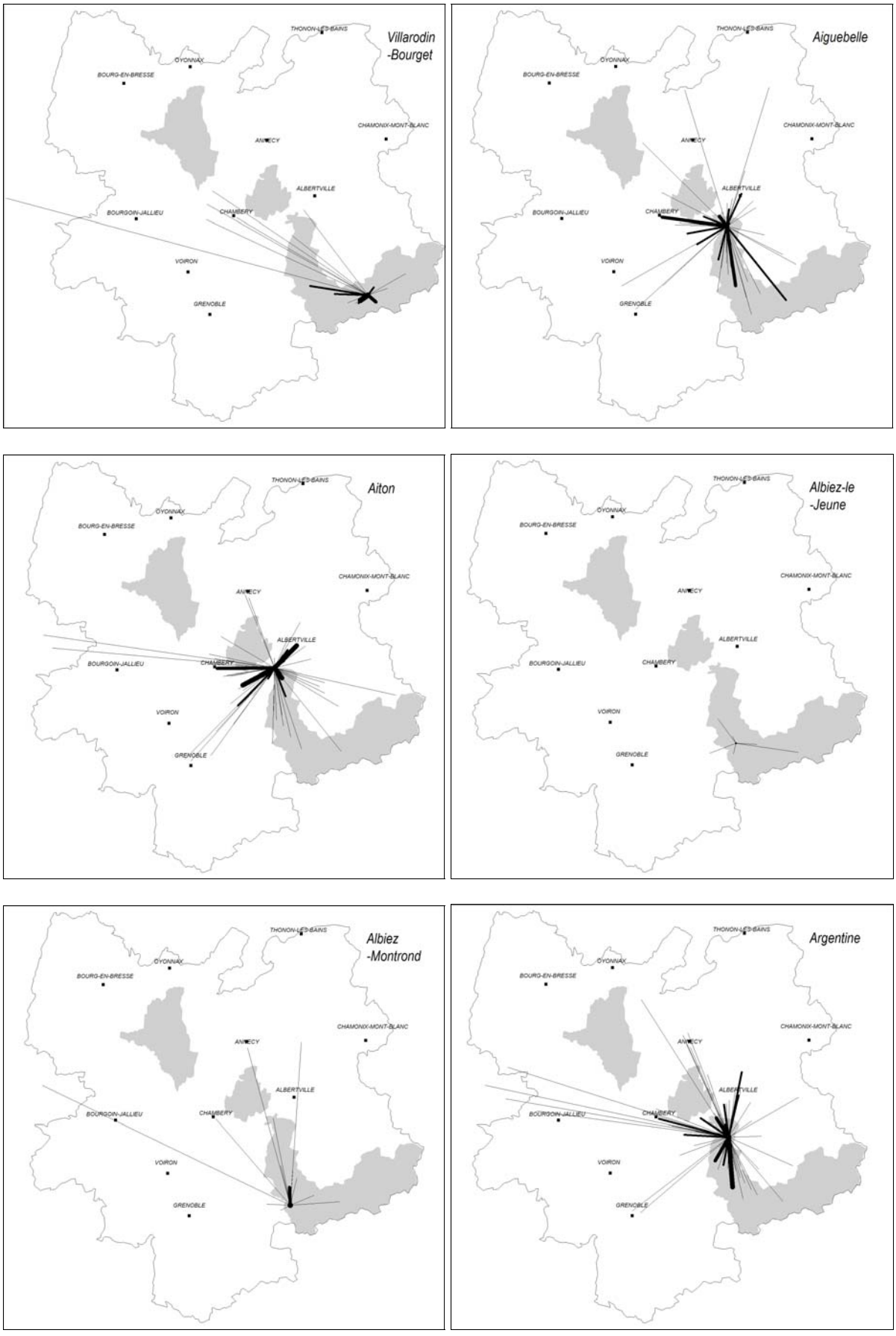

Saint-François-de-Sale
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

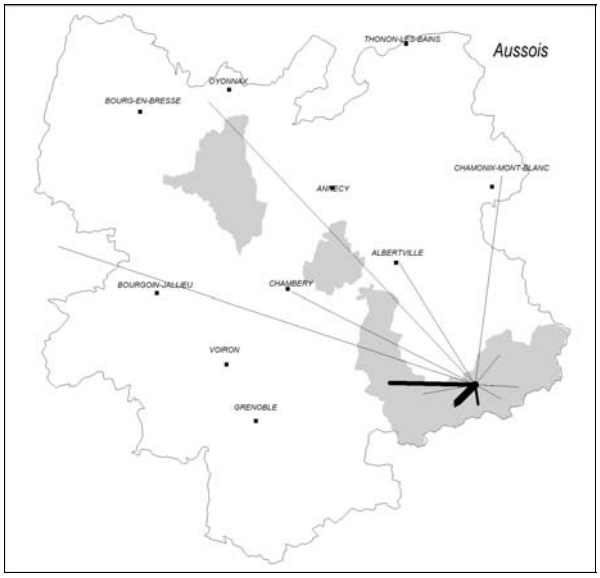

Saint-Eustache
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

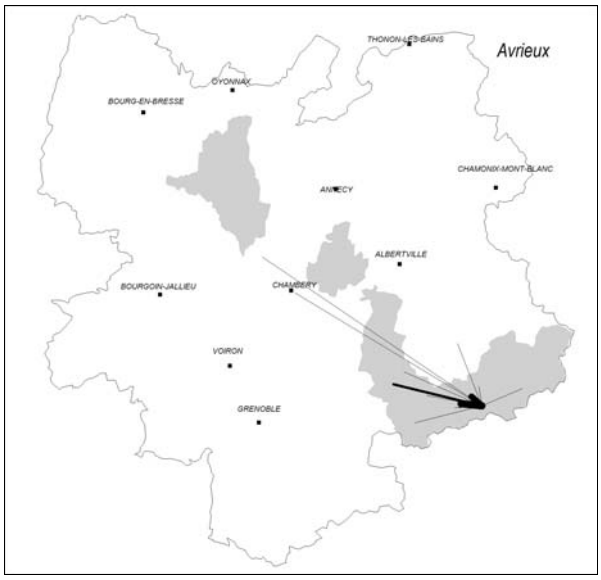


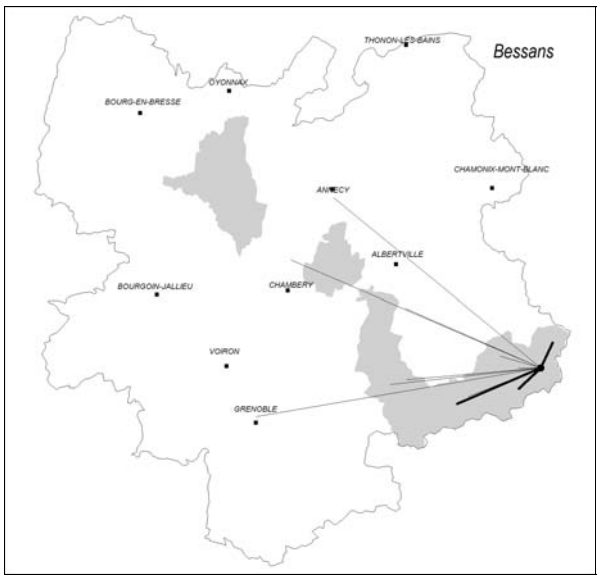
Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2007 ; source : INSEE, RGP 1999

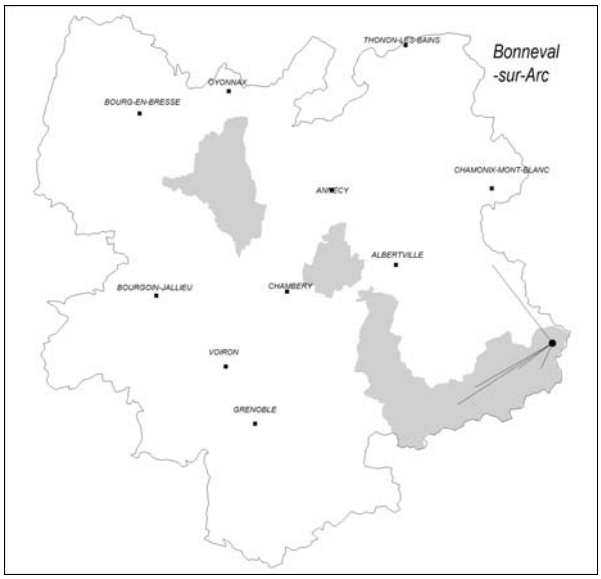
Doc. n°144 : Les navettes domicile-travail des communes de Maurienne

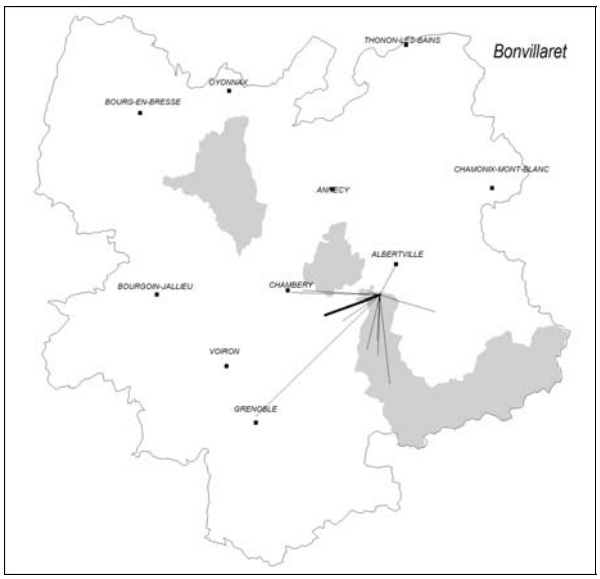


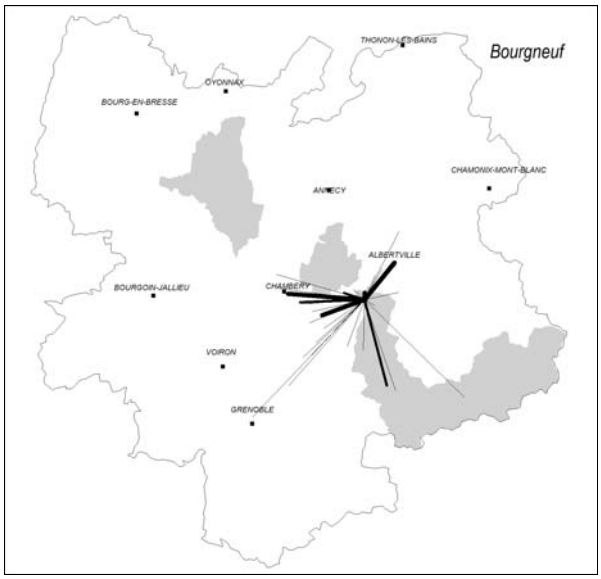

Aussois
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

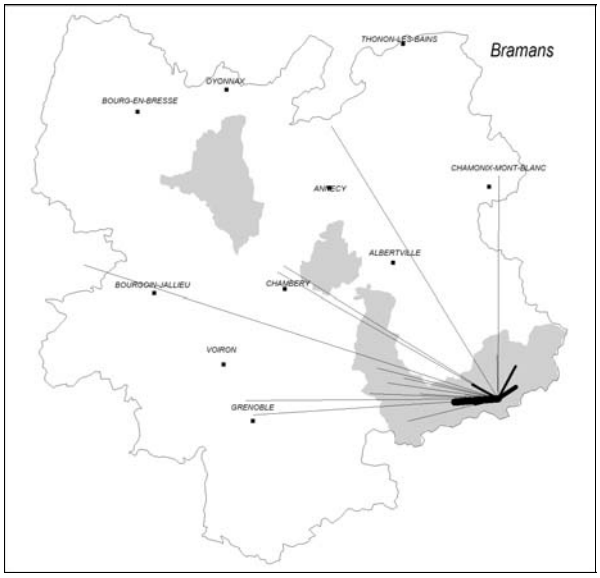

Avrieux
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

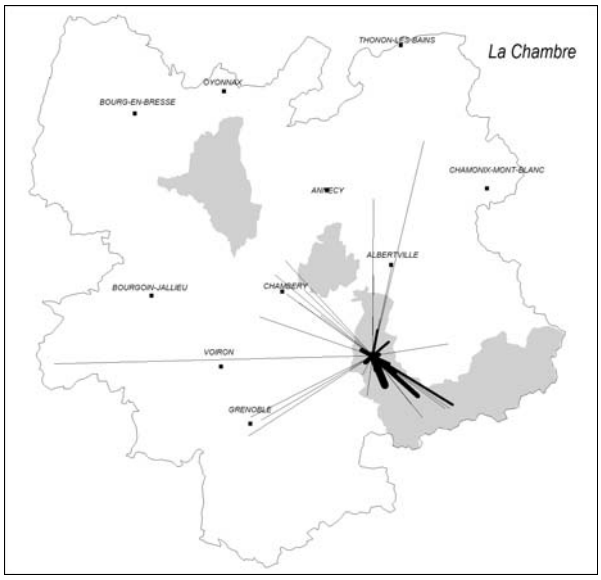

Bessans
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

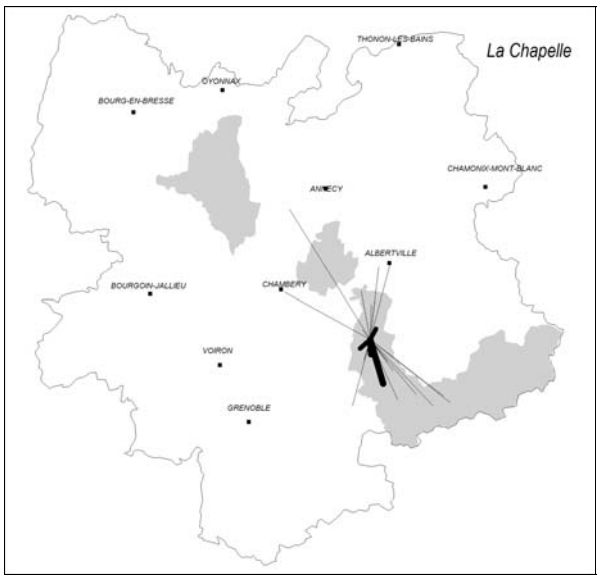

Bonneval
-sur-Arc
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

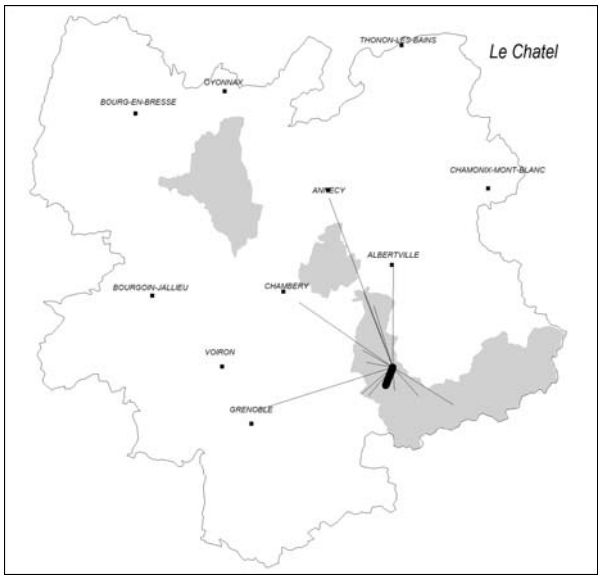

Bonvillaret
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

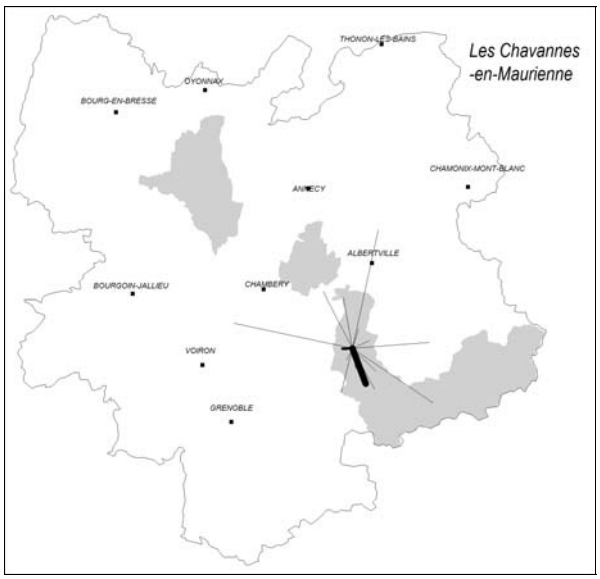

Bourgneuf
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

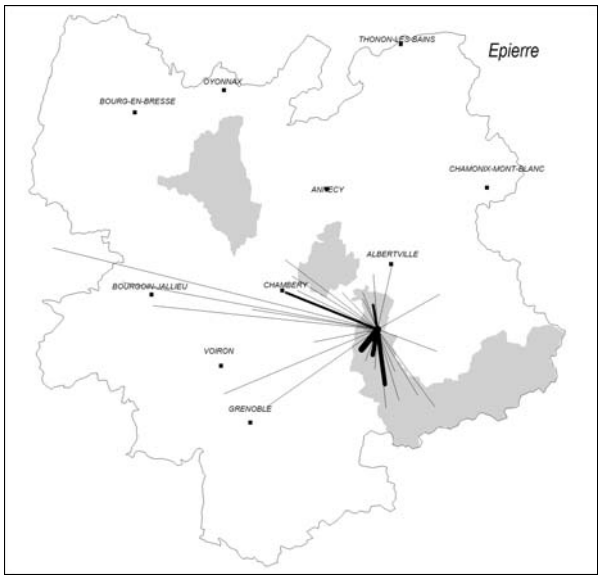

Bramans
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

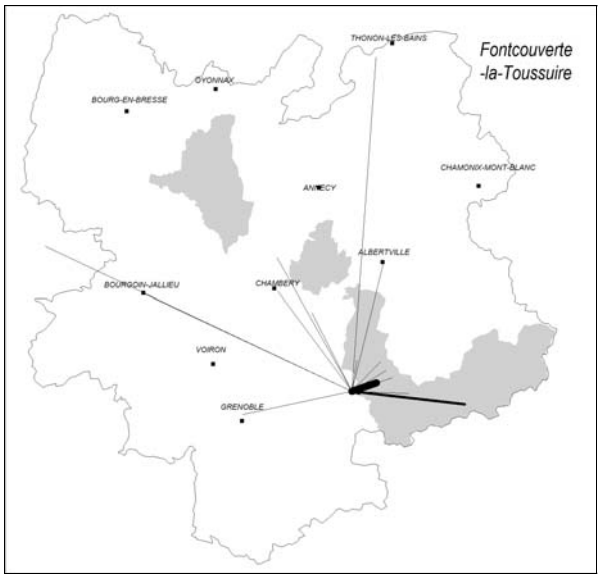

La Chambre
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

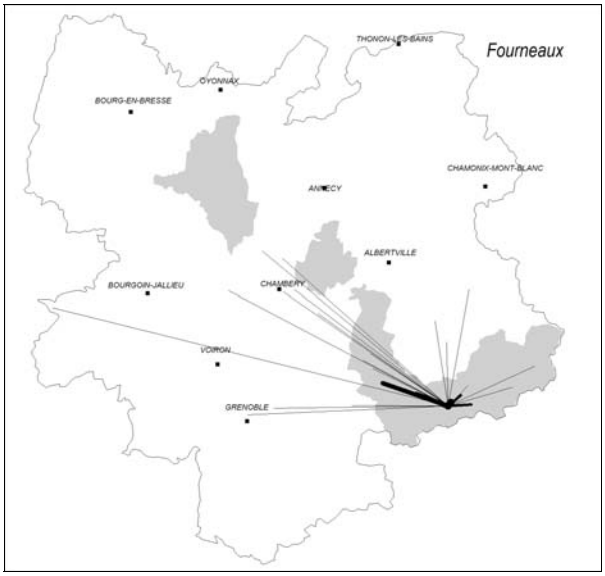

La Chapelle
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

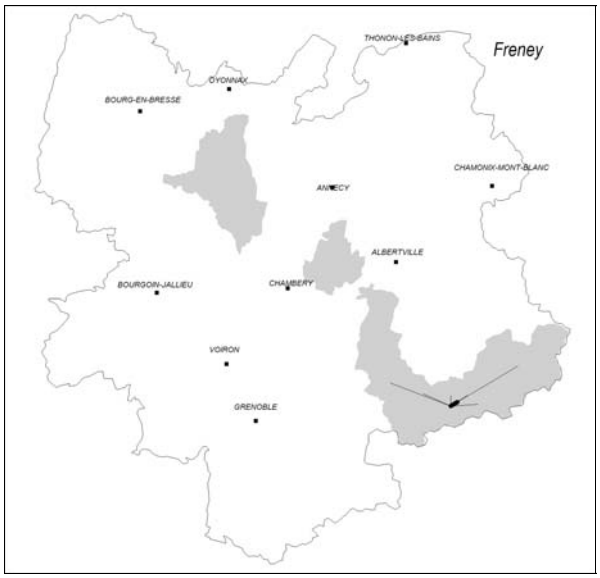

Le Chatel
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

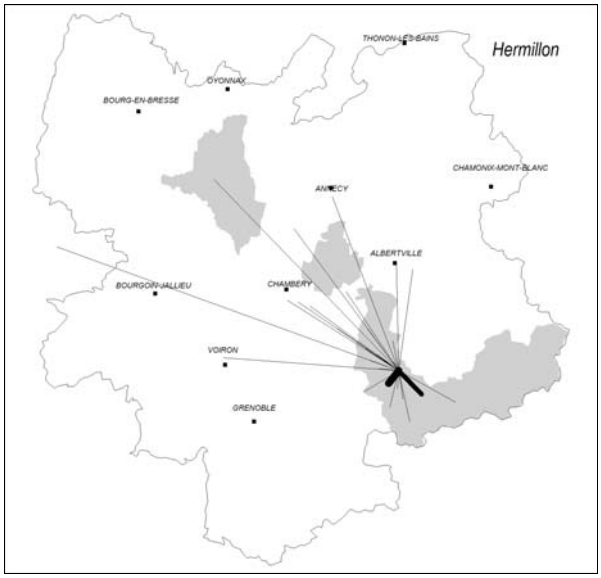

Les Chavannes
-en-Maurienne
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

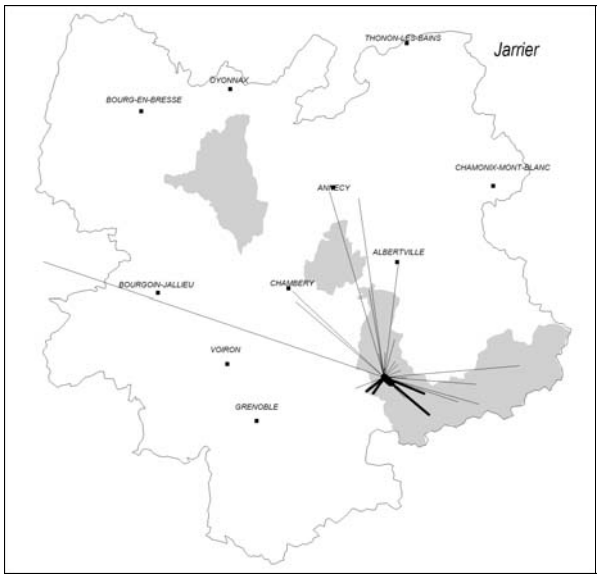

Epierre
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

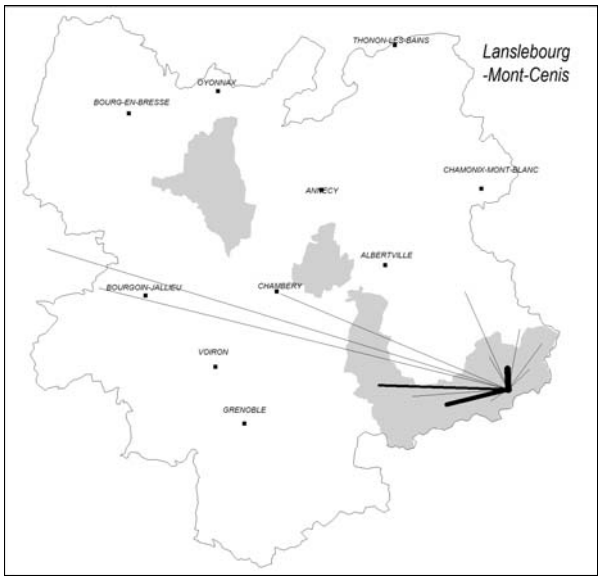

Fontcouverte
-la-Toussuire
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

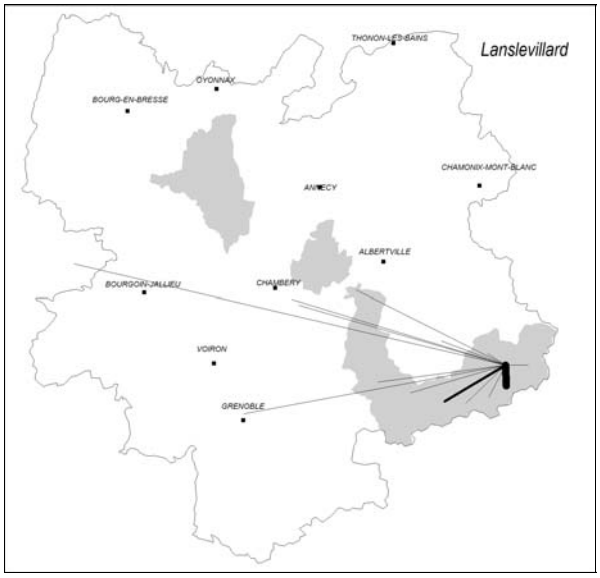

Fourneaux
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

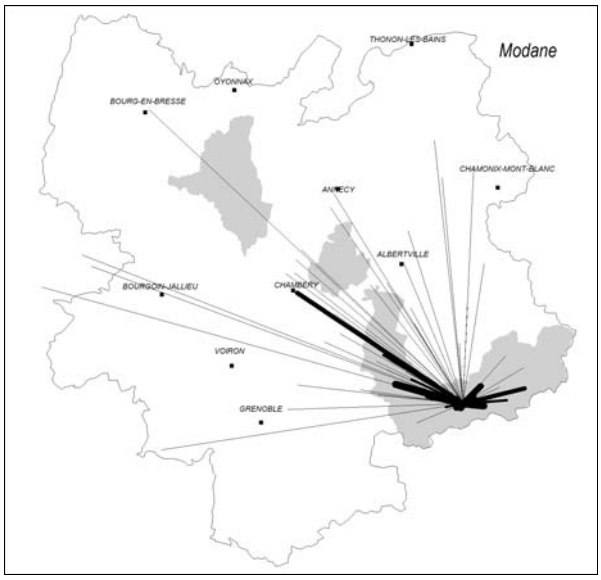

Freney
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

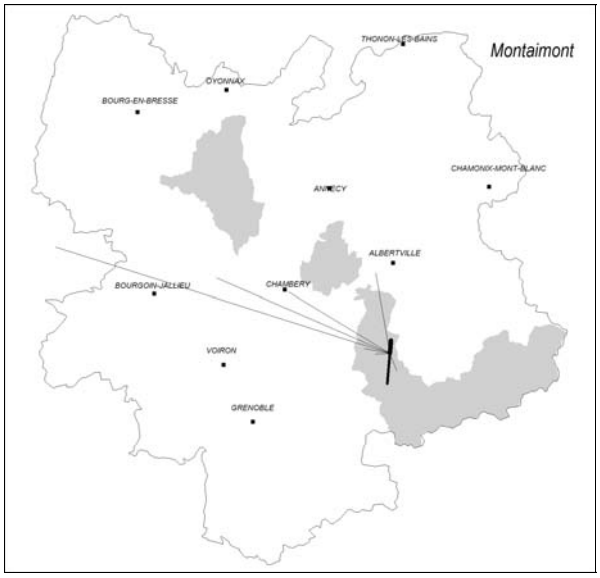

Hermillon
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

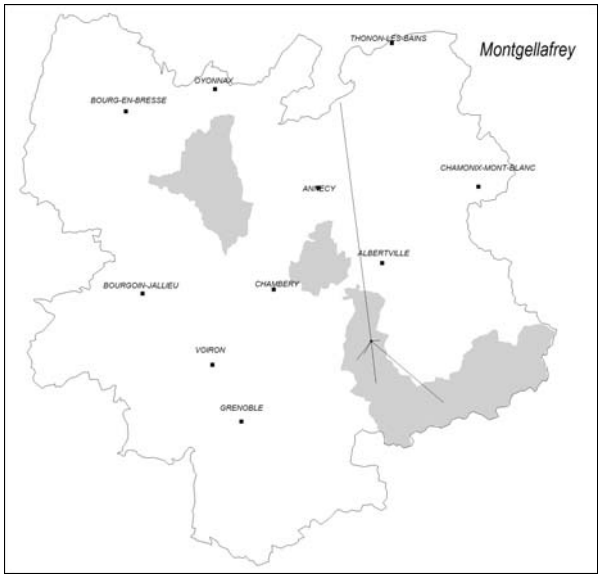

Jarrier
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

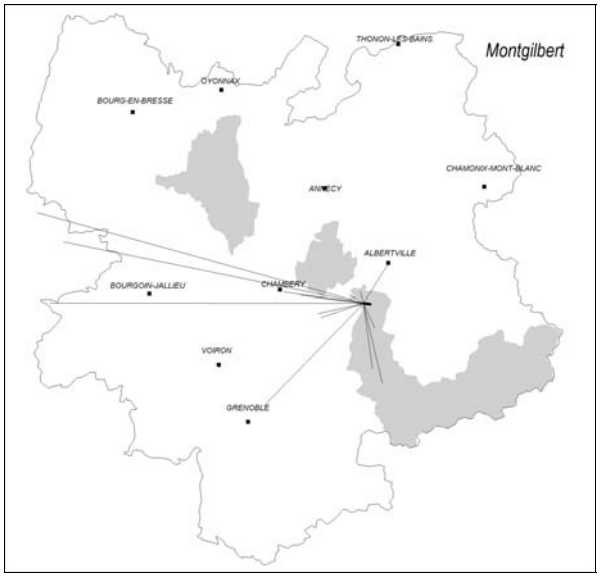

Lanslebourg
-Mont-Cenis
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

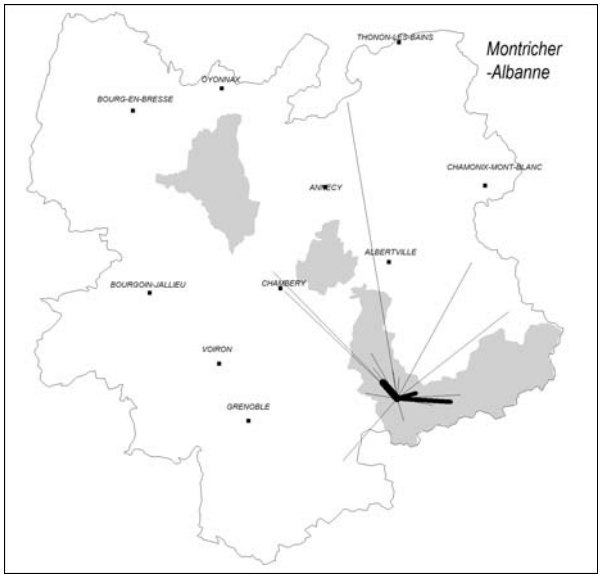

Lanslevillard
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

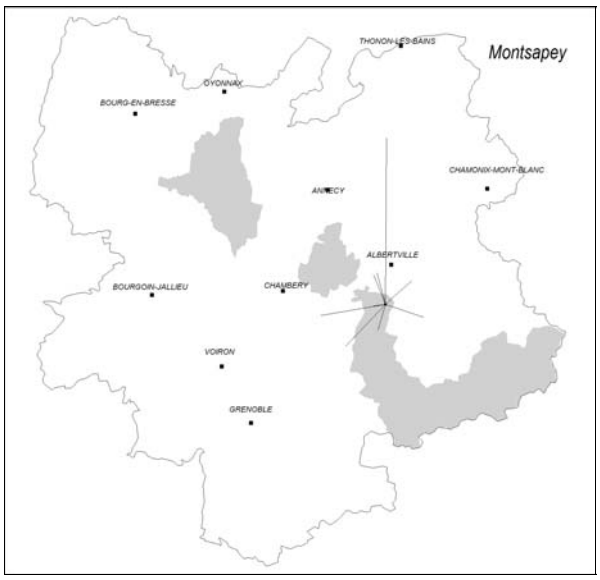

Modane
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

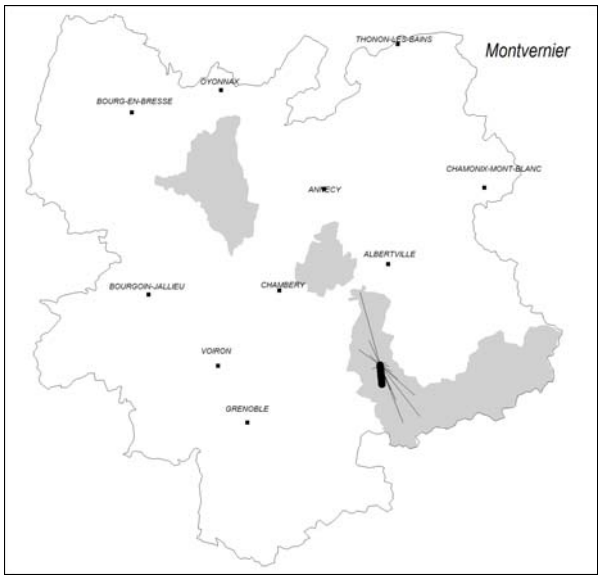

Montaimont
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

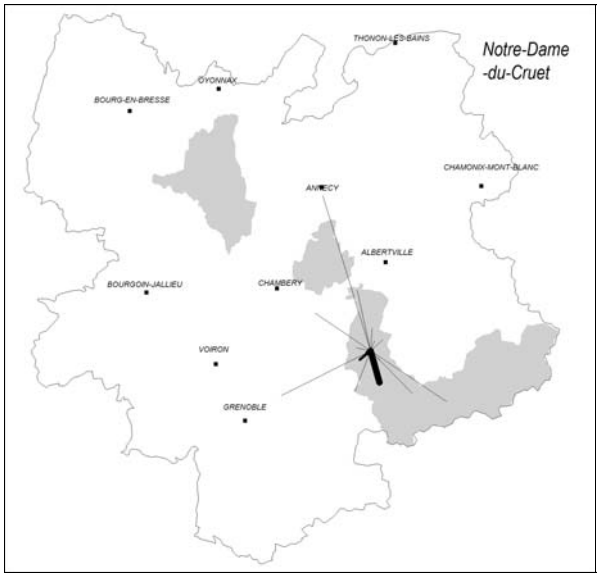

Montgellafrey
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE


Montgilbert
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

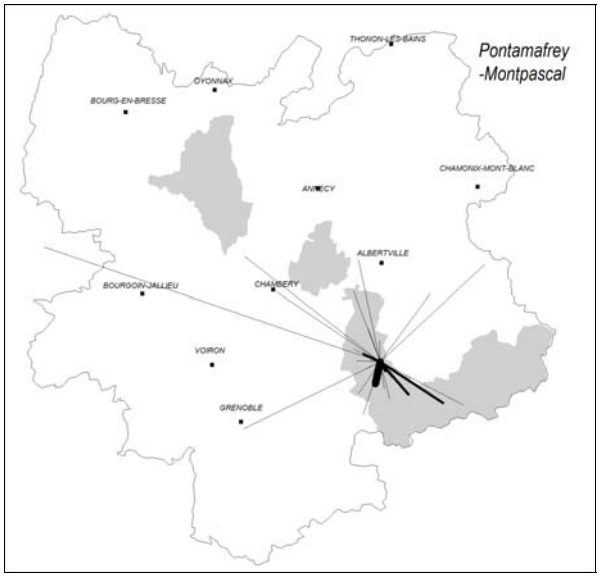

Montricher
-Albanne
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

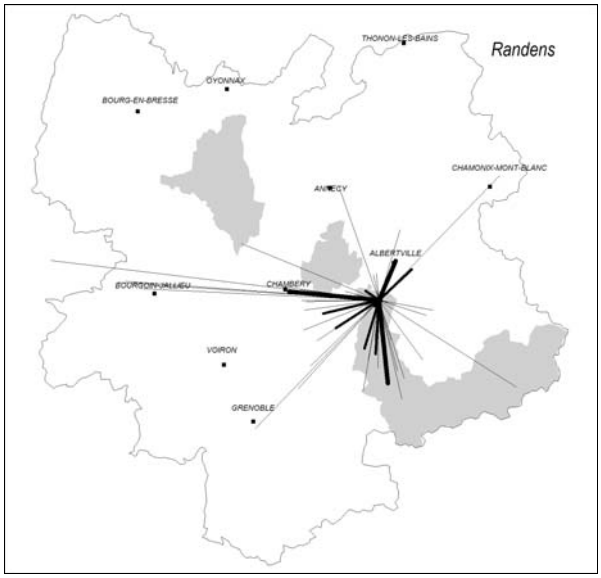

Montsapey
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

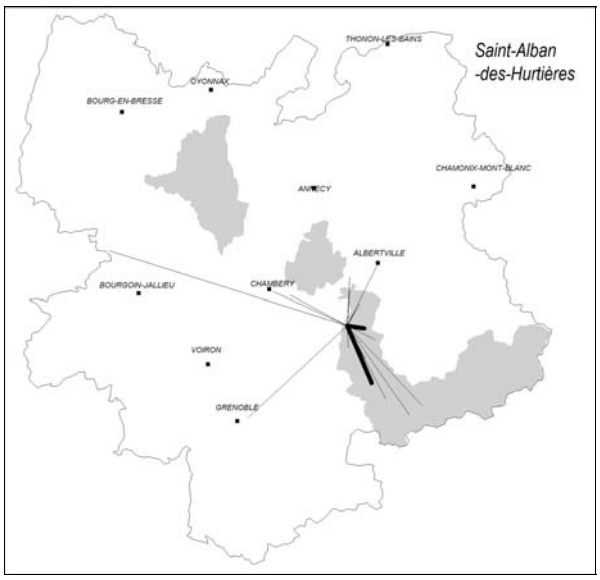

Montvernier
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

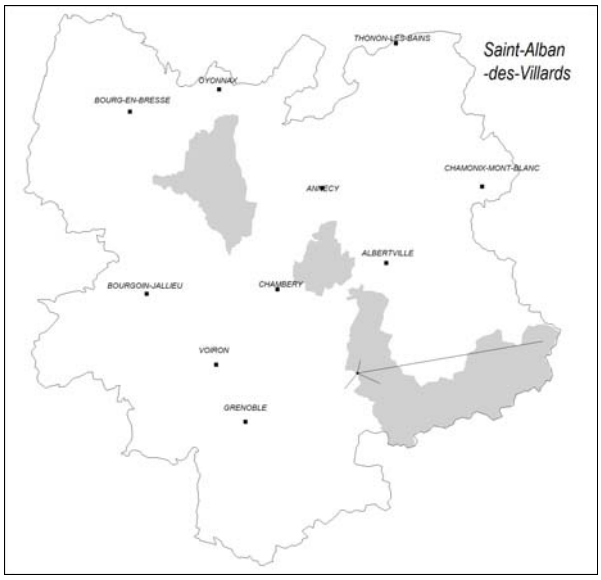

Notre-Dame
-du-Cruet
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

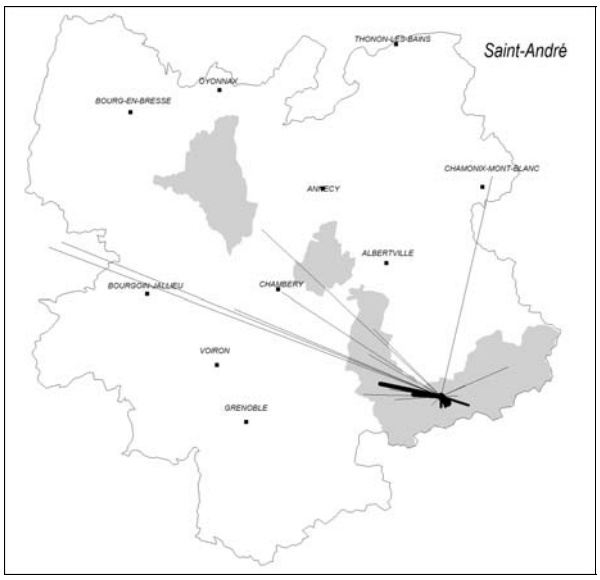
Orelle
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

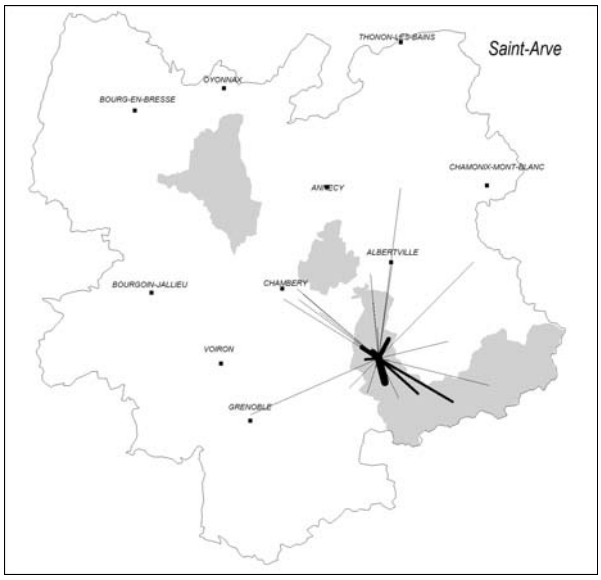

Pontamafrey
-Montpascal
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

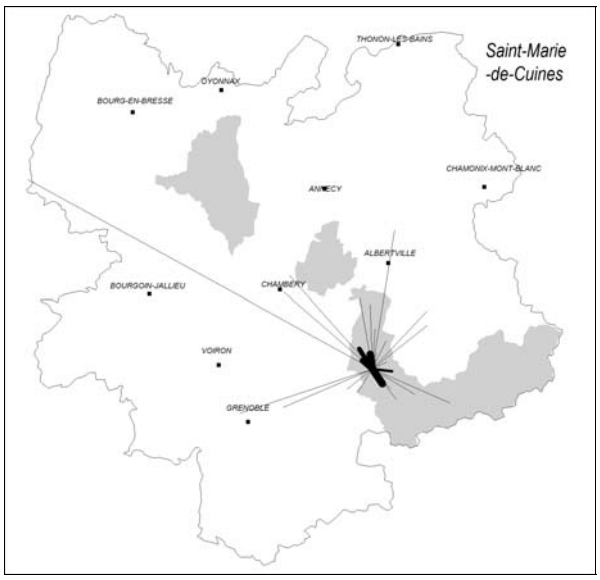

Randens
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

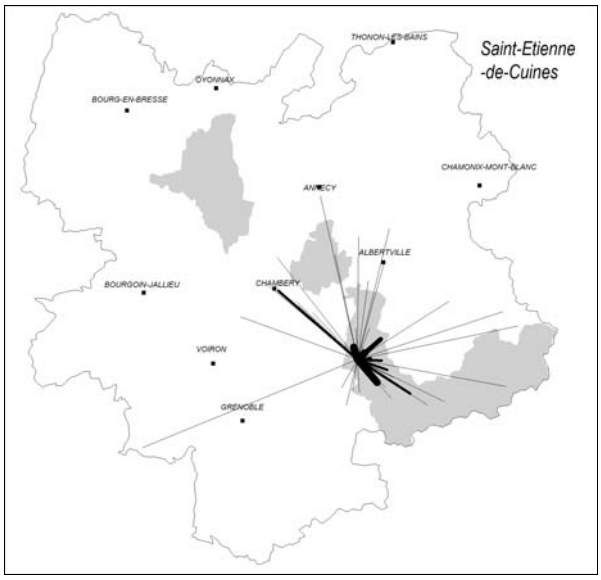

Saint-Alban
-des-Hurtières
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

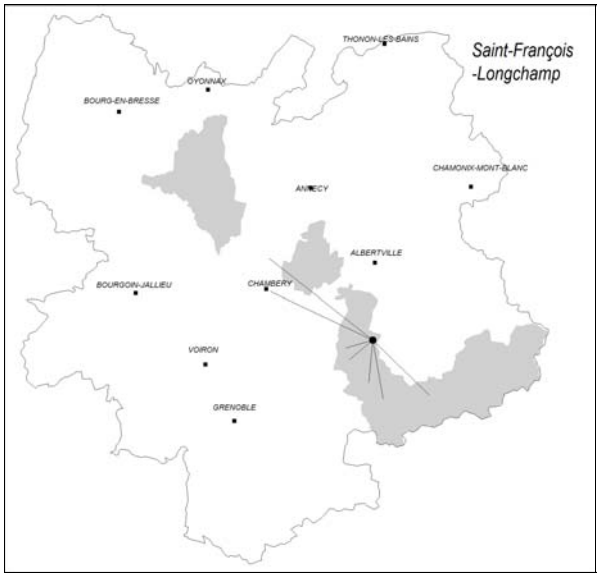

Saint-Alban
-des-Villards
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

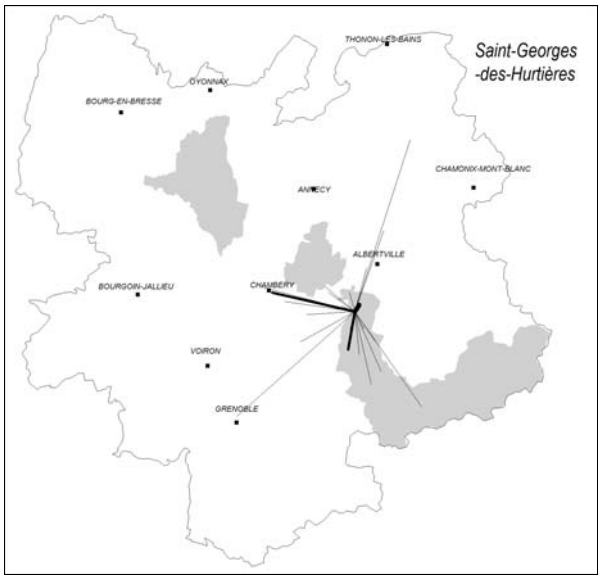

Saint-André
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

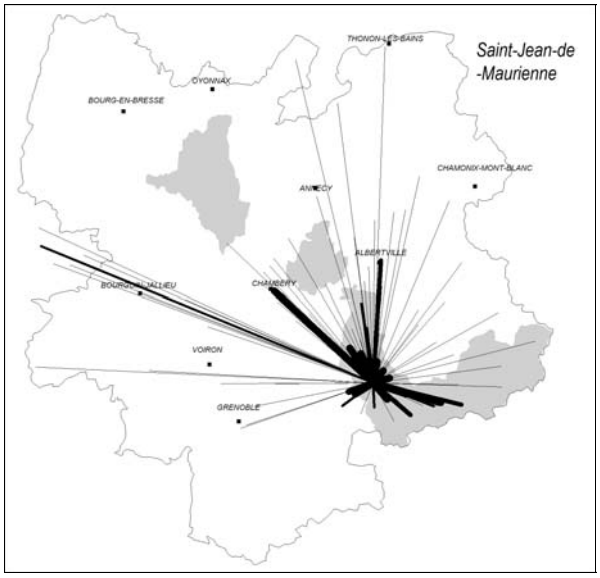

Saint-Arve
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

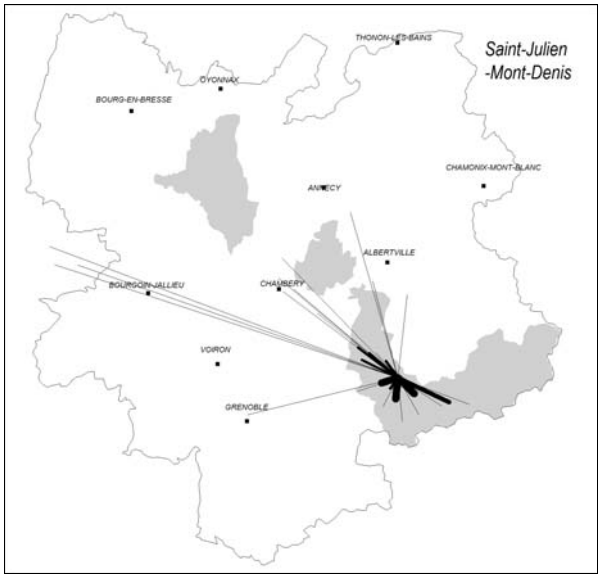

Saint-Marie
-de-Cuines
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

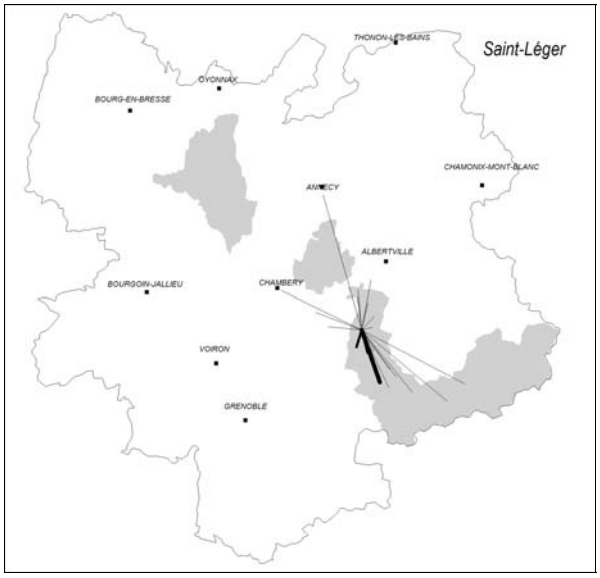

Saint-Etienne
-de-Cuines
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
ANNECY
CHAMONIX-MONT-BLANC
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

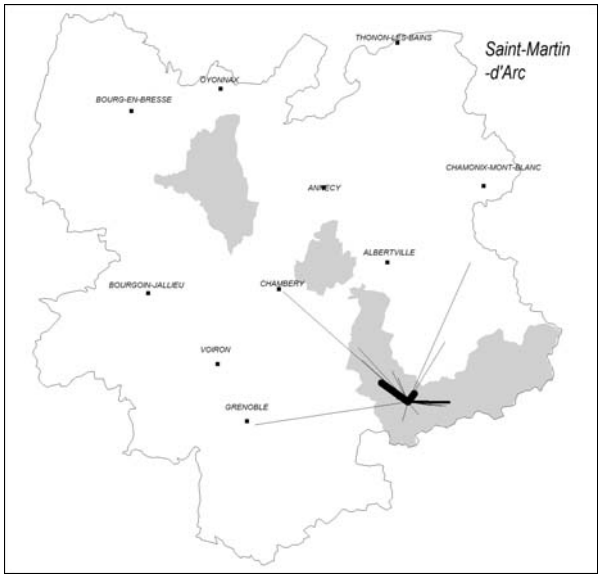

Saint-François
-Longchamp
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

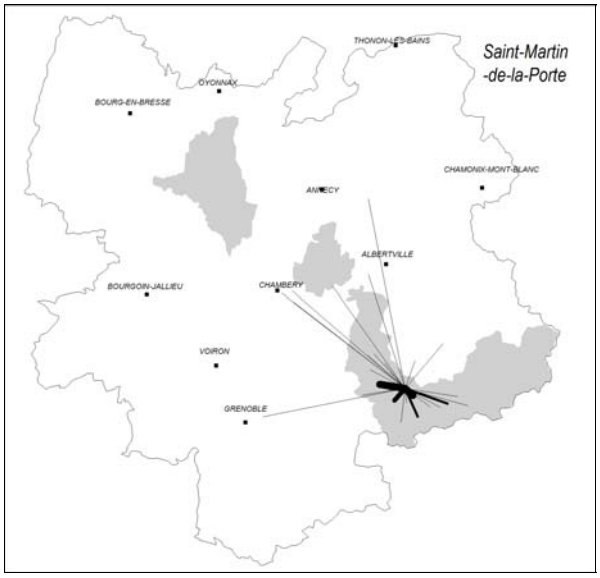

Saint-Georges
-des-Hurtières
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

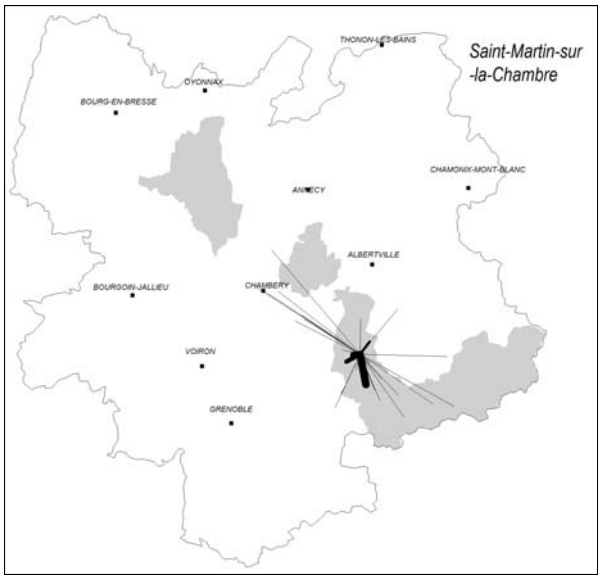

Saint-Jean-de
-Maurienne
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

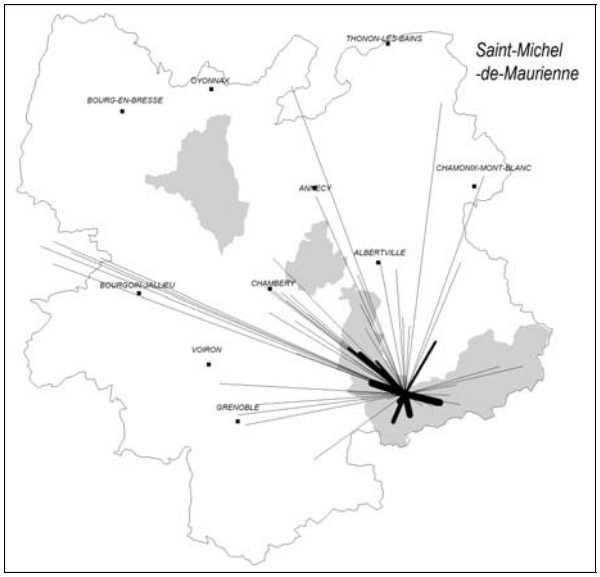

Saint-Julien
-Mont-Denis
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

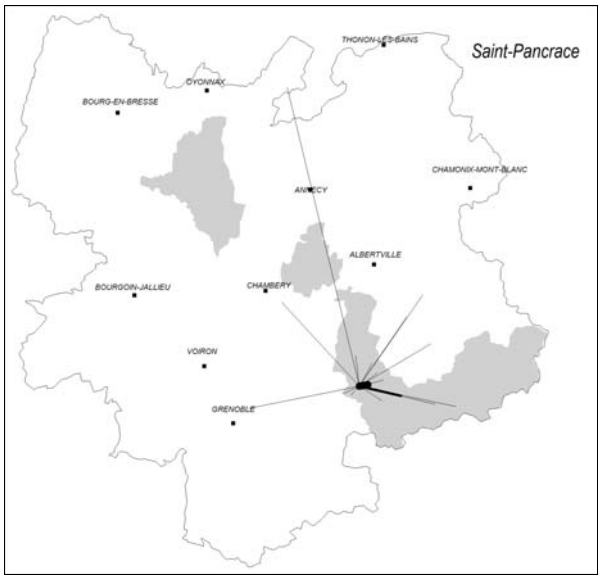

Saint-Léger
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

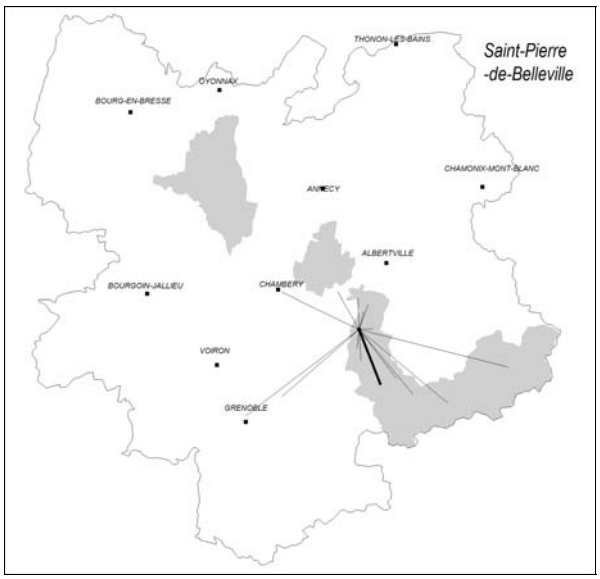

Saint-Martin
-d'Arc
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

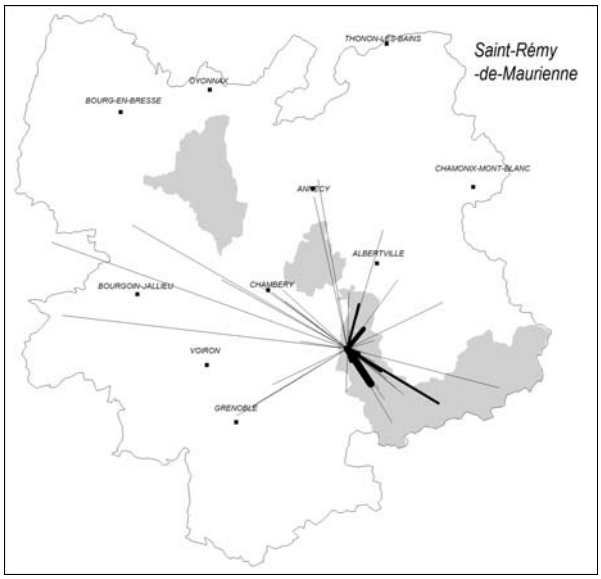

Saint-Martin
-de-la-Porte
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE

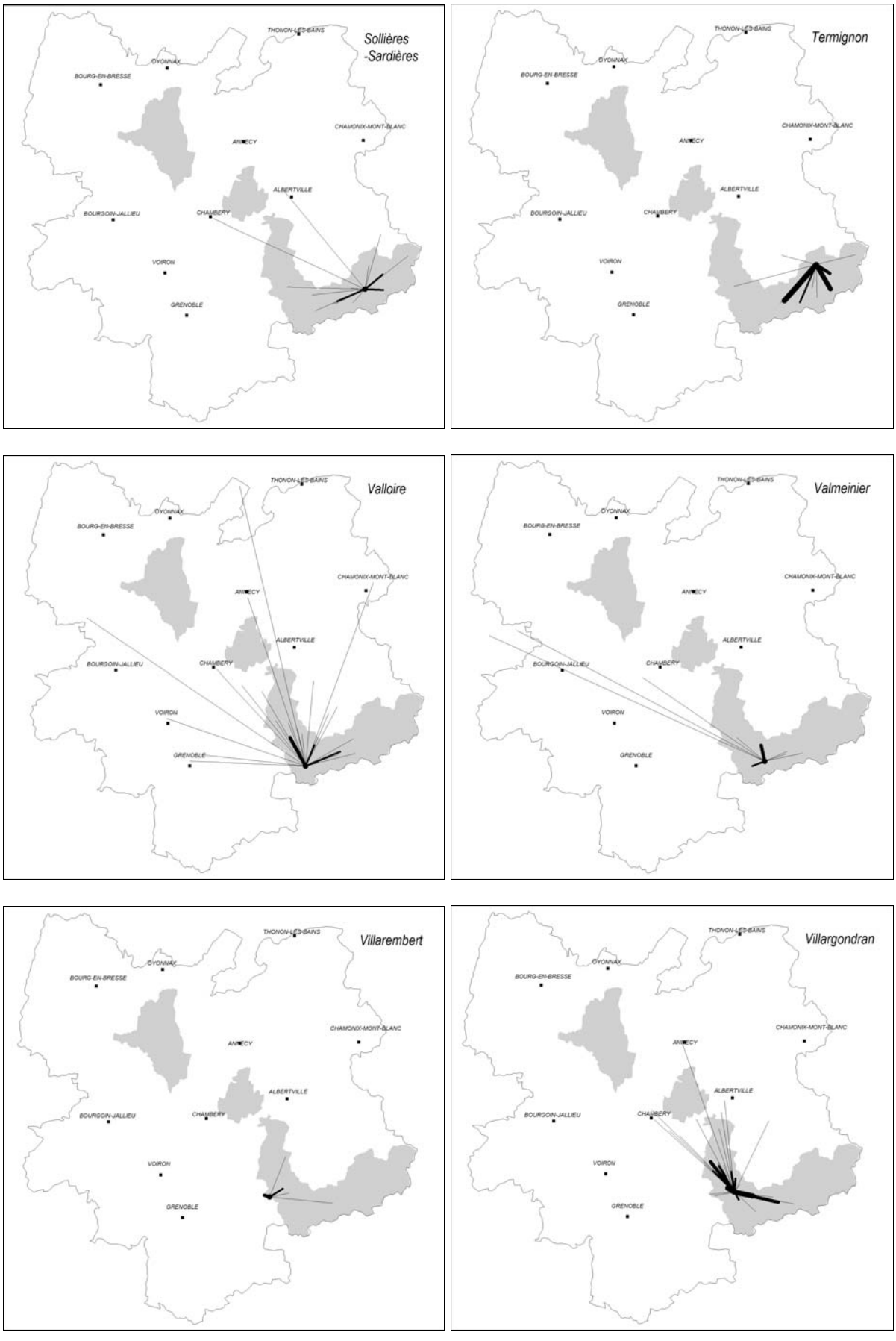

Saint-Martin-sur
-la-Chambre
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE


Saint-Michel
-de-Maurienne
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE


Saint-Pancrace
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE


Saint-Pierre
-de-Belleville
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE


Saint-Rémy
-de-Maurienne
THONON-LES-BAINS
OYONNAX
BOURG-EN-BRESSE
CHAMONIX-MONT-BLANC
ANNECY
ALBERTVILLE
BOURGOIN-JALLIEU
CHAMBERY
VOIRON
GRENOBLE



Réalisation : L.Berne, EDYTEM, 2007 ; source : INSEE, RGP 1999

Table des documents

Doc. n°1 : Quand l'histoire se rappelle au présent : points de repère le long de l'axe Lyon-Italie 20
Doc. n°2 : L'approche empirique pour la mesure des effets structurants 30
Doc. n°3 : Modèle spatial d'attraction autoroutière 33
Doc. n°4 : Six obstacles composants du système enclavement 38
Doc. n°5 : « Une sociologie de la mondialisation » 42
Doc. n° 6: Fondements et types d'enclavement : un mariage conceptuel prometteur 44
Doc. n°7 : Typologie du zonage fonctionnel de l'espace selon l'INSEE 48
Doc. n°8 : Approche technocratique des régions de montagne et de la ruralité 49
Doc. n°9 : Le « V Chambérien », un espace montagnard ? 50
Doc. n°10 : Le Cervin cerné par le « progrès » 54
Doc. n°11 : Trafics routiers et ferroviaires de marchandises aux principaux cols et tunnels de l'arc alpin 56
Doc. n°12 : Relations entre systèmes de transport et urbanisation dans les Alpes 58
Doc. n°13 : Réinterprétation graphique du modèle de Gian-Paolo Torricelli 58
Doc. n°14 : les « rapports d'appropriations » pour comprendre l'ouverture et la fermeture 60
Doc. n°15 : Les terrains d'étude 63
Doc. n°16 : Treillages autoroutier et ferroviaire 64
Doc. n°17 : Les contrastes de dynamiques démographiques 66
Doc. n°18 : La voiture, un indicateur de mobilité et de dynamique territoriale 67
Doc. n°19 : Travailler dans sa commune de résidence 68
Doc. n°20 : Espace de transit 68
Doc. n°21 : Croisements et synthèse des indicateurs de structure et de dynamiques 69
Doc. n°22 : Le Bugey (vue oblique de photos aériennes drapées sur un modèle numérique de terrain) 70
Doc. n°23 : Le massif des Bauges (vue oblique de photos aériennes drapées sur un modèle numérique de terrain) 71
Doc. n°24 : L'entrée de la vallée de la Maurienne (vue oblique de photos aériennes drapées sur un modèle numérique de terrain) 72
Doc. n°25 : Archéologie gallo-romaine 74
Doc. n°26 : Ports, routes et péages du XIII^{è} au XV^{è} siècle 77
Doc. n°27 : Lanslebourg, le long de la route du Mont-Cenis 79
Doc. n°28 : Routes et foires de la fin du XVIII^{è} au début du XIX^{è} siècle 80
Doc. n°29 : Système autoroutier et industriel en 2006 81
Doc. n°30: Synthèse des occurrences cartographiques de l'époque romaine à nos jours 82
Doc. n°31 : Les quatre registres de l'analyse spatiale 84
Doc. n°32 : Questionnaire distribué aux habitants 90
Doc. n°33 : Questionnaire distribué aux étudiants 92
Doc. n°34 : Un exemple d'ouverture/fermeture. La RN6 à Epierre. 99
Doc. n°35 : Répartition modale des déplacements en France (en milliards de km) 102
Doc. n°36 : Desserte du territoire français par les réseaux autoroutiers et ferroviaires à grande vitesse en 2003 103
Doc. n°37 : L'extension du réseau autoroutier en Rhône-Alpes 106
Doc. n°38 : Méthode de calcul de l'indice de connexité routière et autoroutière 108
Doc. n°39 : Indice de connexité routière pour les départements de l'Ain, de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie en 2003 (par commune) 109

Doc. n°40 : Indice de connexité routière dans chacune des communes des trois terrains d'étude
Doc. n°41 : Indice de connexité routière dans le Bugey 111
Doc. n°42 : Indice de connexité routière dans le massif des Bauges 112
Doc. n°43 : Indice de connexité routière en Maurienne 112
Doc. n°44 : Une offre routière écartant les « cœurs » 113
Doc. n°45 : La contraction du réseau ferré rhône-alpin 114
Doc. n°46 : Temps d'accès en véhicule personnel à la gare TER la plus proche 115
Doc. n°47 : Typologie des gares de la région Rhône-Alpes 116
Doc. n°48 : Les horaires de la SNCF, matériau de base pour le calcul de l'indice nodal d'accessibilité 117
Doc. n°49 : Relations ferroviaires étudiées 118
Doc. n°50 : Fréquence pondérée des allers simples - Bugey 118
Doc. n°51 : Temps de parcours moyen (en minutes) - Bauges et Maurienne 119
Doc. n°52 : L'accessibilité ferroviaire du Bugey, des Bauges et de la Maurienne 120
Doc. n°53 : L'accessibilité ferroviaire dépendante des points d'entrées sur le réseau 122
Doc. n°54 : Trafic de voyageurs dans les aéroports rhônalpins en 2007 123
Doc. n°55 : Le rôle de l'accessibilité routière dans l'accessibilité aérienne 124
Doc. n°56 : Taux de couverture estimé, par département, de la population en offre dégroupée 126
Doc. n°57 : Couverture en technologies haut débit dans la région Rhône-Alpes 127
Doc. n°58 : Offre de transport 128
Doc. n°59 : Planification des aménagements routiers dans la contractualisation Etat - Région 133
Doc. n°60 : Priorisation de la politique d'investissement sur le réseau routier du département de l'Ain en 1986 136
Doc. n°61 : Indice de priorité des investissements selon l'itinéraire 137
Doc. n°62 : Répartition des investissements en 1986 139
Doc. n°63 : Niveaux de service pour le déneigement des routes du département de l'Ain 141
Doc. n°64 : Secteurs à déneiger prioritairement dans le département de l'Ain 142
Doc. n°66 : Mobilité mondiale des personnes 149
Doc. n°67 : Témoignages de « couples TGV » 150
Doc. n°68 : Conceptualisation schématique de la mobilité 151
Doc. n°69 : Typologie des flux de marchandises en Rhône-Alpes, en 2002 155
Doc. n°70 : Trafic routier et autoroutier en 1991 et 2005 156
Doc. n°71 : Trafic de poids lourds 157
Doc. n°72 : Trafic ferroviaire fret en 2000 dans les départements de l'Ain, de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie 158
Doc. n°73 : Situations relatives à l'espace de transit 159
Doc. n°74 : Structure de la base de données des navettes domicile-travail 161
Doc. n°75 : Trois exemples de représentation des navettes domicile-travail : Talissieu et Chevillard (Bugey), Les Déserts (Bauges) et Orelle (Maurienne) 163
Doc. n°76 : Répartition des emplois pourvus dans les principaux pôles du Bugey 165
Doc. n°77 : Les navettes domicile-travail dans le Bugey 166
Doc. n°78 : Les cellules de mobilités en Bugey 167
Doc. n°79 : Les navettes domicile-travail des Bauges 169

Doc. n°80 : Les cellules de mobilités dans les Bauges 170
Doc. n°81 : Synthèse des navettes domicile-travail en Maurienne 171
Doc. n°82 : Cellules mobilités en Maurienne 172
Doc. n°83 : Les principaux pôles d'emplois de Maurienne 173
Doc. n°84 : L'utilisation des transports rapides en Bugey 176
Doc. n°85 : Motifs et fréquences d'utilisation de l'autoroute (en valeurs absolues) 177
Doc. n°86 : Aires d'influences des diffuseurs autoroutiers depuis… 178
Doc. n°87 : Types d'espaces multi-enjeux 180
Doc. n°88 : Les coquilles de l'homme 185
Doc. n°89 : Perceptions de la qualité de l'accès à l'autoroute 188
Doc. n°90 : Perceptions du temps de parcours pour accéder à l'autoroute 188
Doc. n°91 : La représentation de l'accès aux diffuseurs autoroutiers par les habitants du Bugey 189
Doc. n°92 : Qualité de l'accès aux diffuseurs autoroutiers depuis les Bauges estimée par les habitants 190
Doc. n°93 : Qualité de l'accès aux diffuseurs autoroutiers depuis la vallée de la Maurienne 191
Doc. n°94 : Les aspects positifs de l'accès au secteur de vie depuis l'extérieur 193
Doc. n°95 : Les aspects négatifs de l'accès au secteur de vie depuis l'extérieur 194
Doc. n°96 : Les aspects négatifs des transports dans les déplacements quotidiens et pour l'accès au secteur de vie depuis l'extérieur 197
Doc. n°97 : Les aspects négatifs des transports dans les déplacements quotidiens 198
Doc. n°98 : Les aspects positifs des transports dans les déplacements quotidiens 199
Doc. n°99 : Les marqueurs territoriaux du Bugey via Internet 202
Doc. n°100 : Les marqueurs territoriaux des Bauges via Internet 203
Doc. n°101 : Les marqueurs territoriaux de la Maurienne via Internet 204
Doc. n°102 : Aux sources de l'espace vécu, « être de quelque part »… 208
Doc. n°103 : Eléments fondateurs de l'espace vécu 210
Doc. n°104 : Citations des objets géographiques structurant les représentations, par terrain d'étude 214
Doc. n°105 : Organisation du système de transport autour de l'offre, des pratiques et des représentations 216
Doc. n°106 : Interrelations entre réseaux de transport et territoires 217
Doc. n°107 : Critères et seuils pour mesurer l'ouverture et la fermeture 228
Doc. n°108 : La grille de pondération des critères d'ouverture et de fermeture appliquée à… 229
Doc. n°109 : L'ouverture/fermeture au sein du Bugey 231
Doc. n°110 : Les critères d'ouverture/fermeture en Bugey 232
Doc. n°111 : Synthèse de l'ouverture/fermeture dans les Bauges et la Maurienne 236
Doc. n°112 : Les critères d'ouverture/fermeture dans les Bauges 237
Doc. n°113 : Les critères d'ouverture et de fermeture de la Maurienne 240
Doc. n°114 : Types d'ouverture/fermeture du Bugey, des Bauges et de la Maurienne 243
Doc. n°115 : De l'ouverture différenciée à la fermeture différenciée - Modane 246
Doc. n°116 : Un processus d'ouverture constant malgré une fermeture par l'offre 247
Doc. n°117 : De l'ouverture par l'offre à l'appropriation de cette ouverture par les pratiques et par les représentations 248

Doc. n°118 : « s'ouvrir soi-même » en cas de chutes de neige dans la montagne du Bugey 250
Doc. n°119 : Ouverture/fermeture temporaire des espaces de transit lors des vacances hivernales 251
Doc. n°120 : Subdivisions socio-spatiales 253
Doc. n°121 : Les cinq modèles territoriaux de l'enclavement 253
Doc. n°122 : Les stations de sport d'hiver, clef de voûte de l'espace montagnard 256
Doc. n°123: Les espaces forestiers et minéraux, des isolats ? 259
Doc. n°124 : Types de situations territoriale 261
Doc. n°125 : Le Bugey et les Bauges, cœurs de mailles autoroutières 263
Doc. n°126 : Diversité et fragmentation topographique des mailles 266
Doc. n°127 : Maillage économique (par secteur d'activité) 267
Doc. n°128 : Répartition de la population dans la maille 268
Doc. n°129 : Maille sous influence, maille indépendante 269
Doc. n°130 : Organisation théorique d'une maille et de son coeur 271
Doc. n°131 : Les cœurs de maille, points de rupture de l'attractivité des diffuseurs autoroutiers 273
Doc. n°132 : Variété des diffuseurs empruntés dans les cœurs de maille (en nombre de citations) 274
Doc. n°133 : Emploi salarié touristique 281
Doc. n°134 : L'obstacle et le passage, deux situations de référence* en Maurienne Réponses des habitants enquêtés à la question « comment situeriez-vous l'endroit où vous habitez ? » 283
Doc. n°135 : Autoroute de Maurienne à St-André, en direction de l'Italie 284
Doc. n°136: Processus d'ouverture/fermeture à travers l'historique du passage à Modane 285
Doc. n°137 : Construction de l'identité territoriale 287
Doc. n°138: Dysfonctionnement de l'identité montagnarde 289
Doc. n°139: Construction de l'identité de la fermeture 290
Doc. n°140 : Fondements géographiques d'une identité de la fermeture propre à la montagne 292
Doc. n°141 : Les communes des terrains d'étude 325
Doc. n°142 : Les navettes domicile-travail des communes du Bugey 327
Doc. n°143 : Les navettes domicile-travail des communes des Bauges 338
Doc. n°144 : Les navettes domicile-travail des communes de Maurienne 342

Table des matières

Introduction 11

PREMIERE PAR TIE : L'OUVERTURE/FERMETURE, UN ELEMENT DES INTERACTIONS RESEAUX DE TRANSPORTS - TERRITOIRES 17

Chapitre 1 : Le positionnement scientifique 23

1-1 Le système transports/territoire : entre géographie des transports et géographie des représentations 24
1-1-1 Trois décennies de recherche sur les effets structurants des infrastructures de transports : acquis, doutes et persistances 26
> Les effets structurants : un objet scientifique investi d'enjeux politiques 27
> La méthodologie au cœur des débats sur les effets structurants 28
> Limites et dépassements des effets structurants 30
1-1-2 Infrastructures de transports et dynamiques territoriales 31
1-1-3 Ouverture et fermeture des territoires : une nouvelle approche 34
> Du point de vue de l'ouverture 36
> Définitions et contextes 36
> En quoi le territoire a-t-il sa place dans les débats sur l'ouverture et la fermeture ? 39
> Des réseaux pour unir et pour mettre à distance 41

1-2 La montagne : objet et contexte géographique privilégié pour l'observation de l'ouverture et de la fermeture des territoires 45
1-2-1 La montagne, objet géographique 46
1-2-2 La montagne entre ville et campagne : fonctionnements et représentations croisées 48
> Espaces ruraux et société urbaine 51
> Urbanité et montagne 52
1-2-3 Enjamber des territoires pour traverser les montagnes : un compromis nécessaire ? 53
> Traverser les montagnes : une approche paradigmatique 55
> La montagne, révélatrice de vitesses différenciées 57

Chapitre 2 : La méthodologie générale de la recherche 61

2-1 Bugey, Bauges et Maurienne, trois terrains d'étude au cœur d'une « *région de circulation* » 62
2-1-1 Sélection des terrains d'étude 62
> Les indicateurs de structure 62
> Les indicateurs de dynamique 65
2-1-2 Les trois terrains retenus 70
> Le BUGEY, cœur de maille autoroutière et ferroviaire, espace de marge en bordure d'un ancien axe majeur 70
> Le massif des BAUGES, noyau montagnard dans une nébuleuse urbaine 71
> La vallée de la MAURIENNE, lieu de passage et espace transfrontalier 72
2-1-3 Trois terrains d'études ancrés au cœur d'un espace de transit historique 73
> Structuration des réseaux à l'époque romaine 73
> Les comtes de Savoie, « portiers des Alpes » 76

> Bugey, Bauges et Maurienne au cœur du système routier stratégique du XIXè siècle 78
> 2000 ans de permanence ? 81
2-2 Méthode pour la mise en évidence des mécanismes d'ouverture et de fermeture selon une approche intégrative 83
2-2-1 Du dispositif méthodologique au modèle géographique 83
> Etape 1 : des pratiques pour redessiner des territoires : mesurer l'accessibilité 85
> Etape 2 : Représentations territoriales : le caractère subjectif de l'ouverture et de la fermeture 86
> Etape 3 : confrontation des mobilités et des représentations : vers la construction du modèle 87
2-2-2 Les techniques mises en oeuvre 87
> Les données chiffrées à disposition 88
> Les données « de terrain » 89
> Une cartographie dynamique 94
> La phase d'interprétation 94

DEUXIEME PARTIE : LES CRITERES DE L'OUVERTURE/FERMETURE DE TERRITOIRE. TROIS APPROCHES EN UNE. 97

Chapitre 3 : L'offre de transport, une approche classique 101

3-1 L'offre routière 106
3-1-1 L'ouverture autoroutière rhône-alpine 106
3-1-2 Un outil pertinent pour mesurer la densité d'un réseau : l'indice de connexité 107

3-2 L'offre ferroviaire 114
3-2-1 Données classiques de l'offre ferroviaire 114
3-2-2 Indice nodal d'accessibilité ferroviaire 116

3-3 l'accessibilité aérienne 123

3-4 L'offre numérique 125

3-5 Un système de transport entre rapidité et mise à distance 128
> Performance des réseau de transports rapides 129
> Défaillance des réseaux de transports de proximité 130
> Mise en évidence d'espaces de connexions 130

3-6 L'offre de transport, reflet de politiques et de programmes d'actions en faveur du désenclavement des territoires 131
3-6-1 Politique routière à l'échelle régionale : quels effets sur l'offre routière du Bugey, des Bauges et de la Maurienne ? 131
3-6-2 Deux décennies de politique départementale de désenclavement sur le plateau d'Hauteville 134
3-6-3 Le dispositif de viabilité hivernale dans l'Ain : vecteur de fermeture à l'échelle départementale, révélateur d'initiatives locales d'ouverture 140

Chapitre 4 : Les pratiques des usagers, une approche complémentaire et renouvelée 145

4-1 Les mobilités, entre offre de transport et arbitrages individuels 147
4-1-1 Mobilités et inscriptions spatiales 147
4-1-2 Inégalités sociales et spatiales : les « frontières » de la mobilité 151

4-2 Emergence de territoires de proximité dans un espace de transit : une lecture multi-scalaire de l'ouverture/fermeture 154
4-2-1 Les grands flux de circulation constitutifs d'un espace de transit 154
4-2-2 Analyse spatiale des mobilités quotidiennes 160
> Méthodologie générale pour l'étude des navettes domicile-travail 161
> Les territoires du quotidien marqués par la proximité et à l'origine de la diversité des organisations socio-spatiales 165
4-2-3 Modes de vies et opportunités géographiques : intégration des transports rapides dans les pratiques individuelles 175
> Les infrastructures de transports rapides pratiquées par tous…ou presque 175
> Les motifs et la fréquence d'utilisation de l'autoroute 176
4-2-4 Des territoires à trois vitesses 179

Chapitre 5 : Les représentations des populations, une approche récente 183

5-1 Des réseaux de transports représentés pour mesurer l'accessibilité 186
5-1-1 Le rôle ambigu des infrastructures de transports rapides dans les représentations territoriales 187
> Accéder aux infrastructures de transports rapides 187
> Représentations de l'accessibilité aux infrastructures de transports rapides 192
5-1-2 Une fermeture au quotidien vécue prosaïquement 196

5-2 L'identite territoriale, substrat ideel de l'ouverture et de la fermeture 200
5-2-1 De la représentation spatiale à l'idéologie territoriale : les marqueurs territoriaux 201
5-2-2 L'espace vécu pour comprendre le sens donné au territoire 207
> « Etre de quelque part »… 207
> Des objets géographiques représentés, éléments structurants de l'espace vécu 209

TROISIEME PARTIE : CONTRIBUTIONS A LA CONNAISSANCE DE L'OUVERTURE / FERMETURE 219

Chapitre 6 : Etats et degrés d'ouverture/fermeture 223

6-1 Les différentes approches pour la mesure de l'ouverture et de la fermeture 224
6-1-1 La difficile quantification de seuils 224
6-1-2 Subjectivité et psychologie de l'ouverture/fermeture grâce aux critères qualitatifs 225
6-1-3 Comparer pour évaluer 226

6-2 Contribution méthodologique a la mesure de l'ouverture et de la fermeture des territoires 227
> Le parti pris de la pondération 229

6-3 Situations d'ouverture et de fermeture dans le Bugey, les Bauges et la Maurienne 231
6-3-1 Un espace plutôt fermé : le Bugey 231
> Les sous-ensembles du Bugey 233
> Le Bugey 235
6-3-2 Deux espaces plutôt ouverts : Le massif des Bauges et la vallée de la Maurienne 236
> Les Bauges, un territoire qui se considère comme ouvert 236
> La vallée de la Maurienne : une ouverture par l'offre et par les pratiques 239

Chapitre 7 : Processus et formes géographiques d'ouverture/fermeture 245

7-1 Processus d'ouverture et de fermeture 245
7-1-1 Les processus structurels 246
> Modane, les infrastructures de transport au cœur des processus d'ouverture et de fermeture 246
> Belley, où la stabilité d'un processus d'ouverture, malgré des signes de fermeture 247
> La « boucle identitaire » dans le processus d'ouverture des Bauges 248
7-1-2 Les processus conjoncturels 249
> L'offre comme élément déclencheur du processus 249
> Pratiques cumulées et relativité de l'ouverture/fermeture 251

7-2 Un apport à la typologie de l'enclavement de B. Steck 252
> La maille 254
> La clôture assumée 255
> La clef de voûte 256
> L'inclusion 257
> L'isolat 258
> Un nouveau type de fermeture, « la brèche » 260

Chapitre 8 : La question de la maille 263

8-1 Gravitation, diffusion, centralité et exclusion : effets de la distance dans la maille 264
> La fragmentation d'entités topographiques par le réseau 265
> Un gradient d'intensité économique 266
> La maille, un espace vécu ? 269

8-2 Effet de réseau et maille 272
> Ligne de partage par le maillage autoroutier 272

Chapitre 9 : Le facteur montagne 277

9-1 La montagne au rythme des saisons : temporalité de l'ouverture et de la fermeture 279

9-2 « *Pour qu'il y ait barrière, il faut qu'il y ait chemin* ». la dialectique du passage et de l'obstacle 282
> L'obstacle 283
> Le passage 284

9-3 Montagne et identités : réalités, doutes et propositions 286
> L'identité montagnarde en question 288
> Une identité de la fermeture spécifique aux territoires de montagne 289

Conclusion 295

Orientations bibliographiques 305

Annexes 323

Table des documents 353

Table des matières 359

Résumé

Désenclavement et enclavement, maître-mots devenus ouverture et fermeture de territoire, sont au cœur de la thématique. Considérée jusqu'à une date récente par l'unique entrée des infrastructures, l'ouverture de territoires par les transports est abordée certes sous l'angle de l'offre de transport, mais elle s'attache aussi à prendre en compte les pratiques de déplacements des usagers et les représentations territoriales des habitants. Qualifier l'état et les degrés d'ouverture/fermeture, tout en améliorant leur mesure, connaître les processus et leurs formes géographiques, tels sont les objectifs de la présente recherche doctorale.

Focalisée sur trois territoires de montagne, le Bugey, le massif des Bauges et la vallée de la Maurienne, la démarche définit et évalue des critères d'appréciation, qu'elle développe en une analyse fine et comparative, afin de mieux cerner les niveaux d'ouverture et fermeture tout en mettant en lumière ce qui, dans ces processus territoriaux, relève de contextes spécifiques : milieu montagnard, cœur de maille.

Alors que la première partie situe cette thématique dans le champ de la recherche sur les interactions entre réseaux de transports et territoires ainsi que la méthodologie suivie (chap.1 et 2), la deuxième partie s'attache à évaluer finement l'ouverture/fermeture des territoires de montagne par le biais des trois principaux indicateurs de l'enclavement : l'offre, les pratiques et les représentations (chap. 3, 4 et 5). En découle la troisième partie, contribution méthodologique et théorique à l'enrichissement de la connaissance géographique de l'ouverture et de la fermeture de territoires par les réseaux de transports (chap. 6, 7, 8 et 9).

***Mots-clefs** : ouverture et fermeture des territoires, enclavement / désenclavement, réseaux de transports, mobilités, accessibilité, représentations territoriales, montagne, maille, Alpes, Bugey, Bauges, Maurienne.*

Abstract

The two key words isolation and encirclement, which later became opening and closure of territory, are at the heart of the studied issue. Until recently, the opening of territories by public transports was only studied under the point of view of infrastructures management. This opening should be discussed in terms of transport supply, but also considere the users moving practices and their mental representation of the territory.The aim of this doctoral research is to caracterize the status and degrees of opening / closing while improving their measurement, and to know the process and their geographical forms.

Focused on three mountainous areas (the Bugey region, the Bauges massif and the Maurienne valley), this approach identifies and estimates assessment standards. This approach then develops a acute comparative analysis, in order to better identify the opening and closure levels, while highlighting the two specificities of these territories: the mountainous environment and the motorway network.

While the first part situates this issue on the reserach field of interactions between transport networks and territories, and on the methodology (chap.1 and 2), the second part assesses in detail the opening / closure of this mountainous areas through the three major isolation indicators: the offer, the practices and the mental representations (chapter 3, 4 and 5). Follows the third part, theoretical and methodological contribution to the improvement of the geographical knowledge of the territories opening and closure by transport networks (chapter 6, 7, 8 and 9).

***Keywords**: opening and closure of the territories, transport networks, mobility, accessibility, mental representations, mountain, mesh, Alpes, Bugey, Bauges, Maurienne.*