Le piémont géographique : essai pour une approche au prisme des interspatialités : étude croisée entre terrains alpin (Alpes franco-suisses) et carpatique (Roumanie)

Anthony Merle

▶ **To cite this version:**

Anthony Merle. Le piémont géographique : essai pour une approche au prisme des interspatialités : étude croisée entre terrains alpin (Alpes franco-suisses) et carpatique (Roumanie). Géographie. Université Grenoble Alpes, 2015. Français. NNT : 2015GREAA021 . tel-01245322v2

HAL Id: tel-01245322

https://theses.hal.science/tel-01245322v2

Submitted on 11 Jan 2016

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.

UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES

Spécialité : **Géographie**

Arrêté ministériel : 7 août 2006

Présentée par

Anthony MERLE

Thèse dirigée par Lionel LASLAZ et codirigée par Christophe GAUCHON

préparée et soutenue à l'Université Savoie Mont-Blanc, au sein du Laboratoire EDYTEM, dans l'École Doctorale SISEO

Le piémont géographique

Essai pour une approche au prisme des interspatialités

Etude croisée entre terrains alpin (Alpes franco-suisses) et carpatique (Roumanie)

Thèse soutenue publiquement le 24 septembre 2015 devant le jury composé de :

Mme Lydia Coudroy de Lille, Professeure des Universités, Université de Lyon (Lumière Lyon 2), rapporteur
Mme Karine Emsellem, Maître de conférences en géographie, Université de Nice, examinateur
M. Christophe Gauchon, Professeur des Universités, Université de Savoie, co-directeur
M. Frédéric Giraut, Professeur ordinaire, Université de Genève, rapporteur
M. Lionel Laslaz, Maître de conférences, Université de Savoie, directeur
Mme Isabelle Lefort, Professeure des Universités, Université de Lyon (Lumière Lyon 2), examinateur

Page de couverture:

Document 0 : Représenter la montagne

Magritte, 1942, *L'appel des cimes*, huile sur toile, 66x56cm, collection particulière.

« *Tout naquit d'un souhait fou, d'un souhait nul : assouvir jusqu'au bout la fascination du cri vain* »

(G. Perec, 1969, p. 17)

Merci…

A Lionel Laslaz, pour toute cette aventure géographique débutée il y a maintenant 14 ans. Il existe des rencontres qui changent une vie : celle-ci en fut une. Ce travail doctoral était une manière de poursuivre cette aventure, de la mener à son terme. Peut-être y aura-t-il d'autres aventures, peut-être que non, mais restera toujours la reconnaissance pour celui qui fut pour moi plus qu'un professeur : une personne sur qui j'ai toujours pu compter et qui n'a cessé de m'accompagner et de participer grandement à ce que je suis devenu.

A Christophe Gauchon, pour avoir accepté d'encadrer ce travail de thèse. Merci d'avoir pleinement participé à ce projet, merci pour les conseils avisés sur de nombreux points de ce travail.

A Anne-Laure Amilhat-Szari, Emmanuelle Boulineau, Karine Emsellem, Frédéric Giraut, Hélène Roth, qui ont tous accepté de constituer l'équipe de comité de thèse d'un travail qui aurait pu être abandonné à tout moment faute de temps et de résultats. Merci pour vos remarques, vos conseils, vos avis et votre participation à nos réunions annuelles.

A Patrick Pigeon, qui m'a fortement influencé dans ma manière de « faire de la géographie ».

A Alexandra, pour les quelques textes roumains qu'elle a bien voulu me traduire.

Aux élèves du collège de Cluses qui, parfois malgré eux, me rappellent à la dure réalité.

A mon père, à ma mère, à ma sœur, pour ce qu'ils m'ont apporté et m'apportent encore.

A Amélie, à qui j'avais promis que ce projet doctoral ne saurait sacrifier la moindre parcelle de notre vie de couple et de famille. J'espère avoir réussi. Pour l'équilibre et la sensibilité que tu m'apportes.

A nos enfants, Candice et Jules, parce qu'eux aussi nous font devenir meilleurs et qu'il n'est rien de plus important…

Introduction……..……9

1ère partie.
En quête et reconquête du piémont……...46

Chapitre 1.
Les terrains à l'épreuve du flou et de la complémentarité……..……..48

Chapitre 2.
Dépasser la complémentarité au profit des mises en relations……..78

2ème partie.
Situation piémontine et métropolisation……141

Chapitre 3.
Les acteurs piémontins ou l'interspatialité comme élément de définition du piémont……...……...144

Chapitre 4.
Les fonctions piémontines des villes du sillon alpin, entre coopérations et concurrences métropolitaines……..…173

3ème partie.
Trajectoires piémontines……209

Chapitre 5.
Trajectoires roumaines : de différences en paradoxes……..……..…..212

Chapitre 6.
Le piémont au gré des caractéristiques de peuplement……....239

Conclusion……274

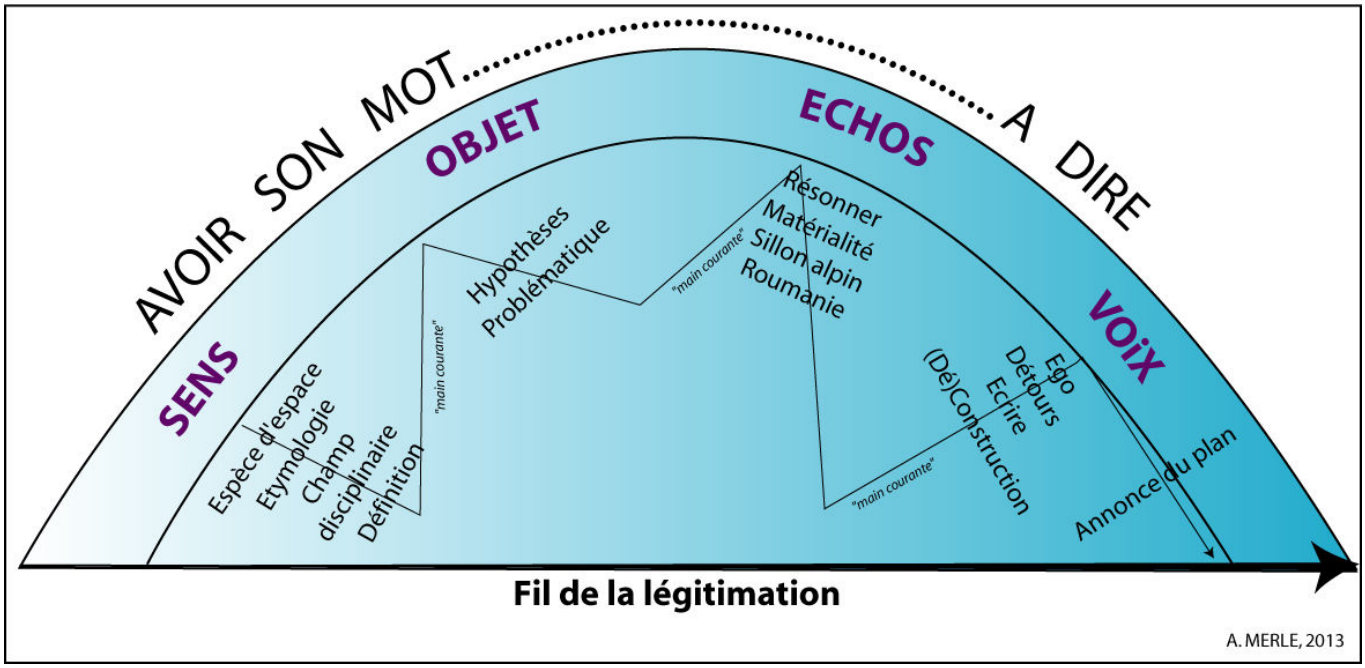
Introduction

Avoir son mot à dire…

« *Ce sera quelque chose comme un souvenir pétrifié, comme un de ces tableaux de Magritte, où l'on ne sait pas très bien si c'est la pierre qui est devenue vivante ou si c'est la vie qui s'est momifiée* »

(G. Perec, 1978, p. 155)

Figure 1 : Aide graphique à la lecture de l'introduction



Page précédente :

Document 1 : Le mot, l'objet et la signification ou sortir la banalité de l'indifférence

Magritte, 1930, *La Clef des Songes*, huile sur toile, 81x60 cm, collection particulière, Paris.

1. SENS : étymologie, définitions, usages du mot

> *« L'espace de notre vie n'est ni continu, ni infini, ni homogène, ni isotrope. Mais sait-on précisément où il se brise, où il se courbe, où il se déconnecte et où il se rassemble ? On sent confusément des fissures, des hiatus, des points de friction, on a parfois la vague impression que ça coince quelque part, ou que ça éclate, ou que ça cogne. »*
>
> (G. Perec, 1974, p. 1)

Espèces d'espace

La montagne, *« espèce d'espace »* pour bon nombre de sociétés, semble disposer d'une portée universelle. Emergente selon une approche naturaliste ou constructiviste (Debarbieux et Rudaz, 2010), la montagne pourrait constituer en géographie une catégorie spatiale « toute faite », un peu à la manière des repères « *tout faits* » qui marquent la chronologie historique (Prost, 1996). Tout comme l'époque moderne est conventionnellement comprise entre les dates de 1492 et 1789, la montagne serait en géographie une *« espèce d'espace »* héritée et admise, bien que construite. Sans nul doute, l'enseignement contribue à cette pétrification des *« espèces d'espaces »,* comme en témoigne encore le programme de géographie de sixième découpé depuis 2009 en « habiter les espaces urbains », « habiter les espaces ruraux », « habiter les littoraux »… En somme, voilà des catégories bien pratiques et conventionnellement admises. Cette catégorisation est également institutionnalisée par les universités, par exemple *via* des laboratoires spécialisés dans l'étude des territoires montagnards, des milieux littoraux, des espaces urbains…

La montagne ayant déjà été largement étudiée en géographie, nous faisons ici le choix d'appréhender le seuil de la catégorie sémantique « montagne » en nous intéressant à l'objet « piémont ». Tous les découpages ne se valent pas : il convient d'en trouver qui aient un sens et identifient des ensembles relativement cohérents (Foucault, 1969). L'objectif de notre travail est donc de questionner le mot « piémont » afin de lui donner un sens, un contenu et de proposer ainsi une définition géographique contemporaine à ce terme. **Mais la réflexion menée sur le piémont sera également (et avant tout ?) un moyen d'interroger des champs bien plus vastes de la géographie, parmi lesquels la montagne, l'interspatialité ou encore la métropolisation.**

Etymologie

Le mot *Piémont* a une origine assez mal connue. Terme composé de *pied* et de *mont*, il apparaîtrait au XIV^{e} siècle en Italie pour désigner alors ce pays au pied des monts qu'est la région de Turin et que nous connaissons encore aujourd'hui. On retrouve des traces du mot en France dès 1565 : dans le testament de la poétesse française Louise Labé (1524 - 1566), un notaire lyonnais nommé Pierre de La Forest utilise le mot « *Piedmontois* » pour désigner un homme originaire de ce territoire. Le mot *Piemonte* ou *Piémont* désigne donc la région turinoise et ce n'est qu'entre 1855 et 1860 que le mot

devient mot commun (*piedmont*) pour désigner de façon générique toute terre située au pied des montagnes. Le mot traverse la Manche et garde son « d » sur les îles britanniques alors qu'il le perd progressivement sur le continent. Dès 1755, le terme *Piedmont* fut utilisé pour dénommer la région fertile située au pied des Appalaches (côté Est), encore dénommée ainsi aujourd'hui. En outre, c'est également entre 1850 et 1860 que le nom commun « piedmont » est « anglicisé », devenant *foothill*. Aujourd'hui les deux termes - *piedmont* et *foothill* - sont encore utilisés chez les anglophones. Dans la langue allemande, c'est le mot *vorberg* qui est employé et que l'on pourrait littéralement traduire par « pré-montagne », c'est-à-dire par ce qu'il y a avant la montagne. La logique horizontale l'emporte alors sur la logique verticale du « piémont » ou de ce qui est au « pied de la montagne ».

Champ disciplinaire

Complémentarité

Le piémont serait donc l'ensemble de ces terres situées au pied des montagnes comme en témoigne P. Vidal de la Blache (1908, rééd. 2006, p. 360) lorsqu'il écrit : « *à Foix, […] la plaine entre en communication directe avec la montagne, elle devient un piémont au sens propre du mot* ». Il semblerait que le terme « piémont » soit absent des ouvrages de V.A. Malte-Brun qui utilisait davantage les termes de « plaine », de « grandes vallées » ou de « terres au pied de », par exemple pour caractériser le Grésivaudan ou le Béarn (Malte-Brun, 1841). Dans ces mêmes années, Stendhal (1838) vante également « *la plaine du Grésivaudan* » pour sa fertilité et ses vues pittoresques et variées. E. Reclus (1876) use également de « plaine », « plaine de base » « terres basses » ou plus simplement « base » pour désigner ces espaces. L'auteur utilise tout de même dans sa *Géographie Universelle* le mot « piedmont », écrit entre guillemets et avec un « d », pour caractériser les terres du Daman-i-koh dans le Caucase iranien. Le mot « piémont » fait l'objet d'un usage un peu plus fréquent dans les ouvrages de P. Vidal de la Blache (réed. 2006…) et de ses successeurs (notamment De Martonne, 1931 ; 1942…). Cependant, cet usage n'a rien de systématique et d'autres formulations prédominent toujours, notamment celles de « grandes vallées » ou encore d' « espace sub », cette dernière étant largement utilisée par exemple par E. de Martonne.

Associé à la montagne, tout en étant différencié de celle-ci, le piémont a d'abord été défini en géographie selon une approche physique, en fonction de l'orogénèse, de l'ordonnancement des couches géologiques et/ou du réseau hydrographique, voire de la nature des roches. C'est d'ailleurs autour de 1850 que dans les différentes langues européennes, le mot « Piémont », jusque là nom propre, devient nom commun : l'heure est alors à la classification des animaux, des roches, des peuples et donc des espaces. Pourtant, si le mot existe, le piémont n'intéresse guère : il n'est qu'un appendice dans des études largement centrées sur les espaces de montagne. Ce n'est donc qu'après des études nombreuses et approfondies des montagnes qu'apparaissent des travaux véritablement consacrés aux piémonts. P. Veyret (1951, p. 795) en témoigne lorsqu'il réalise un compte-rendu de la thèse de F. Taillefer sur le piémont pyrénéen : *« La description minutieuse des Alpes françaises touche à sa fin tandis que le Bas Dauphiné et la Basse Savoie n'ont suscité encore que des travaux partiels »*. Par ailleurs, le terme de « Basse Savoie » utilisé ici est révélateur d'un certain dédain pour ces espaces alors en marge des études géographiques et sans emploi du mot « piémont ». Onze ans plus tard, P. et G. Veyret

(1962, p. 35) notent encore que « *la tête de la montagne brille dans une lumière éclatante, mais [que] son pied se perd dans la brume des plaines* ». C'est ce que relève à son tour J. Masseport (1966) dans son compte-rendu de la thèse de Y. Bravard consacrée au Bas-Dauphiné et considéré comme un piémont jusque là mal connu.

Pourtant, déjà des années 1930 à 1960, les géographes insistent sur la complémentarité entre montagne et piémont. Le mot « piémont » est souvent utilisé dans le but de faire apparaître les idées d'étagement biogéographique, d'étagement des productions agricoles, de contact des couches géologiques… Ainsi, P. Veyret (1951, p. 795) poursuit son compte-rendu de la thèse de F. Taillefer par : « *[il existe] entre la montagne et le bas pays qui s'adosse à elle, une filiation évidente, dont l'étude doit profiter à la connaissance des deux car le piémont a été nourri des débris de la montagne, sa construction a été commandée, en partie du moins, par le rythme des phénomènes orogéniques ; inversement, l'analyse soigneuse des terrains qui forment ce piémont doit, soit par la nature des faciès, soit par la composition minéralogique des roches, apporter des lumières sur l'histoire de la montagne* ». En outre, cette complémentarité piémont-montagne émergeait déjà de façon structurante chez A. Cholley quand celui-ci reprochait à R. Blanchard de ne pas porter assez d'attention aux piémonts et aux « *avant-pays* » dans son étude des Alpes (Cholley, 1925). En effet, pour A. Cholley, ce choix empêchait tout effort de compréhension de l'espace alpin puisque nécessairement étaient éclipsées les complémentarités économiques et sociales entre plaines et montagnes (Veitl et Debarbieux, 1994).

A l'heure de l'analyse spatiale, le terme « piémont », toujours utilisé, n'est en revanche plus guère défini : les géographes humains utilisent en effet des termes venus tout droit de la géographie physique, mais ne semblent guère enclins à fournir une définition plus territorialisée à ces termes. R. Brunet (1993, p. 384), propose par exemple la définition suivante du piémont : « *espace de plaine situé au pied d'une montagne et qui entretient des rapports géographiques avec celles-ci* ». L'idée de complémentarité avec la montagne perdure, en termes de localisation d'abord mais aussi d'un point de vue « fonctionnel », bien que la notion de « *rapports géographiques* » soit floue. R. Brunet (*id.*) propose tout de même des éléments de précision en expliquant que « *le piémont a la chance* [?] *de bénéficier de la force motrice et des gîtes métallifères de la montagne, de ses forêts et de ses pâtures, de ses eaux, de ses champs de neige, éventuellement d'une main-d'œuvre disponible en hiver ou en permanence, la montagne peut bénéficier de l'agriculture de la plaine, et des services offerts par ses villes. Des mouvements migratoires saisonniers se sont souvent établis entre piémont et montagne*. » Cette définition qui n'érige en rien le mot en concept s'avère en partie déterministe, puisqu'il en ressort que « par nature » celui-ci aurait « *la chance* » de bénéficier des ressources de la montagne. **Le piémont se distinguerait donc d'une plaine « quelconque » de par sa complémentarité avec la montagne, version « humaine » de ce que les géographes physiciens avaient eux aussi défini.** Cette idée de complémentarité ne sera ensuite que renforcée par l'essor de la géographie systémique, le piémont faisant partie de ce système « plaine-montagne », en tant qu'articulation ou qu'interface (Turri, 1999). R. Brunet (ibid.) note d'ailleurs qu'« *il est fréquent qu'une ligne de villes se développe au contact des deux mondes, au pied de la montagne, en site de débouché de vallée. Il est également commun qu'au sein du piémont, à bonne distance de la montagne, apparaissent des villes plus grandes, coordonnant le développement et le service de l'ensemble, telles Toulouse ou Saragosse, Milan ou Turin, Delhi, Edmonton.* »

Aujourd'hui aucune étude n'a été spécifiquement consacrée au piémont : d'ailleurs, l'entrée n'existe pas dans le dictionnaire coordonné par J. Lévy et M. Lussault (2003). Le terme est souvent utilisé sans être clairement défini bien que, de façon générale, l'idée

d'une complémentarité piémont-montagne reste forte. Les spécialistes des risques (Antoine et *al.*, 1994 ; Pagney, 1994 ; Zogning, 1994) notent dans ce sens que les piémonts seraient les espaces soumis à des « aléas » de type montagnard, c'est-à-dire aux effets de l'altitude et de la pente proches (crues torrentielles, coulées boueuses…). Dans ce cas, le piémont serait donc plus en situation de dépendance ou de domination vis-à-vis des « contraintes montagnardes » qu'en situation d'interaction.

Flou

> « *Au vrai, la signification apparaît, mais disons, plus ou moins floue plus ou moins vacillante.* »
>
> (G. Perec, 1969, p. 195)

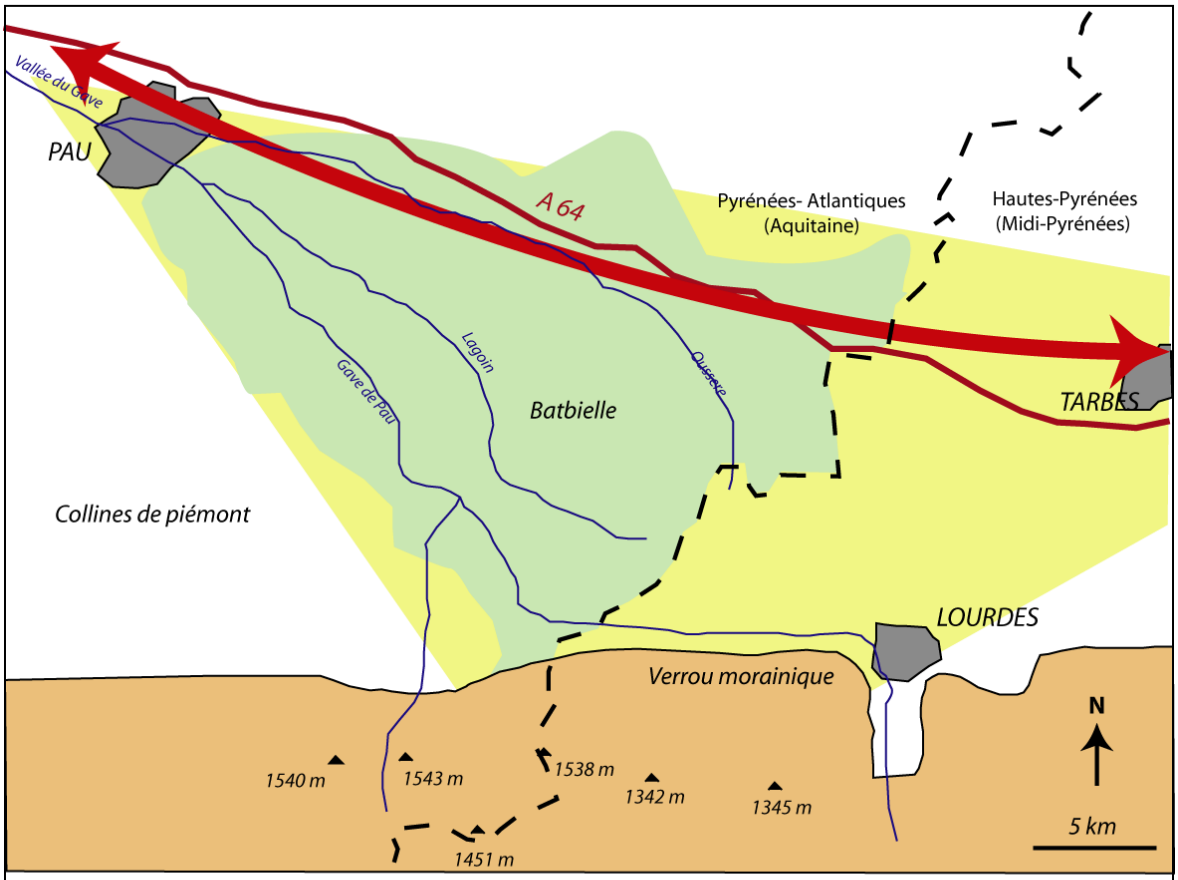
Le terme « piémont » apparaît donc tardivement dans le discours géographique : inutilisé par Humboldt, Malte-Brun ou encore Reclus, il reste finalement encore peu utilisé chez Vidal de la Blache et chez ses disciples et successeurs. Ce n'est qu'à partir des années 1950 que le mot tend à trouver une place dans le discours géographique. **Pour autant, si le mot est utilisé, l'espace qu'il définit l'est rarement.** Ce sont P. et G. Veyret, auteurs grenoblois prolixes, qui participent largement à l'inscription du mot « piémont » dans le langage géographique. Pour autant, le mot n'est jamais réellement défini et les espaces considérés comme tels rarement délimités ou localisés. **Le terme « piémont » reste en quelque sorte une substance abstraite, bien utile pour qualifier les confins toujours flous et fluctuants de l'espace montagnard.**

Concernant l'espace alpin, P. et G. Veyret n'utilisent pas le mot « piémont » pour désigner un espace quel qu'il soit. Le mot est toujours employé de façon générique, presque abstraite. Des formules existent, sans réellement savoir si elles sont réellement utilisées comme synonyme de « piémont ». Ainsi, la ville de Lyon est définie par ces auteurs (1962, p. 20) comme *« une ville de plaine bordant la montagne »*. Quant au sillon alpin, P. et G. Veyret (1962, p. 10) notent : *« chaque grand ensemble montagneux présente, à côté des chaînes, d'immenses étendues où la montagne semble disparaître, du moins en tant que relief : bassins intra-montagneux des Etats-Unis, hauts-plateaux du Tibet et des Andes, profondes vallées des Alpes comme le centre du sillon alpin, la «plaine» des Alpes du Nord »*. Le sillon serait donc une vallée qui aurait les caractéristiques d'une plaine. Le mot « piémont » utilisé par les deux géographes sert rarement à désigner un espace clairement localisé : dans ce cas, les auteurs préfèrent alors mobiliser le vocabulaire de leurs prédécesseurs, notamment celui de « vallée » ou de « grande vallée » caractéristique des écrits de R. Blanchard (Debarbieux, 1999). De son côté, H. Onde (1951) utilise le mot « *sillon* » pour désigner l'espace Chambéry-Genève, se détachant donc déjà du « *sillon alpin* » de R. Blanchard. Pour autant, H. Onde ne nomme pas ce sillon « *piémont* » mais « *avant-pays savoyard* », ce qui encore une fois ajoute à la confusion du vocabulaire utilisé pour désigner ces espaces. Chez les géographes contemporains, le mot piémont reste peu utilisé, ou alors toujours dans une certaine abstraction. Le piémont reste cet espace situé au pied de la montagne, mais rares sont ceux qui utilisent le mot pour nommer un espace localisé, ce qui s'explique vraisemblablement par l'absence de réflexion théorique sur ce terme mais également par la difficile (voire impossible) définition de la montagne. D'autres font le choix d'utiliser le mot « piémont », comme M. Perlik (2011, p. 3) qui écrit : *« Le développement et l'accélération des transports en commun permettent à des individus de travailler dans les grandes régions métropolitaines péri-alpines* [il donne les exemples de Munich, Berne, Zurich, Lyon,

Genève, Milan, Turin]*, d'installer leur lieu de résidence dans une petite ville des piémonts des Alpes et de se déplacer entre ces lieux plusieurs fois par semaine. […] Les inconvénients des déplacements quotidiens peuvent être compensés par une résidence plus spacieuse, une adresse prestigieuse et des activités de loisirs de plein air. Selon ce principe, presque toutes les villes et les communes de la frange alpine ont augmenté leur population. ».* On en déduit que les villes de Chambéry, Annecy… font partie de ce que l'auteur nomme « piémont » ou encore « frange alpine ». Pourtant, à aucun moment il ne définit réellement cet espace : Albertville, Ugine, Valence, Annemasse sont-elles comprises pour l'auteur dans cet espace de « piémont » ? Une chose est sûre, Genève n'en fait pas partie : la métropole suisse étant une de ces *« grandes régions métropolitaines péri-alpines ».* Mais où commence et où s'arrête cette métropole genevoise ? Où est la limite, même floue, entre *« cette grande région métropolitaine péri-alpine »* qu'est Genève et le *« piémont»* ?

Concernant les Pyrénées, G. Di Meo et *al*. (2004, p. 132) utilisent aussi le mot « piémont », nommant « Piémont béarnais » l'espace situé entre Pau et Lourdes. Les géographes ne font alors que reprendre le nom donné à cet espace considéré comme « bassin de vie » par le Conseil Régional et alors organisé en Syndicat Intercommunal à Vocation Unique (SIVU du Piémont Béarnais de la Batbielle). Notons que Batbielle signifierait « vieille vallée » ce qui montre encore une certaine confusion entre piémont et vallée. Les géographes caractérisent les villes de Pau, Lourdes et Tarbes comme les *« trois villes moyennes du piémont des Pyrénées occidentales et centrales »* et l'axe Pau-Tarbes comme *« l'axe longitudinal du grand piémont pyrénéen »,* déjà nommé ainsi par Y. Poinsot (1996) dans son article s'intéressant au bassin industriel de Lacq, situé en aval de Pau. Autrement dit, les auteurs voient dans ce « Piémont béarnais » de projet qu'une portion congrue et limitée du véritable piémont pyrénéen - au sens fonctionnel - qui, à leurs yeux et davantage par intuition que par justification, s'étend de Pau à Tarbes en comprenant éventuellement Lourdes selon l'échelle considérée.

Figure 2 : Le "piémont béarnais" ou le flou des délimitations



1- Le piémont "politique"

Le "piémont béarnais de la Batbielle" comme territoire de projet : un SIVU de 43 communes

Batbielle Batbielle, un terme signfiant "vieille vallée"

Les cours d'eau de la Batbielle

Limite départementale et régionale : les découpages administratifs comme limites au "piémont" de projet

2- Le(s) piémont(s) selon G. Di Méo *et al.* (2004)

Espace de montagne (Pyrénées) : un espace considéré comme "hors-piémont"

Le triangle Pau-Tarbes-Lourdes : *"piémont des Pyrénées occidentales et centrales"* selon les auteurs

"Les trois villes moyennes du piémont"

Le *"grand piémont pyrénéen"* selon les auteurs, ou la délimitation du piémont en fonction des échelles

L'autoroute : axe structurant du *"grand piémont"* ou le piémont défini par l'infrastructure

Collines de piémont Les collines comme partie intégrante du piémont

A. Merle, 2014, d'après Di Méo *et al.*(2004)

Définition

En s'inspirant uniquement d'une démarche inspirée de bibliographie passée et actuelle, nous pouvons donc proposer une première définition du piémont, qu'il sera évidemment nécessaire d'interroger et de critiquer au cours de notre travail. Cependant, c'est bien cette définition « bibliographique » qui nous servira à définir des terrains d'étude potentiels.

Nous postulons donc, à ce stade, que le piémont est considéré par la bibliographie comme **un espace flou, étroitement associé à la montagne et connaissant des formes multiples de complémentarités avec celle-ci.**

Notons à ce stade que le tour d'horizon bibliographique mené jusque là et nous ayant conduit à ce postulat présente quelques limites, au premier rang desquelles une nette prépondérance de la bibliographie francophone. En effet, la constitution du corpus de référence a été réalisé par le biais de moteurs de recherche spécialisés (tel *Persée*) ou spécifiques (moteurs de recherche des principales revues de géographie en ligne) en inscrivant le mot « piémont » ou « piedmont » comme critère de recherche exclusif. Il suffisait donc qu'un article comprenne le mot « piémont » dans le corps du texte pour que cet article soit lu et éventuellement référencé. A titre d'exemple, en effectuant une recherche sur *Persée* du mot « piémont » dans tous les champs d'un écrit (c'est-à-dire sans se limiter au titre), nous obtenons environ 6200 résultats. En limitant ensuite la recherche aux seules revues considérées comme géographiques, nous obtenons 1973 résultats. En se contentant alors des 20 premières pages proposées (soit 200 écrits), nous avons pu observer une nette prépondérance d'écrits traitant du Piémont italien, donc immédiatement écartés pour les raisons qui seront expliquées plus loin. Il est alors resté au total 62 articles dont l'écrasante majorité traite de géographie physique. La plupart des articles a été rédigé entre 1970 et 1990 et plus de la moitié traite de terrains autres que la France (*cf* résultats précis en annexe). Il est d'ailleurs intéressant de noter que les articles les plus anciens traient des Alpes, ce n'est qu'après la décennie 1960 que véritablement les terrains d'étude sortent des Alpes (essentiellement en direction de Pyrénées) et de France en général. Il ressort également de cette étude que le mot « piémont » est finalement utilisé par les géographes francophones plutôt pour désigner des espaces lointains, moins connus et peut-être moins familiers que les espaces français métropolitains.

2. OBJET : problématique et hypothèses

> « *il s'intéresse à votre idée mais évidemment de deux choses l'une ou bien il trouve votre idée positive fertile valant la peine ou bien il la trouve stupide et il va en quelques mots bien sentis vous faire comprendre que vous raisonnez comme feu pied c'est-à-dire comme un tambour c'est-à-dire avec une absence d'intelligence qui confine ou bien à la sénilité précoce ou bien à l'idiotie congénitale* »
>
> (G. Perec, 1968, p. 48)

Plusieurs hypothèses ont guidé ce travail. Il serait faux et illusoire de penser que ces hypothèses nous soient toutes apparues au début du travail doctoral et que nous avons ensuite passé trois années à tenter de les vérifier. En réalité, ces hypothèses et postulats nous sont apparus de façon perlée au fil de ces trois années, au fil de nos lectures, de nos allées et venues sur le terrain, de notre réflexion. La genèse de chacun de ces points sera expliquée au cours du travail. Au départ de ces trois années, une seule question nous animait : **qu'est-ce qu'un piémont ou, autrement dit, comment peut-on tenter de définir de manière géographique un piémont ?**

1. **La complémentarité d'ordre altitudinal ne saurait suffire à définir le piémont qui doit également être pensé par rapport à « l'autre côté de la montagne » selon une logique transversale.**
   En effet, la complémentarité piémont-montagne qui marque la définition du piémont dans la géographie tant physique qu'humaine, revient à considérer les rapports entre ces deux espaces selon une seule trajectoire d'articulation altitudinale. Cependant, K. Sutton (2011), s'intéressant aux traversées alpines, propose que dans le piémont débute le franchissement, l'effacement de l'obstacle montagneux. Cela remet alors en cause la seule articulation altitudinale puisque l'acte de franchissement induit bel et bien un effacement du critère altitudinal pour permettre une articulation plus aisée avec « l'autre côté de la montagne »

2. **L'idée de complémentarités exclusives entre piémont et montagne est réductrice, et il serait donc plus pertinent de penser les relations au sein d'un triptyque montagne/piémont/non-montagne.**
   En effet, penser le piémont uniquement dans ses rapports à la montagne sous-tend d'exclure ces espaces de leurs relations avec les espaces hors-montagne, ce que nous postulons comme tout à fait inenvisageable. Sauf à considérer le piémont comme un espace clairement hors-montagne, mais cela entrerait alors en contradiction complète avec l'idée de transition et de flou qui fait la définition bibliographique d'un piémont jamais considéré comme pleinement en montagne ni hors-montagne.

3. **Plutôt que l'existence de complémentarités « naturelles » entre piémont et montagne, il serait possible de caractériser le piémont par sa capacité à mettre en relation montagne(s) et non-montagne.**
   Complémenter signifie *qui sert à compléter*, ce qui suppose donc que le piémont apporte des éléments manquant à la montagne et inversement. C'est ce qui ressort d'ailleurs nettement de la définition du piémont donnée par R. Brunet (1993, p. 384) et déjà citée plus haut. Or, nous pensons que cette approche n'est que partielle et éclipse la capacité du piémont, non pas à compléter les éléments manquants de la montagne, mais à mettre en relation la montagne avec la non-montagne.
   Les hypothèses 2 et 3 permettent donc d'envisager une intégration des concepts liés à l'interspatialité. Si l'interspatialité et ses composantes seront définies et discutées plus loin, il reste possible à ce stade d'accepter une définition large de l'interspatialité, à savoir « *une interaction entre espaces* » (Lévy, *in* Lévy et Lussault, dir., 2003, p. 523).

4. **Les fonctions de mises en relation caractérisant le piémont - fonctions que nous qualifierons donc de « piémontines » - seraient susceptibles de changer de localisation spatiale.**
   En effet, aucune fonction s'inscrivant dans un espace ne peut-être figée éternellement dans cet espace. Ce qui, par la présence ou l'absence de certaines fonctions et/ou caractéristiques, était considéré hier comme centre, périphérie, interface, angle mort… ne l'est plus nécessairement aujourd'hui et n'est en aucun cas condamné à le rester demain. Il doit en être de même en ce qui concerne le piémont. Ce postulat amène donc à considérer les fonctions piémontines - et donc le piémont - dans leur propension à changer de localisation.

5. **En extrapolant l'hypothèse 3, il en résulterait que ces fonctions piémontines sont des fonctions urbaines.**
   Si nous discuterons plus loin et en détail des notions de ville, d'urbain et de métropole, il est possible à ce stade de la réflexion d'envisager l'urbain comme « *un système sociétal caractérisé par le couplage spécifique de la densité et de la diversité* » (Lussault, *in* Lévy et Lussault, dir., 2003, p. 949). Les fonctions piémontines, par l'interspatialité qu'elles impliquent, s'inscriraient donc dans ce couple densité-diversité définissant l'urbain comme espace facilitant les mises en relation, les formes d'interspatialité. Nous verrons également si ces fonctions piémontines (et les acteurs qu'elles impliquent) sont mobilisées ou non dans les projets urbains ou métropolitains de ces villes.

6. **Ces fonctions piémontines pourraient servir de point de rapprochement, d'unité, de coopération entre les villes les partageant, mais elles pourraient aussi constituer des points d'achoppement, de concurrences entre ces mêmes villes.**
   C'est donc le degré de mobilisation des fonctions piémontines par divers acteurs dans un projet territorial abouti ou souhaité qui sera ici interrogé. Les notions de territoire et de projet territorial seront évidemment discutées lorsque cette hypothèse sera abordée.

7. **Au vu des hypothèses précédentes, notamment 1 et 6, il serait alors possible d'envisager le piémont comme un espace ou un lieu animé par une logique tri-dimensionnelle.**
   Le piémont pourrait en effet se définir de la manière suivante : espace marqué par une logique organisationnelle tri-dimensionnelle : altitudinale (le piémont comme articulation entre montagne et non-montagne), transversale (le piémont comme espace du franchissement/d'effacement de « l'obstacle » montagneux) et longitudinale (le piémont comme espace ou territoire organisé le long de la structure montagneuse).

Notre interrogation de départ et ces sept hypothèses qui ont guidé notre travail nous ont finalement consuit à formuler la problématique suivante : **est-il possible de proposer une définition plus actualisée du mot « piémont » et en quoi une étude d'espaces dits « de piémont » abordée sous l'angle des concepts de l'interspatialité peut-elle permettre un éclairage sur le processus de métropolisation ?**

Encadré 1 : Définir la montagne pour représenter le piémont…

La question de la représentation schématique et sémiologique du piémont a occupé une place importante dans notre réflexion. En effet, comment différencier le piémont de la montagne, alors même que le flou qui entoure la définition du piémont nous invite à une certaine prudence puisque le piémont peut tout à fait être considéré comme un espace faisant partie intégrante de la montagne ? Aussi, devions-nous considérer le piémont comme un espace à métrique topographique et continu ou au contraire devions-nous considérer le piémont comme un ensemble de lieux (avec ou sans mise en réseau ?) dans lesquels se déploieraient des fonctions piémontines ?
La figure 3.A est une représentation modélisée du piémont au début de notre travail de thèse. Le piémont est sémiologiquement différencié de la montagne et spatialement clairement défini, formant un territoire à métrique topographique. Or, comme le mentionnent la définition bibliographique du piémont ainsi que nos hypothèses, considérer le piémont comme hors-montagne et clairement défini constituerait un parti pris allant à l'encontre même du flou qui caractérise sa définition.
La figure 3.B, qui a émergé plus tard dans notre réflexion, permet d'éviter ces écueils et ce parti pris. Cette seconde figure s'appuie sur une définition différente de la montagne. Plutôt que de voir la montagne dans ses contours, nous avons choisi de représenter la montagne par sa ligne de crête. Cette définition de la montagne est d'ailleurs celle proposée par K. Sutton (2011, p. 39) qui écrit : *« nous postulons ainsi que définir les Alpes ne reviendrait pas à tracer les limites externes du massif, mais à désigner les lignes de hauteur. La ligne de crête impose sa majesté symbolique et mythologique à l'image d'un Walhalla, en posant une question d'échelles : une infinité de linéaires s'apparente à un tel rang. Le critère est l'horizon européen. Traverser la crête du massif de l'Epine (dernier chaînon géologiquement jurassien, mais bien fonctionnellement alpin) entre Lyon et Chambéry n'est pas accomplir une Traversée Alpine ; franchir la ligne de partage des eaux entre Modane et Bardonnèche par le tunnel de Fréjus, oui. ».*

Figure 3.A : Le piémont : une logique d'articulation tri-dimensionnelle

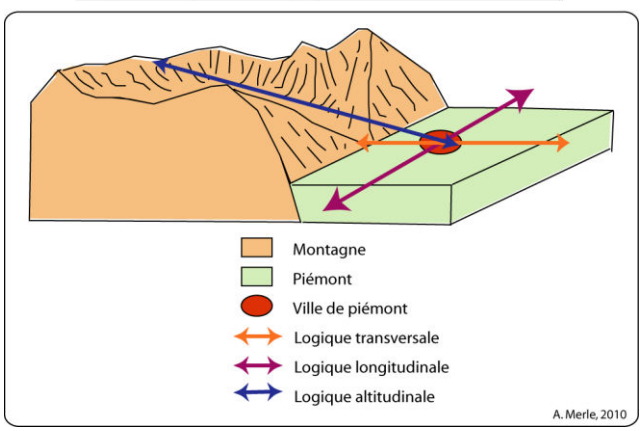
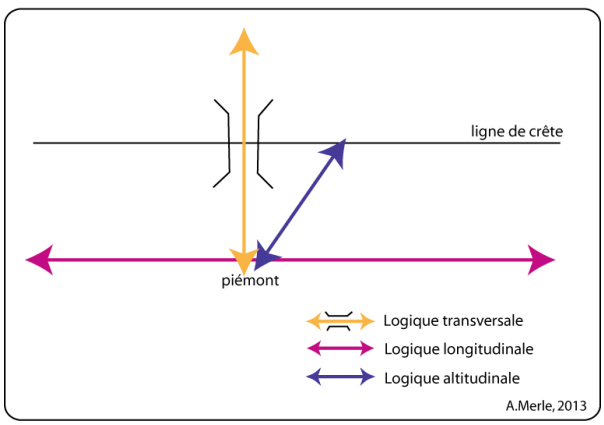


Figure 3.B : Le piémont, une logique d'articulation tri-dimensionnelle



3. ECHOS : du choix des terrains

> « *L'objet visé – qu'il s'agisse d'un acte perceptif, d'un apprentissage, d'un système physiologique ou, dans le cas qui nous occupe, d'un puzzle en bois – n'est pas une somme d'éléments qu'il faudrait d'abord isoler et analyser, mais un ensemble, c'est-à-dire une forme, une structure. […] Cela veut dire qu'on peut regarder une pièce d'un puzzle pendant trois jours et croire tout savoir de sa configuration et de sa couleur, sans avoir le moins du monde avancé : seule compte la possibilité de relier cette pièce à d'autres pièces.* »
>
> (Perec, 1978, p. 1)

Résonner

L'approche comparative, très utilisée en géographie, permet de trouver des points communs entre les espaces étudiés afin de tendre vers le modèle en s'inscrivant dans une approche nomothétique. Cette démarche est également l'occasion de faire émerger des différences, des spécificités qu'il convient alors d'interroger, de comprendre, d'expliquer. La logique voudrait que soit comparé un maximum de terrains, mais les raisons pratiques mettent bien souvent à mal cette logique. C'est pour cela qu'il est généralement considéré dans un travail doctoral que la comparaison de trois terrains est la solution la plus pertinente puisqu'en étudier davantage entraînerait le risque de verser dans des analyses superficielles des terrains choisis. Choisir seulement deux terrains pourrait être critiqué par l'absence de cas « intermédiaire » qui permettrait de nuancer d'éventuels résultats extrêmes obtenus dans un terrain ou dans l'autre. En effet, si deux résultats opposés sont obtenus, comment prétendre que l'un des deux constitue une exception, une originalité, une spécificité ? L'approche comparative « idéale » impliquerait donc de choisir trois terrains, ce qui, dans notre cas, s'avérait matériellement difficile, voire impossible, du fait des conditions dans lesquelles ce travail a été mené.

Aussi, l'approche comparative comprend des limites non négligeables. En effet, la pertinence scientifique ne saurait nécessairement venir du nombre de terrains étudiés, ce qui par ailleurs ne serait pas sans rappeler les approches inductives de la géographie classique. La méthode dominante à l'époque était en effet de multiplier de manière empirique de larges études monographiques pour ensuite, par multiplication et recoupement des cas étudiés, dégager des points communs en vue d'une généralisation (à l'ambition souvent assez limitée à l'époque). La géographie des années 1980 et 1990, si elle s'est en partie affranchie de ces longues monographies, a largement privilégié l'approche comparative afin de proposer des modèles (cette fois à l'ambition démesurée), censés disposer d'une portée universelle. Une autre approche a pu éclore, en lien avec le courant du postmodernisme : celle de considérer qu'une réalité ou vérité universelle n'existe pas et qu'il existe *a contrario* plusieurs réalités et vérités, y compris sur un même objet d'étude. L'approche comparative perd alors de son sens, de sa légitimité.

Pour notre part, pour des raisons essentiellement matérielles de coût et de temps, il nous était impossible d'envisager plus de deux terrains d'étude. En effet, ce travail doctoral a été mené de front avec un poste à temps plein dans l'enseignement secondaire et n'a disposé d'aucun financement autre que personnel. C'est pour cela que nous avons choisi de mobiliser seulement deux terrains, un dans les Alpes du Nord françaises, l'autre dans les Carpates roumaines. Pour autant, notre **approche ne peut réellement être qualifiée de comparative.** En effet, la comparaison implique de placer les terrains étudiés sur un même niveau d'analyse, au moins en théorie. Or, il s'avérait difficile dans notre cas d'imaginer que nos deux terrains puissent avoir le même statut, puisque le terrain alpin est un terrain déjà largement connu, car espace de vie, de formation mais aussi objet déjà étudié, alors que le terrain roumain, au début de notre travail, était un terrain complètement inconnu. Se limiter à deux terrains, avec une telle différence de connaissances entre les deux terrains, ne permettait donc pas d'envisager une approche comparative correcte. Aussi, en assumant cette différence de statut entre nos deux terrains, nous faisons le choix d'utiliser le terrain roumain non pas uniquement comme objet de comparaison, mais plutôt de prolongement de notre réflexion. Parfois nous comparerons les deux terrains, mais en aucun cas cela ne devra être considéré comme l'objectif final de notre travail. D'ailleurs, il n'a jamais été question de créer une grille comparative multi-critères entre ces deux terrains. **Plutôt que comparés, nos deux terrains seront mis en résonnance.** En physique, la résonnance est la propriété d'un corps d'entrer en vibration quand il est soumis à une certaine excitation. Ici, le corps en question sera le terrain alpin, objet principal de notre étude, quant à l'excitation nécessaire pour permettre la résonnance, il s'agira de la réflexion que nous mènerons à partir du terrain roumain essentiellement, même si d'autres éclairages bibliographiques (Bali, Ouzbékistan, Pyrénées…) pourront aussi, très ponctuellement, permettre cette mise en résonance. Ce travail n'a donc aucunement la comparaison comme objectif, ni même comme moyen de parvenir à un travail de modélisation. Il s'agit essentiellement d'utiliser le croisement de ces terrains comme moyen de faire rebondir et de prolonger notre réflexion sur la notion de piémont, ce dont témoigneront les figures explicatives placées en conclusion de chaque partie.

Matérialité

Y. Calbérac (2007, p. 1) écrit : *« Le terrain est envisagé comme une instance de validation et de légitimation des savoirs géographiques. Cette légitimation relève du faire savoir, c'est-à-dire de la publicité qu'un chercheur fait de ses résultats et des moyens qu'il a mis en œuvre pour arriver à cette fin et pour gagner cette légitimité. Autour du faire savoir, l'instance de publicité et de légitimation, gravitent deux instances complémentaires : le savoir (l'énoncé géographique proprement dit, ce que le chercheur a mis en évidence) et le savoir-faire, c'est-à-dire la méthodologie mise en œuvre et qui garantit à la fois l'orthodoxie de la démarche et l'appartenance disciplinaire du chercheur. [...]. La pratique du terrain participe donc de la légitimation de la discipline. A l'inverse, en faire légitime le chercheur qui se conforme à ses canons méthodologiques ».* Le terrain semble donc faire partie d'une certaine *doxa* disciplinaire, et constitue ainsi - à tort ou à raison ? - un des liens qui permet de « faire discipline ». A. Volvey (*in* Lévy et Lussault, dir., 2003, p. 904) rappelle également, non sans raison, une tendance à la mythification des relations entre le terrain et le savoir.

Cependant, quelques questions subsistent. Par exemple, quelle place accorder au « terrain mené à distance » ? En d'autres termes, la communauté des géographes s'accorderait-elle à voir remplacer le mot « terrain » par « terrain mené à distance » dans la citation de Y. Calbérac ? Une thèse menée uniquement à partir d'une approche à distance du terrain serait-elle acceptée par la corporation ? Ne conviendrait-il pas pour celui qui s'y risquerait de faire alors émerger une continuité patente avec les canons méthodologiques de la discipline ? Accorder une place importante à une pratique à distance du terrain ne bouleverse en rien la démarche géographique: le terrain est toujours mobilisé afin de confronter ses modèles à la « réalité » géographique ou dans l'objectif de se servir de la « réalité » géographique pour faire émerger ses modèles. Comme le souligne A. Volvey (*op*. cité) : « *le terrain [est placé] soit en amont soit en aval de l'objet de recherche, les mouvements pouvant bien sûr se confondre* ». Cependant, certaines limites de cette pratique à distance du terrain conviennent d'être relevées, notamment les risques de généralisations hâtives et l'emploi systématique de l'image en guise de preuve irréfutable. M. Lussault (2007), reprenant les mots de R. Debray (1992), mentionne d'ailleurs les dangers de cette équation de l'ère visuelle dans laquelle *le Visible = le Réel = le Vrai*. Il en est de même pour le travail bibliographique avec le risque d'une équation *Le Lu = le Réel = le Vrai*.

Plus que jamais, le géographe doit donc s'interroger sur sa pratique du terrain en se posant, notamment, la question suivante : qu'est-ce que le fait de se rendre physiquement sur le terrain peut apporter à son travail de recherche ? Ce déplacement est-il réellement « rentable », non pas d'un seul point de vue matériel, mais également scientifique ? Pour notre part, nous englobons dans « travail de terrain » toutes les informations collectées à propos de nos terrains d'étude, que cette collecte ait été réalisée sur place ou non.

Encadré 2 : Ceci n'est pas un encadré sur Magritte...

Réflexions sur le réel, l'image, la catégorisation, le travail de thèse

Magritte, *La trahison des images*, 1929
Art institute of Chicago

Par ce tableau, l'intention première de Magritte est de montrer que cette pipe, même peinte de la manière la plus réaliste qui soit, n'est pas une pipe : elle n'en est qu'une image. Magritte se plaisait d'ailleurs à expliquer : *"Pouvez-vous bourrer cette pipe ? Non. Donc ce n'est pas une pipe"*. M. Lefebvre (2012) insiste quant à lui sur l'origine sémantique du mot "pipe" : l'"expression "raconter des pipes" signifie "essayer de leurrer, de tromper." : c'est d'ailleurs là que résiderait l'origine du sens du mot "pipe". Par conséquent, le texte pourrait être traduit par "ceci n'est pas un leurre, une tromperie", c'est-à-dire, que subitement "ceci est bien une pipe", autrement dit un objet appartenant à la catégorie "pipe" au moins sous un de ses aspects possibles.

Dans *La condition humaine,* qu'il travaille à plusieurs reprises, Magritte se penche sur un thème qui lui est cher : le tableau dans le tableau. Le tableau posé sur le chevalet et le paysage qu'il représente semblent ne faire qu'un. L'image du paysage correspond ici à la parfaite réalité, la contiguité du paysage et de la toile sont doublées d'une continuité parfaite des lignes (écume...) et des couleurs. Par *La condition humaine,* c'est l'ensemble de la représentation réaliste qu'interroge et que critique Magritte : toute représentation qui cherche à s'approcher du monde "réel" en sera toujours éloignée. Dimension donc essentialiste de l'oeuvre : représenter le réel (par l'image, la carte ou les mots) n'est que le refléter plus ou moins parfaitement.

Magritte, *La condition humaine*, 1934
Collection particulière

Magritte, *La clairvoyance*, 1936
Galerie Isy Brachot, Bruxelles

Avec *La Clairvoyance*, Magritte joue encore sur le thème du tableau dans le tableau. La toile représente un peintre peignant tout en regardant son modèle. La peinture pour Magritte ne consiste pas à regarder pour reproduire, mais véritablement à voir pour produire.. Une analogie possible avec le travail de thèse? Le peintre ne peint pas ce qu'il voit mais ce qu'il pense à partir de ce qu'il voit. C'est aussi toute la relativité de la réalité et de l'objet qui est interrogée : si le peintre pense à un oiseau en voyant cet oeuf, un autre peintre aurait peut-être quant à lui pensé à une omelette ! Ce qui peut paraître étrange enfin dans le tableau de Magritte est cette synchronie entre le temps de l'observation de la réalité et le temps de production de l'image, de la représentation, bref, le temps du traitement de l'information.

Aussi, il convient à ce stade de noter d'emblée **la différence de statut considérable entre nos deux terrains respectifs**. Certes, le terrain n'est qu'une pratique déployée sur un espace, voire une pratique qui crée de l'espace (Calbérac, 2011), mais cette pratique est-elle plus aisée sur un espace connu ou inconnu ? Il est difficile de répondre à cette question, mais nous pensons cependant que la distanciation scientifique vis-à-vis du terrain n'est pas question d'éloignement euclidien ou affectif : il s'agit avant tout d'un comportement, d'une attitude, plus précisément d'une « ascèse scientifique » que l'on peut d'ores et déjà considérer comme tout à fait relative. Cependant, il demeure toujours un risque d'appréhender un espace inconnu : celui de percevoir cet Ailleurs inconnu avec des normes, des valeurs, des concepts de l'Ici, avec pour conséquence de rendre compte de façon déformée, partielle, voire consciemment ou inconsciemment partiale, des réalités de cet espace devenu terrain. Ceci n'est pas sans rappeler le principe physique d'incertitude énoncé par Heisenberg dans les années 1920, à savoir que l'observateur qui mesure un phénomène agit de ce fait sur l'objet étudié, celui-ci se révélant alors à lui non pas tel qu'il est, mais tel que la mesure l'a fait. A la manière de l'historien interrogeant le passé nécessairement à partir du présent avec le risque permanent de l'anachronisme, le géographe interroge souvent l'Ailleurs à partir d'un Ici, cela au risque de *l'anachorisme.*[1] Ce risque est d'autant plus grand dans notre cas que nous n'avons finalement passé que peu de temps sur le terrain roumain pour les raisons de disponibilité évoquées plus haut (7 jours en août 2013, 5 jours en mai 2014), que nous n'avions aucun réseau sur place et que nous ne maîtrisons pas la langue roumaine.

Enfin, comment aborder le terrain ? Il existe différentes manières de pratiquer le terrain, A. Volvey (*ibid.*) notant à ce sujet que le terrain « *supporte deux types de méthode de production de données : l'observation et l'enquête, et tend à se confondre sémantiquement avec elles* », qu'il est « *à la fois lieu et moment du déploiement d'une méthode et d'un savoir-faire [dont les modalités] sont : l'observation directe, la mesure et le prélèvement, l'enquête directe par questionnaires ou par entretiens* ». Concernant la démarche de l'entretien, pour N. Berthier (2006), l'entretien est demandé par l'enquêteur pour obtenir de l'information sur un thème. Un entretien est donc préparé et réfléchi et la méthode utilisée (type d'entretien, choix des enquêtés, traitement des données…) est explicitée, légitimée, critiquée. Si la rigueur dans l'explicitation de la démarche et de ses limites est gage de scientificité, les résultats tirés d'un entretien très « cadré » n'ont pas pour autant une plus grande recevabilité et légitimité scientifique qu'une simple discussion. La scientificité tient davantage du recul pris par rapport à l'entretien plutôt que de l'entretien lui-même. Comme l'indique N. Berthier (2006), la distance sociale entre enquêteur et enquêté peut jouer sur les résultats obtenus : une trop grande distance sociale peut être un frein, tout comme une distance sociale trop proche. Aussi, il est clair que les acteurs interrogés ne peuvent être considérés comme des choses : le risque, pour le scientifique empreint de « raison » et de recherche « d'objectivité », est de perdre peu à peu sa sphère émotive, et d'oublier l'humain au profit de théories *macro* et englobantes. Dans tous les cas, l'entretien est dissymétrique : l'un interroge, l'autre répond. Et même si parfois une conversation non instrumentale peut émerger, elle n'est jamais sans arrière-

[1] « L'anachorisme » serait - par analogie à l'anachronisme - le sentiment d'habiter un lieu/territoire/espace qui ne serait pas dans le « bon » espace, dans le « bon » cadre, dont la place paraît paradoxale, inappropriée. D. Retaillé (1987), fournissait la définition suivante de « l'anachorisme » : *« les lieux, les axes, les territoires délimités, hérités de fonctionnement dépassés de l'espace géographique, se retrouvant décalés par rapport aux structures aujourd'hui fonctionnelles ».*

pensée de l'un ou de l'autre. Le scientifique, quand il interroge, ne peut s'empêcher d'analyser en continu ce que l'autre lui dit. Il le fait rarement à voix haute, mais il analyse et donc juge les réponses de l'autre. Celui qui est interrogé fait de même : il tente de détecter ce que pense le scientifique et ce que celui-ci pourra bien tirer de ses propos. Toute discussion, même la plus banale et la plus quotidienne, fait appel à l'analyse de tous les propos par l'ensemble des protagonistes. Quelque soit la méthodologie employée à ce sujet, elle doit donc être critiquée. L'entretien s'inscrit avant tout dans la recherche d'informations : son utilité scientifique tient surtout à « l'effet de réel » qu'il procure et, dans une thèse, dans sa propension à montrer (c'est-à-dire à exposer au regard) un travail de terrain, faire valoir du travail de thèse et de sa légitimité. Pour notre part, des entretiens ont été menés, essentiellement sur notre terrain alpin. En Roumanie, la langue, l'absence de réseaux et le temps passé sur place ont été autant d'obstacles pour réaliser des entretiens. Au gré des rencontres, il put y avoir des discussions menées en anglais ou en français, mais jamais d'entretien préparé. Dans le cas alpin, l'entretien a toujours été vu comme le moyen de compléter des informations manquantes, d'affiner ou de croiser des informations existantes. **Chaque entretien mené sera justifié et critiqué le moment venu, les grilles d'entretien seront présentées en annexes.**

Nous avons également très largement pratiqué le terrain « avec les pieds et les yeux », prenant des photographies, notant des impressions, posant des questions çà et là au hasard des rencontres. Là encore aucun espace ou lieu n'a été parcouru au hasard, surtout en ce qui concerne le terrain roumain puisque le temps passé sur place était restreint. **Chaque lieu ou espace qui aura donc été parcouru et dont il sera fait mention dans ce travail sera lui aussi justifié** le moment venu afin que le lecteur comprenne les raisons de ces choix.

Enfin, en vue de répondre à nos hypothèses de départ, il y a aura évidemment une place importante accordée **au travail bibliographique**. Outre la littérature scientifique dont il a déjà été fait mention, un travail de veille conséquent a été réalisé, notamment concernant la presse régionale franco-suisse (*Le Dauphiné Libéré*, *Le Messager*…) mais aussi roumaine (*cf* bibliographie à ce sujet). Dans le cas roumain, une attention particulière a aussi été portée aux articles repris par *Courrier International* depuis plusieurs années. La recherche d'informations a également été réalisée par la consultation de nombreux documents d'aménagement du territoire ou législatifs, écrits par et/ou pour l'Union Européenne, par les ministères nationaux (de l'économie, des transports, du tourisme essentiellement), mais aussi par les collectivités territoriales et urbaines (régions, départements, judets, intercommunalités, territoires de projet, villes et aires urbaines…). Ces documents ont été souvent recueillis par le biais d'Internet *via* une consultation des sites des acteurs concernés (*cf* sitographie). Cette recherche documentaire fournie et plurielle dans ses thématiques relève toujours le même biais : notre difficile compréhension de la langue roumaine. Pour cela, nous avons eu parfois recours à des logiciels de traduction, qui, malgré leur manque de précision, permettent de saisir les idées générales des écrits recueillis. Lorsqu'une compréhension plus fine était nécessaire, nous avons fait appel à une connaissance d'origine roumaine qui a accepté de traduire certains extraits.

Sillon alpin

Notre principal terrain d'étude sera donc celui que l'on pourrait qualifier de nord-alpin, même si dénommer ce terrain n'est pas sans difficultés (*cf* encadré 3). **Ce terrain, que l'on appellera donc *sillon alpin* a été choisi car parfois dénommé « piémont » dans la bibliographie et/ou dont la description correspond à la définition**

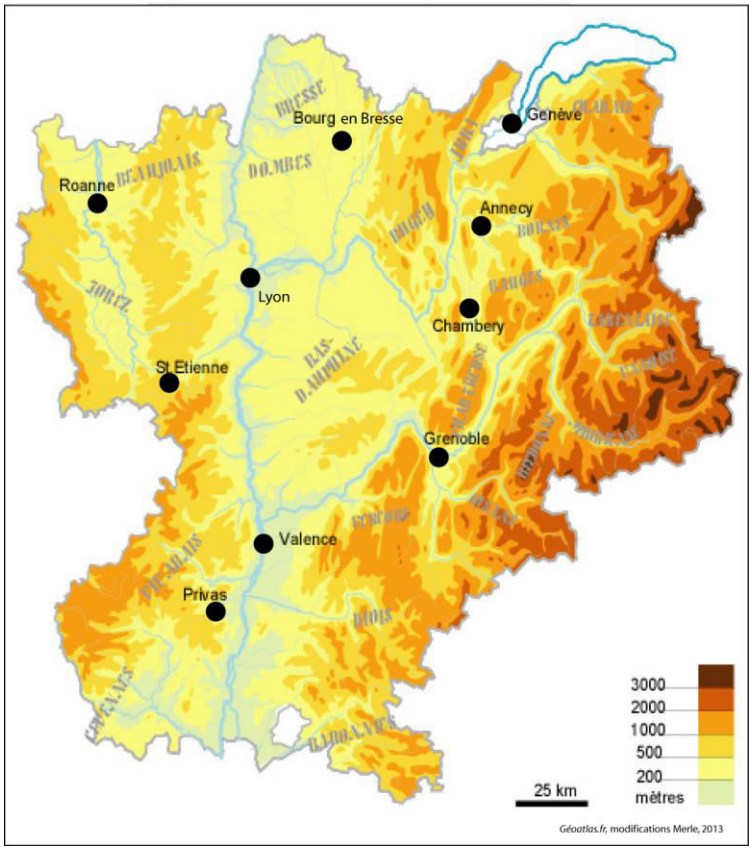
bibliographique du piémont, à savoir un espace considéré par les auteurs comme flou, étroitement associé à la montagne et connaissant des formes multiples de complémentarités avec celle-ci. Ce constat a en effet déjà pu être en partie abordé précédemment, mais le sera plus encore par la suite, notamment quand nous interrogerons la *place* (Lussault, 2007 ; 2009) que les géographes attribuent à ce sillon alpin par rapport à la montagne alpine. Cet espace « sillon alpin » se situerait *grosso modo* entre Genève et Grenoble. Néanmoins, du simple fait de nos hypothèses, il nous est impossible de délimiter les contours précis de notre terrain d'étude. D'abord à cause du flou qui fonde la définition même du piémont ; ensuite car si nous posons comme hypothèse qu'il existe des fonctions « piémontines », évolutives dans le temps et dans l'espace, **cela induit nécessairement l'impossibilité de travailler à partir d'un espace politiquement et temporellement délimité**. Aussi, selon l'hypothèse d'un lien étroit entre ces fonctions et les processus de métropolisation, une attention plus particulière sera portée aux villes de cet espace, même si évidemment les autres espaces ne devront être éclipsés. Notre terrain nord-alpin sera donc constitué d'un cœur (le piémont bibliographique, appelé sillon alpin dans ce travail) compris dans un cadre plus large (*cf* figure 4), qui pourra même parfois lui-même être dépassé si l'on considère que l'on puisse trouver des fonctions piémontines jusqu'à Paris ou encore à Bruxelles par exemple.

Encadré 3 : De la difficulté de dénommer nos terrains d'étude…

Dénommer nos terrains d'étude a pu être source de difficultés, parfois de confusions. En effet, il nous était impossible d'utiliser le mot « piémont », puisque cela aurait induit l'idée que nous considérions *a priori* ces espaces comme des piémonts, alors même que nous interrogeons dans ce travail la notion de piémont, son sens, sa pertinence, sa matérialité. Dans le cas alpin, nous aurions pu nous contenter de : « espace s'étirant de Genève à Grenoble », mais cela aurait été rapidement indigeste à la lecture. Aussi, nous avons préféré le terme *sillon alpin* bien que ce choix puisse alimenter la confusion puisque déjà proposé en géographie physique par R. Blanchard pour définir la dépression marquant le nord des Alpes françaises, du bassin de Sallanches au col de la Croix Haute (et ne concernant donc pas l'espace Genève-Chambéry). Aujourd'hui, ce terme de sillon alpin est avant tout utilisé pour dénommer un espace de coopération politique et fonctionnelle entre les territoires s'étendant de Genève à Valence, en passant par Annecy, Chambéry et Grenoble. Pourtant, si nous traiterons évidemment de cette coopération territoriale dans notre travail, ce sillon alpin « politique » n'est pas et ne saurait être confondu avec notre terrain d'étude. Notons d'ailleurs que si Valence fait bel et bien partie du sillon alpin politique, la ville ne fait pas partie du cœur de notre terrain d'étude alpin puisque Valence échappe au critère de définition bibliographique de ce terrain d'étude.
Nous avertissons donc ici le lecteur que :
- sillon alpin, sans majuscules et sans guillemets, qualifiera le cœur de notre terrain d'étude alpin, c'est-à-dire cet espace aux contours non clairement délimités et qui semble correspondre à ce que la bibliographie qualifie de piémont (*grosso modo* Genève-Grenoble)
- « Sillon Alpin », avec majuscules et guillemets, sera utilisé pour dénommer la coopération territoriale mentionnée précédemment, même si en réalité celle-ci ne semble pas disposer d'une orthographe bien arrêtée.

Concernant le terrain roumain, le problème reste globalement le même, puisque nous refusons de qualifier *a priori* ce terrain de piémont. Nous utiliserons donc des formules telles que « espace Buzau-Pitesti » sans risque ici de confusion avec une quelconque construction territoriale au nom similaire.
Lorsque'il s'agira de « comparer » nos deux terrains, nous utiliserons indistinctement « cas alpin » ou « cas franco-suisse » pour l'un, « cas carpatique » ou « cas roumain » pour l'autre.

Figure 4.B : Carte du relief dans la région Rhône-Alpes



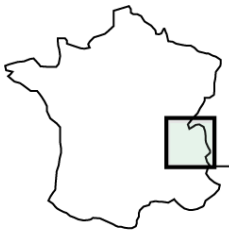
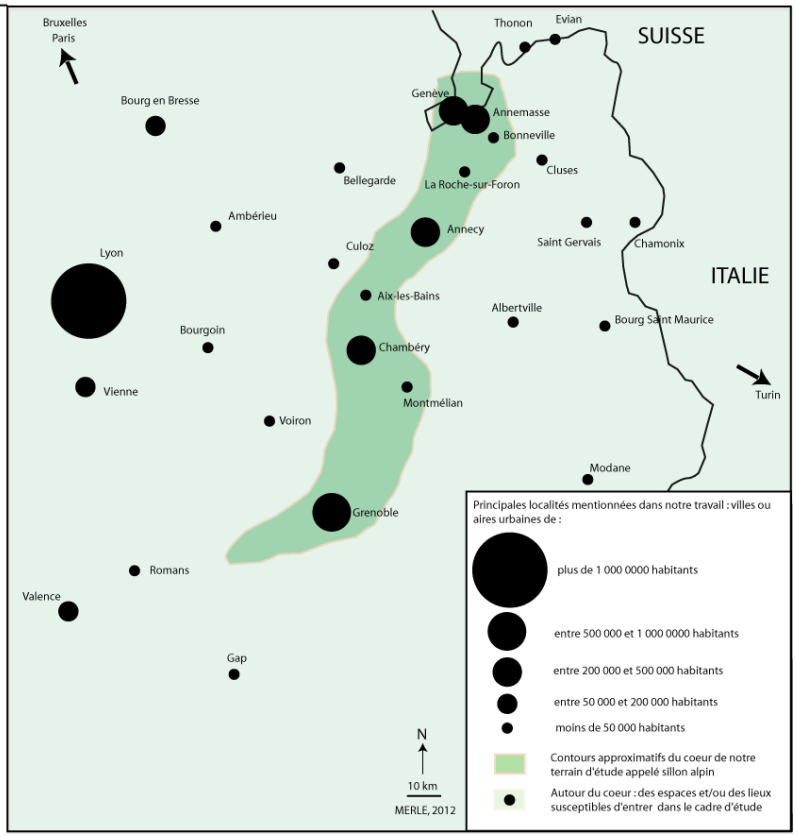


Figure 4.A : Le sillon alpin, coeur de notre terrain d'étude



Roumanie

Notre second terrain d'étude se situe en Roumanie. Là encore ce terrain est constitué d'un cœur considéré comme « piémont » par la bibliographie, soit qu'il soit dénommé comme tel, soit qu'il soit décrit comme un espace flou, étroitement associé à la montagne et connaissant des formes multiples de complémentarités avec celle-ci. **Ce cœur de terrain sera l'espace Buzau-Pitesti.**

Figure 5.A : Carte du relief en Roumanie

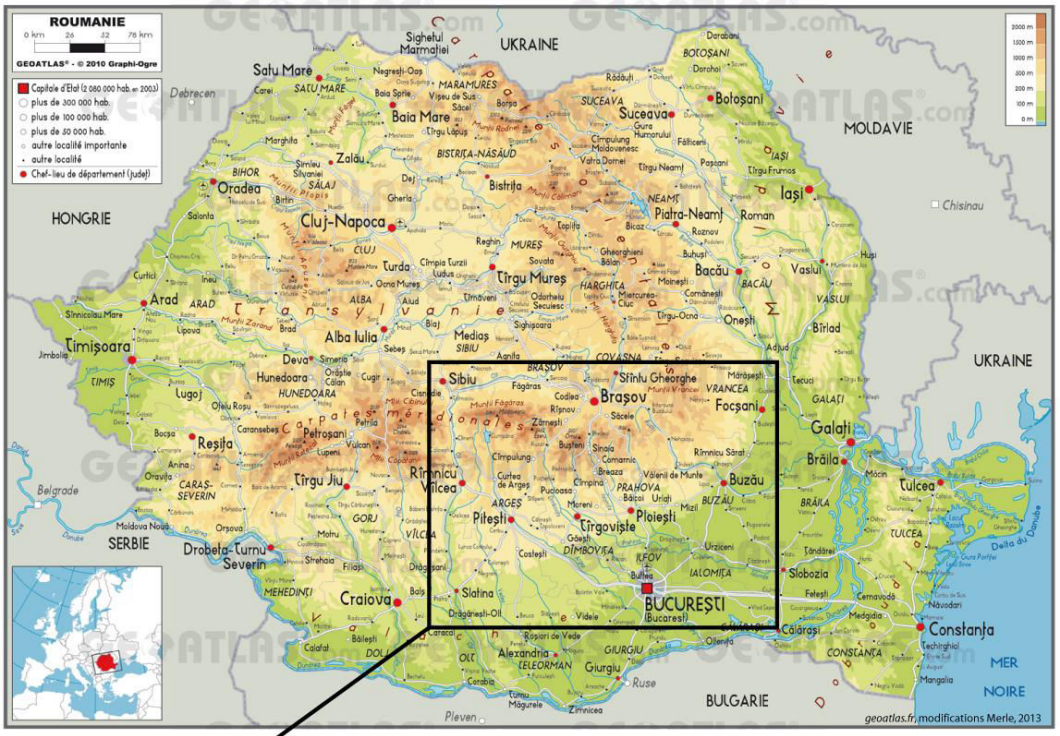
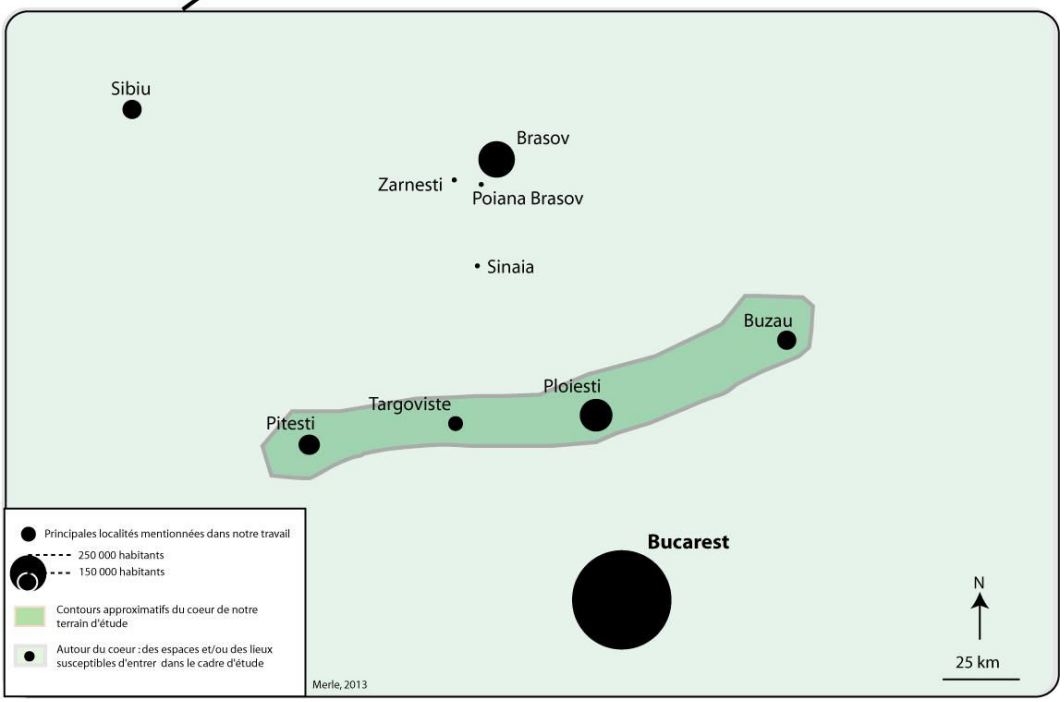


Figure 5.B : Le coeur de notre terain d'étude roumain



Les géographes de la première moitié du XX[e] siècle faisaient déjà de cet espace Buzau-Pitesti un « piémont », selon l'acception géomorphologique qui dominait la géographie à l'époque. Pour nommer cet espace, les auteurs utilisaient les termes de « piémont gétique », de « Subcarpates » ou encore de « Précarpates » (Cotet, 1967 ; Ion, 1967 ; Smotkine, 1968 ; Nicod, 1985…). Le terme « Subcarpates » est d'ailleurs assez récurrent dans cette bibliographie du fait que l'expression « sub » était celle préférée par E. De Martonne pour désigner ces espaces piémontins et que celui-ci a eu incontestablement une grande influence sur la géographie de la Roumanie. Par la suite, comme cela a déjà été relevé, le mot « piémont » a été réutilisé par les tenants de la « nouvelle géographie » sans pour autant que le terme ne soit défini. Ainsi, V. Rey (1972 ; 1982 et suivantes) caractérise l'espace Buzau-Pitesti de « piémont », sans définir ce terme qui apparaît finalement comme un héritage sémantique de la géographie classique. Aujourd'hui encore, cet espace est couramment qualifié de piémont, y compris dans la bibliographie non spécialisée. Ainsi l'article *Géographie de la Roumanie* de *Wikipedia*[2] fait mention de « *piémonts s'abaissant en gradins jusqu'aux plaines du bassin du bas-Danube, parfois appelées plaines danubiennes* », tout comme l'article *Carpates* de l'encyclopédie en ligne *Larousse*[3] qui mentionne la présence de sel « *dans le piémont des Carpates roumaines, au Nord de Ploiesti notamment* ». V. Rey (2005), dans l'article *Ploesti* écrit pour l'encyclopédie *Universalis*[4], note : « *neuvième ville de Roumanie, avec 250 000 habitants en 2006 (estim.), et grand centre de la première région pétrolière du pays, située en Munténie, sur le piémont méridional de l'arc des Carpates, Ploesti fut d'abord une ville de contact entre la montagne et la plaine danubienne* ». Dans l'article *Valachie* de la même encyclopédie[5], elle ajoute : « *au contact des collines et de la plaine, une zone avantagée a donné naissance à un chapelet de villes : Craiova, Slatina, Pitesti, Ploesti, Buzau* ». On reconnaît ici l'inscription de V. Rey au sein de la géographie « brunétienne », puisque cette phrase fait parfaitement écho à la définition de « piémont » proposée dans le dictionnaire dirigé par R. Brunet (1993). Enfin, il est intéressant de relever que certaines autorités municipales caractérisent aussi leurs villes comme étant en situation de piémont, ce dont témoigne par exemple le site officiel de la mairie de Buzau qui situe la ville sur les pentes du piémont, entre les collines carpatiques du Nord et la plaine fertile du Sud[6]. Mais, comme dans le cas alpin, notre terrain d'étude ne saurait là encore se limiter au seul espace Buzau-Pitesti, et c'est dans un cadre plus large que nous serons vraisemblablement amenés à travailler.

---

[2] http://fr.wikipedia.org/wiki/G%C3%A9ographie_de_la_Roumanie, consulté le 5/01/2013

[3] http://www.larousse.fr/encyclopedie/mont/Carpates/111843, consulté le 5/01/2013

[4] http://www.universalis.fr/encyclopedie/ploesti-ploiesti/, consulté le 5/01/2013

[5] http://www.universalis.fr/encyclopedie/valachie/, consulté le 5/01/2013

[6] « *În partea de nord şi nord-vest apare o ramă de dealuri cu înălţimi cuprinse între 500-700 m, iar spre nord-est câmpia* ***piemontană*** *coboară în pantă lină dinspre nord spre sud. În partea de est a oraşului se află Lunca râului Buzău, iar în sud Câmpia Buzăului, cu terenuri roditoare. Clima oraşului Buzău are un caracter continental* ». [Dans le nord et nord-ouest des collines cadre apparaît avec des hauteurs comprises entre 500-700 mètres et au nord piémont plaine lisse descente du nord au sud. Dans la partie orientale de la ville est Buzau zone inondable du fleuve et Buzau plaine dans le sud, terre fertile. Le climat est continental ville Buzau] http://www.primariabuzau.ro/index.php?loc=municipiul_bz&id=60&show=60, consulté le 6/01/2013

Encadré 4 : un terrain nommé piémont : l'exemple des écrits de V. Rey

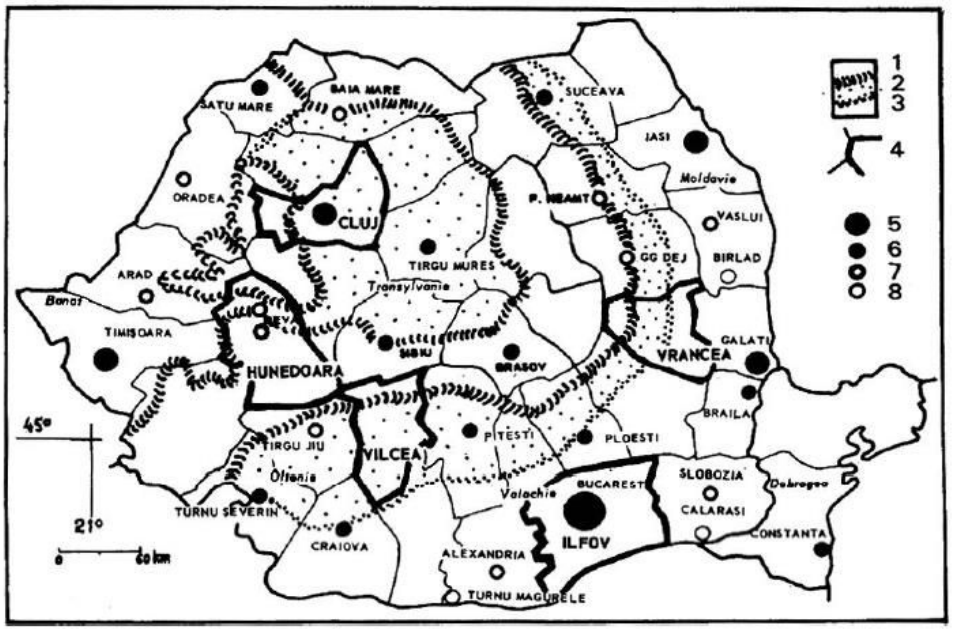


Fig. 1. — Départements roumains et hiérarchie urbaine.

1. Montagne. — 2. Colline. — 3. Plaine. — 4. Département étudié. — 5. Métropole régionale. — 6. Capitale régionale. — 7. Ville de 3e rang. — 8. Ville citée dans le texte.

Cette carte tirée d'un article de 1972 s'intéressant à la structure urbaine roumaine intègre l'espace Buzau-Pitesti (cœur de notre terrain d'étude) dans un espace dit « de collines ». V. Rey utilise le terme « colline » comme un synonyme de « piémont », comme en témoignent d'autres articles de la même époque (notamment Rey, 1973).
Les espaces « montagne », « colline » et « plaine » sont délimités par des critères exclusivement topographiques, sans pour autant que ceux-ci ne soient seulement même évoqués.

Carte extraite de Rey (1972)

Cette carte tirée d'un article de 1994, placée dès le début de celui-ci, sert avant tout de carte de localisation.
Le découpage de la Roumanie en judet (l'équivalent des départements français) apparaît nettement, tout comme les villes roumaines les plus importantes ou l'axe carpatique.
Cependant, un choix curieux a été réalisé : celui de classifier les judets en deux catégories : « *judet de Collines et Montagnes de Transylvanie intérieure* » et « *judet de Piémont* ». La classification, non justifiée, montre ici un piémont s'étirant jusqu'à la Mer Noire.

Carte extraite de Rey (1994)

Après avoir justifié le choix de l'espace Buzau-Pitesti comme cœur de notre terrain d'étude roumain, une autre interrogation peut apparaître : pourquoi avoir choisi la Roumanie et le pied des Carpates ? La réponse comporte deux dimensions, entre justification scientifique, développée ci-dessous, et justification matérielle, abordée dans le point suivant.

En considérant nos hypothèses de départ, il est possible de justifier le choix des Carpates roumaines selon quatre considérations :

- Dans le cadre de l'hypothèse 1 d'une prise en compte du franchissement pour définir le piémont, les Carpates sont spatialement ou géométriquement parlant au centre du territoire roumain. Historiquement, le massif a pu jouer un rôle frontalier ou de marche non négligeable, mais aujourd'hui les Carpates sont au cœur du territoire et leur traversée devrait, *a priori* au moins, constituer un enjeu de première importance pour l'Etat roumain, voire pour l'Union Européenne depuis que la Roumanie a intégré cette dernière en 2007.
- L'hypothèse 5 de fonctions piémontines caractérisées comme métropolitaines résisterait-elle à un terrain moins marqué par le fait urbain et métropolitain que ne l'est l'Europe occidentale ? Le fait métropolitain plus limité qu'en Europe occidentale et la ruralité qui semble marquer les peuplements roumains deviennent ainsi des points intéressants dans la perspective de comprendre les interactions entre fonctions piémontines et métropolisation.
- Dans le cadre de l'hypothèse 6, la territoriabilité des fonctions piémontines a-t-elle un sens et une matérialisation dans des espaces échappant à l'inflation des couches du mille-feuilles territorial marquant tout particulièrement l'Europe occidentale ? Comme la France, **la Roumanie est un pays à l'organisation très centralisée,** qui connaît des tendances décentralisatrices très récentes en lien avec la perspective devenue réalité d'adhésion à l'UE. A. Capelle-Pogacean (2000) utilise ainsi le terme *d'Etat-nation jacobin* pour caractériser la Roumanie. J. Cristescu et I. Muntele (2007, p.2) notent quant à eux que « *la Roumanie tend par un certain mimétisme vers un modèle français, avec une recomposition territoriale sous forme d'une régionalisation infra-étatique* ». Néanmoins, la Roumanie reste pour l'instant en deçà du mille-feuille territorial français.
- Pour finir, nous avons choisi **d'étudier des montagnes/piémonts d'ordres de grandeur équivalents** pour mettre en évidence d'autres facteurs d'organisation de l'espace (culturels, historiques, politiques…). Le biais « ordre de grandeur » est donc volontairement relativisé afin de se concentrer sur d'autres éléments.

Le choix des Carpates roumaines, justifié scientifiquement à partir des quatre points précédents, révèle d'autres éléments qui pourront être intéressants à aborder

- L'intégration récente à l'Union Européenne sera également à interroger, notamment en posant la question des conséquences pour le(s) piémont(s) d'une éventuelle « occidentalisation/européanisation » des politiques roumaines (en ce qui concerne les territorialités, la décentralisation, les modes de gouvernance, la place du « rural »…) pour correspondre aux attentes de l'U.E.
- *A priori* - et cela sera à discuter - les Carpates et la montagne en général occupent une place importante dans l'imaginaire national, sans pour autant que la montagne ne soit chargée des mêmes représentations que la montagne alpine.

Malgré ces justifications, au gré des rencontres avec des universitaires ou des néophytes, une question a été récurrente : **pourquoi ne pas avoir choisi le Piémont italien comme terrain d'étude ?** Nous avons volontairement éclipsé le Piémont italien pour éviter le risque d'attribuer à cet espace dénommé « Piémont » au sens propre une valeur de référence, voire de modèle, qui n'a rien d'évident et de valide scientifiquement, puisqu'il est impossible de savoir si le toponyme découle du mot commun ou s'il s'agit du contraire. Notons d'ailleurs que de nombreux autres espaces (communes, régions…) sur la planète sont nommés au sens propre « Foothill » ou « Piedmont », notamment aux Etats-Unis (Appalaches, Californie…) ou en Australie (près de Melbourne) pour ne mentionner que des pays de langue anglo-saxonne dont nous connaissons la traduction du mot « piémont ». Peut-être que d'autres espaces piémontins sont dénommés « piémont » dans les langues d'usage de certaines régions asiatiques, amérindiennes, africaines, eurasiatiques… sans même que nous en soupçonnions l'existence du fait de la non maîtrise de ces langues. Dès lors, pourquoi choisir plus particulièrement le Piémont italien ? Enfin, est-ce que tous les géographes s'intéressant à l'urbanisation intègrent Rome dans leurs terrains d'étude sous prétexte que le mot *Urbs* désignait à l'origine la ville de Rome ? La réponse est clairement et justement non et rappelons que dans notre cas, d'un point de vue sémantique et linguistique, il est difficile, voire impossible, de déterminer si le nom commun « piémont » dérive du nom propre « Piémont » ou si c'est le nom propre qui vient du nom commun (auquel cas le Piémont n'a plus rien d'un espace de référence, puisque d'autres espaces auraient pu aussi être dénommés « piémonts »).

4. VOIX : positionnement, outils, méthodologie

Déconstruction

> « *Bien que convaincu de la pertinence de ses recherches, il n'osait pas mettre en doute l'honnêteté intellectuelle et la compétence du professeur LeBran-Chastel.* »
>
> (Perec, 1978, p. 560)

Il ne s'agit pas dans ce travail d'opérer seulement un travail de déconstruction du mot « piémont » et de ses usages, c'est-à-dire de s'intéresser exclusivement aux origines et évolutions sémantiques du signifiant « piémont » et du signifié qui lui est associé. Ce travail de déconstruction prédomine, avec un intérêt certain, dans de nombreux ouvrages ou articles récents. C'est ce que note non sans ironie R. Brunet à propos de la longue série d'ouvrages sur les *« inventions »* (du monde, des continents, de la montagne…) ou les *« fins »* (des territoires…) *: « l'invention est un mot aussi à la mode que la fin ; mais il est plus tonique, et moins inquiétant. Nous avons connu la fin de l'histoire et celle de la géographie, l'invention du monde, celle du sentiment, de la liberté, du mastodonte, de la cuisine et même celle de la tradition, pour ne faire allusion qu'à de récents livres. Naguère l'on découvrait, à présent l'on invente. »* (Brunet, 2009). Il ne s'agira donc pas dans ce travail uniquement de décortiquer et de comprendre la genèse d'une catégorie spatiale : il faudra aussi - et avant tout - opérer un travail de construction, c'est-à-dire proposer une relation signifiant-signifié qui soit géographiquement la plus pertinente possible.
Evidemment, toute correspondance universelle et partagée entre le signifiant (le mot piémont) et le signifié (l'espace désigné comme tel) est impossible tant le signifiant est habité par des représentations et des valeurs sociales ou plutôt sociétales. En cela, la catégorie spatiale quelle qu'elle soit (la montagne, le piémont, la ville…) n'existe pas « en soi » et n'est pas non plus uniquement le résultat d'une mise en ordre des idées, puisque cette mise en ordre est elle-même d'abord inscrite dans une sphère de symboles, de valeurs et de convictions qui régissent la société. M. Todorova (2009, p. 21), s'inscrivant dans cette même logique, ajoute d'ailleurs que *« dans le système saussurien, le signifiant est directement lié au signifié, leur couple constituant une unité. Tout en insistant sur ce qui les distingue, Saussure a souligné leur équilibre précaire, la relation et la correspondance rassurante entre proposition et réalité. Le poststructuralisme, lui, a introduit entre eux une hiérarchie, le rôle dominant revenant au signifiant. Pour un auteur comme Derrida, la coïncidence entre le mot et la chose, ou l'idée, n'a jamais lieu. Au contraire, signifiants et signifiés ne cessent de se détacher l'un de l'autre et de se rattacher ailleurs en nouvelles combinaisons* ».

Penser le classement, décomposer le réel semble faire partie d'une nature humaine buttant sur une certaine inintelligibilité de la complexité du monde. Les hommes - certes de manière différente et plus ou moins poussée selon les sociétés et les cultures - nomment, classent, catégorisent. M. Todorova (2009, p. 54), s'intéressant à la catégorie spatiale « Balkans » écrit à ce sujet : « *L'effort de l'homme pour doter le monde d'un sens et d'un ordre a été qualifié de « construction du* nomos *». Il implique un travail de catégorisation qui fait de son objet quelque chose de connaissable et de prévisible. La question de savoir ce qui pousse l'homme à créer des catégories formelles n'a pas reçu de réponse en termes de catégories formelles, mais il est clair que c'est un besoin fortement ancré. […] La*

catégorisation a de nombreuses vertus, dont les deux principales sont la réduction de la complexité et la facilitation de l'apprentissage ». On pourrait ajouter aussi que cette « *construction du* nomos » est à la base de toute communication : sans catégorisation, la communication serait difficile, rugueuse, rendant alors difficiles les échanges et la gestion. Catégoriser - malgré toutes les limites d'un tel processus, notamment du fait que chaque réalité soit unique - c'est (se) comprendre en vue de mieux gérer. Certes, catégoriser (l'Europe, l'Asie, la montagne, la ville…) n'est qu'invention, mais une invention socialement nécessaire.
Les géographes n'échappant pas au commun des mortels ont longtemps eux-mêmes participé - de manière non exclusive - à des processus de catégorisation formelle (frontières étatiques, délimitation des continents…) ou informelles (type rural, type urbain, type littoral…) de l'espace. Aujourd'hui encore, le géographe participe de la catégorisation de l'espace, soit de manière appliquée (notamment dans les métiers de l'aménagement des territoires) soit de façon plus théorique, comme en témoigne la multiplication récente des ouvrages et articles ayant pour objectif de comprendre les acteurs et modalités de l'émergence de certaines catégories d'espaces (Debarbieux et Hussy, 1996 ; Lévy, 2008 ; Grataloup, 2009 ; Debarbieux et Rudaz, 2010…). **C'est dans cette approche géographique de la différenciation spatiale que s'inscrit notre travail**, **avec pour objectif de comprendre cette « *espèce d'espace* » que peut être le piémont.**

Néanmoins, notre travail ne s'inscrit pas véritablement dans une « école » de la discipline géographique (politique, culturelle, sociale ou autre) et se veut le plus transversal possible. Si l'émiettement disciplinaire (Dosse, 1987) est signe de foisonnement scientifique, il peut être problématique dans le cas d'une distension des liens entre « écoles » ou « sous-disciplines ». Le risque en est un éclatement d'une discipline somme toute récente et souvent remise en cause ; J. Piaget (1967) expliquant par exemple que la géographie, de par sa pluridisciplinarité, ne méritait pas le statut de science. Notre réflexion se nourrit donc d'horizons différents, même si la géographie francophone domine très largement notre champ bibliographique. En outre, la corporation des géographes se donnant des critères - avant tout d'ordre méthodologique - d'appartenance ou d'exclusion : c'est le bon respect de ces critères qui permet d'être considéré comme faisant partie de la corporation, de la *matrice disciplinaire*[7] (Bourgeat, 2007. 2008), Ainsi, outre le fait de s'intéresser à l'espace des sociétés, les points de recoupement entre géographes, c'est-à-dire ce qui permet de « faire discipline », peuvent être par exemple le changement d'échelle, la cartographie, le terrain… Nous tenterons au mieux de respecter ces critères d'appartenance, même si ceux-ci restent relatifs puisqu'évoluant au fil du temps, en fonction des contextes et des paradigmes, et qu'ils sont souvent discutés et à l'origine de controverses majeures qui permettent le foisonnement scientifique et l'évolution disciplinaire. Pour nous et dans ce travail, ***faire de la géographie*** **revient à mener une réflexion scientifique portant sur l'espace des sociétés.** Nous entendons par réflexion une action de l'esprit qui réfléchit, c'est-à-dire qui pense longuement, sérieusement, mûrement. **Cette réflexion peut être considérée comme scientifique quand elle aspire à la justification ou à la preuve de sa véracité et dont les résultats sont validés ou réfutés par les autres membres de la communauté scientifique après vérification,** ce qui revient finalement à considérer que la communauté scientifique produit elle-même les règles qui la régissent.

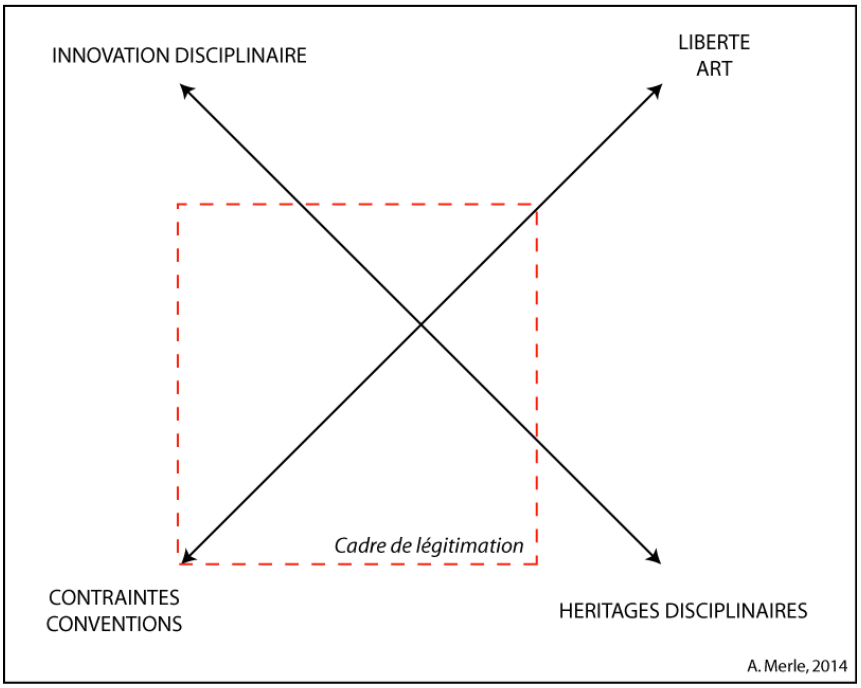
[7] S. Bourgeat (2008, p. 34) nomme *matrice disciplinaire « l'état de l'accomplissement disciplinaire qui est accepté par une fraction importante des savants et qui tend à s'imposer à tous les autres ».*

Ecrire

> « *Ecrire : essayer méticuleusement de retenir quelque chose, de faire survivre quelque chose : arracher quelques bribes précises au vide qui se creuse, laisser quelque part, un sillon, une trace, une marque ou quelques signes.* »
>
> (G. Perec, 1974, p. 123)

Travail de recherche, la thèse est aussi un travail d'écriture. A ce sujet aussi le doctorant doit réaliser des choix et doit les justifier puisque ces choix, évidemment contestables, vont avoir une importance capitale dans la manière dont le travail de recherche sera reçu, compris, critiqué. En effet, comme cela a été noté plus haut, la corporation - ici celle des scientifiques ou des chercheurs - se donne des critères d'appartenance ou d'exclusion et, encore une fois, c'est le bon respect de ces critères qui permet d'être considéré comme faisant partie de la corporation. Ceci explique largement la certaine inertie qui existe dans l'aspect formel des travaux de recherche, et ce d'autant plus dans le cadre de thèses jugées par les membres de la corporation et écrites par des individus aspirant à entrer dans cette fameuse corporation. Ainsi, aujourd'hui, si le géographe universitaire renouvelle largement ses objets d'étude, il n'en demeure pas moins que son écriture reste encore très académique, du fait du formatage imposé par les revues mais aussi par le formalisme hérité des points d'orgue de son cursus universitaire (concours, thèse…), ce dont a d'ailleurs fait état S. Bourgeat (2008) dans son propre travail doctoral.

Figure 6 : Le travail doctoral, un travail formellement conventionnel



Pour notre part, nous avons fait le choix de faire figurer le terme « essai » dans le titre de notre travail. Il faut voir dans l'essai l'expression d'une subjectivité de la part de l'énonciateur qui n'hésite pas à se mettre en scène quand il s'adresse au lecteur. **L'essai est ainsi une étude qui se veut non exhaustive et ayant pour objectif de proposer une interprétation du réel, tout en étant conscient de la relativité et des contradictions d'un tel travail.** L'essai se place ainsi entre la science et la littérature et se présente davantage comme un brassage d'idées que comme une démonstration. **Aussi, l'essai est volontairement parcouru de nombreuses citations, d'un maximum d'angles d'attaque, d'un certain vagabondage de la pensée.**
Le choix de l'essai et des questionnements qui l'animent s'inscrit ici dans un contexte bien plus large, celui d'une période qualifiée parfois de « postmoderne » qui serait marquée par l'absence de repères sûrs et d'idéologies cohérentes. Le postmodernisme serait d'un point de vue scientifique, le fait d'aborder une posture critique à l'égard de toute volonté de décrire la réalité ou de détenir la vérité. Mais *« prendre une posture qui affirme le relativisme généralisé des théories et la multiplicité des "vérités" pose la question de la validation scientifique des travaux en sciences sociales. A partir du moment où l'on brise le mythe de l'extériorité et de la distance du chercheur par rapport à son objet de recherche, les travaux vont davantage se situer dans l'univers de la compréhension que dans celui de l'explication.* » (Elissalde, 2004). P. Pigeon (2012), reprenant les travaux de D. Kaplan et *alii* (2009) et de J.R Short (2006) propose la synthèse suivante du postmodernisme appliqué à la géographie urbaine : contestation de la rationalité et de la modernité, complexité mise en avant, diversité et hétérogénéité, subjectivité et limites des définitions, caractère éphémère des formes, impossibilité de l'exhaustivité, limites de la qualification, place importante attribuée aux contradictions et aux paradoxes. Ces critères correspondent peu ou prou aux choix méthodologiques et formels réalisés jusqu'ici, ce qui permet d'écrire que notre travail s'inscrit au moins en partie dans cette mouvance postmoderniste. Pour autant, cette considération ne saurait guider notre réflexion ou devenir un *leitmotiv* : en aucun cas nous ne souhaitons devenir un chantre d'un postmodernisme qui peut également être critiqué, notamment du fait de sa forte propension à déconstruire des notions ou des concepts tout en proposant en retour très peu d'aspects constructifs ou de connaissances nouvelles (Elissalde, 2004).

Nous alertons ici le lecteur sur la façon dont cette thèse sera donc rédigée : il ne s'agira pas seulement d'un exposé en plusieurs points des résultats et de la méthodologie d'une recherche. La structure même de notre travail est un cheminement réflexif, c'est-à-dire qu'elle intègre les questions que nous nous sommes posées durant 3 ans, les « essais-erreurs » que nous avons pratiqués, les éléments qui nous ont permis de poursuivre notre réflexion et de répondre à nos hypothèses de départ. Ainsi, **le lecteur est ici invité à suivre notre cheminement réflexif, nos doutes, nos interrogations, nos résultats temporaires et imparfaits, nos errements.** En cela l'écriture se rapproche du roman policier dans lequel le lecteur suit les pérégrinations de l'enquêteur qui, d'hypothèses en hypothèses, d'entretiens en entretiens, de fausses pistes en éléments prouvés, parvient à faire rebondir sa réflexion, ses hypothèses pour, finalement, réussir à apporter des réponses au problème posé. Ce choix d'écriture - qui encore une fois justifie le terme d'essai - s'explique de plusieurs manières : certes il existe en partie une volonté d'écrire autrement, mais il y a aussi la volonté de montrer « les dessous » de notre cheminement réflexif et de ne pas nous en tenir à un exposé des méthodes et des résultats. Si les dessous de la méthodologie (citation précise des sources, présence des grilles d'entretien, explication et justification de la méthodologie suivie…) sont autant d'éléments nécessaires pour rendre

un travail de thèse recevable, il n'y a aucune raison qu'il n'en soit pas de même des ressorts de l'auteur (d'où la nécessité d'une égogéographie) et de son cheminement réflexif. Cette façon d'exposer notre raisonnement ne saurait être vue comme une prétendue « révolution », puisque certains géographes ont déjà pris pour habitude d'exposer le fruit de leurs recherches de cette manière (Pigeon, 2007, 2012). Pour terminer, notons tout de même qu'au final il s'agit bien d'une reconstruction, d'une recomposition de notre cheminement réflexif (ou de notre enquête pour reprendre le vocabulaire des romans policiers) : il serait donc illusoire de penser que notre cheminement réflexif ait pu être aussi linéaire que cela puisse être proposé dans cette restitution.

Détours

« *Dinteville s'attendait à tout sauf à une telle réaction* »

(G. Perec, 1978, p. 560)

Comme cela a sans doute été déjà repéré par le lecteur, nous avons fait le choix d'agrémenter ce travail de nombreuses citations. Tout travail scientifique se doit de faire références à d'autres : encore une fois cela participe de sa légitimation, de sa scientificité, à condition que les sources de ces citations soient précisées. Le but de la citation est clairement d'accroître l'impact d'un propos, de renforcer une argumentation qui gagne alors en crédibilité. Par la citation, un auteur cherche clairement à légitimer sa réflexion, sa position mais aussi à faire preuve d'érudition puisque cela lui permet de (dé)montrer sa culture. Une différence notoire peut être établie entre la citation *stricto sensu* (qui est un extrait recopié) et la référence où l'on fait allusion à un auteur, en le nommant, sans pour autant citer un passage de ses écrits. Pour notre part, nous prenons le parti - comme la majorité des scientifiques - d'alterner entre références à des auteurs et citations d'auteurs.
En outre, nous choisissons également d'utiliser largement des citations dites « introductives », c'est-à-dire proposées en tête de chapitres, de parties, de sous-parties. Ces citations n'ont pas la même fonction que celles qui parcourent le texte : elles doivent susciter la réflexion mais leur but est aussi de susciter l'intérêt du lecteur par leur originalité, leur pertinence, leur humour. D'ailleurs, elles sont souvent la seule « fantaisie » que s'autorise le doctorant et elles sont parfois, avec les remerciements, ce qui permet au lecteur d'en savoir plus sur l'auteur. En effet, les citations en apprennent souvent bien plus sur celui qui cite que sur celui qui est cité. C'est justement dans cette optique que notre travail sera ponctué de nombreuses citations « introductives », toutes extraites d'œuvres de Georges Perec. Ces phrases répondent à une double-logique parfaitement indépendantes l'une de l'autre : certaines seront des phrases en rapport direct avec notre discours, sorte de réflexion introductive entrant en résonnance avec notre argumentation. D'autres seront davantage déconnectées du propos, inscrites dans la « pensée vagabonde » définissant l'essai : elles seront de l'ordre de l'état d'âme, des émotions que nous aurons pu ressentir au cours de ces trois années de thèse et qui, indéniablement, auront impacté notre recherche. En effet, le travail de thèse est toujours pétri de questionnements, parfois en rapport direct avec la production scientifique réalisée, parfois relevant davantage de l'intime. Or, rarement - ou de façon marginale - un doctorant ne fait figurer ses émotions dans son travail de thèse puisque, par tradition et par culture, science doit rimer avec raison. Seules quelques lignes voire quelques mots dans les remerciements sont parfois le réceptacle de plus de trois ans de sentiments contradictoires et ambivalents sur les modalités et les finalités d'un tel travail.

Pourquoi s'en tenir à des citations de Georges Perec ? Tout simplement car ce travail de thèse a débuté et trouvé un sens à partir de la lecture de deux ouvrages de Georges Pérec : *Espèces d'espaces* (1974) et *Penser/classer* (1985). Page après page, ouvrage après ouvrage, nous avons trouvé chez Georges Perec une écriture à laquelle nos propres recherches et questionnements font écho : des propos souvent éminemment géographiques et assez précurseurs dans certains domaines (géographie de l'espace domestique par exemple), des questions existentielles (sur la vérité, l'effet de réel…) qui nécessairement accompagnent le travail de tout doctorant, un style d'écriture singulier et hyper-créatif (le fameux OuLiPo)… Parce qu'il nous a fortement accompagné et influencé tout au long de notre travail de recherche et d'écriture, il apparaissait naturel que Georges Perec accompagne à son tour notre lecteur. En outre, d'autres détours prenant souvent la forme d'encadrés alimenteront ce travail : littérature, arts visuels, architecture, jeux d'écriture… : autant de moyens d'enrichir la réflexion, mais aussi, toujours dans le cadre de l'essai, d'animer un certain brassage d'idées et d'aborder, de façon pouvant paraître parfois superficielle voire naïve, des questions bien plus larges que la seule problématique de ce travail.

Ego

> « *Et aussitôt, nous étions de ceux qui vont aux masses, nous qui avions dans le sang le virus de la propagande éclairée, nous qui aurions aimé avoir été instituteurs dans un petit village de Savoie, vers la fin du XIX^e^ siècle, pour pouvoir faire lire Rousseau, Voltaire, Valtès et Zola aux petits paysans en blouse* »
>
> (G. Perec, 1966, p. 52)

V. Veschambre (2006, p. 1) plaide pour une approche dimensionnelle de la géographie, définissant celle-ci comme « *la discipline spécialisée dans l'analyse de la dimension spatiale des sociétés, toutes spécialités de la discipline confondues* ». Cette entrée dimensionnelle nous semble pertinente, notamment car elle permet de créer du lien entre les différentes « écoles » ou « spécialités » de la géographie. Cependant, l'expression « *analyse de la dimension spatiale des sociétés* » ne doit pas donner l'impression d'être le fait d'un observateur extérieur, ne semblant lui-même n'appartenir à aucune société. Nécessairement, l'auteur est partie intégrante de ce qu'il analyse, malgré toute volonté de se distancier de l'objet étudié : l'analyse spatiale des sociétés est donc nécessairement elle-même sociale/sociétale… Tout travail de recherche et les choix qu'il implique (encadrement, terrains, sujet…) ne peut être dissocié de son auteur (passé, éducation, formation, caractère, ambitions…). Ce que pense et réalise chacun d'entre nous est un mélange de comportement rationnel (*homo economicus*) mais aussi plus irrationnel, faisant alors appel à des composantes collectives (société, culture…) et individuelles (expériences…). A partir de là, il est donc impossible d'envisager un travail de recherche éclipsant les caractéristiques de son auteur. Interroger les choix rationnels et irrationnels de l'auteur devient alors un moyen de tendre vers une certaine objectivité par l'intégration de la subjectivité dans son propre travail, ce que proposait déjà J. Lévy à travers son *égogéographie* (1993). Pour poursuivre sur le cas de J. Lévy, il est clair que son

cosmopolitisme d'enfance et son mode de vie urbain conscient et assumé ont vraisemblablement influé sur ses recherches, que ce soit concernant la ville (et sa définition autour du couple densité/diversité) ou encore l'émergence du monde comme lieu. Plus que ses recherches, ce sont également ses prises de position, scientifiques et/ou citoyennes - le « et » ayant pu être critiqué (A-F. Hoyaux, 2002) - qui relèvent l'influence de son histoire personnelle. Par exemple, J. Lévy écrivait dans *Le Monde*[8], suite à la tempête de 1999 : « *Deux constats s'imposent. D'abord la concentration protège. […] Avec ses immenses étendues sous-peuplées, la France marque une fois de plus sa différence, et la fragilité importante de son territoire. […] Ensuite, ce qui ressort, c'est que le rural n'existe plus […]. Il y a désormais dans ces campagnes très peu d'agriculteurs et, eux-mêmes comme les autres, vivent dans un univers pratique et mental où les échelles pertinentes se sont multipliées, et élargies jusqu'à la planète* ». Pour l'auteur, sans nul doute, il faut en finir avec la dispersion et privilégier la concentration, ou, en d'autres mots, en finir avec le rural pour tendre vers l'urbain. Il poursuit en expliquant qu'en ville, au contraire de la campagne, « *le quartier ou l'îlot permettent des contacts sociaux fiables et stables dans toutes les directions, rendant possible une territorialisation* ». A-F. Hoyaux (2002) ou encore F. Ripoll et J. Rivière (2007) regrettent de la part de J. Lévy cette prise de position pro-urbaine - sous-entendue libérale - et notent, non sans critiques, que pour J. Lévy les électeurs urbains apparaissent plus ouverts, plus humanistes, européistes et universalistes que les électeurs périurbains ou ruraux aux valeurs plus conservatrices et ethnocentriques. Il ne s'agit pas ici de juger de la recevabilité géographique des arguments des uns et des autres et des débats qui en ont découlés (Hoyaux, 2002 ; Lévy, 2002 ; Giraut, 2004 ; Ripoll et Rivière, 2007 ; Lévy, 2007), mais plutôt de faire le lien entre histoire personnelle du chercheur et résultat de ses recherches et/ou prises de position.

Pourquoi réaliser une thèse ? Si le néophyte pose régulièrement cette question au doctorant, souvent pour porter en dérision cet individu obsédé par des recherches souvent qualifiées de « sans intérêt », cette question est en réalité beaucoup plus porteuse qu'on pourrait le penser à première vue. En effet, s'il convient dans un travail de recherche d'expliciter et de justifier ses choix méthodologiques, la question des finalités de la thèse - qui pourtant doit obséder plus d'un doctorant notamment dans les moments de doute - n'est que rarement envisagée dans les rendus finaux. Certes, il est aisé et récurrent de légitimer une thèse pour ce qu'elle peut apporter à la discipline toute entière, avec pour idéal ultime et non-avoué une production qui révolutionnerait cette même discipline. Paradoxe patent puisque la thèse doit répondre à un certain nombre de règles plus ou moins tacites à respecter, sans quoi le risque est celui de ne pas être accepté au sein de la communauté des géographes - pour ne pas dire des géographes universitaires. Paradoxe que relève d'ailleurs S. Bourgeat (2007, p. 23) quand il écrit : *« Comme si la dualité du regard sur la thèse avait influencé le discours même de la thèse en en faisant une espèce d'exercice schizophrène tentant de répondre aux exigences parfois contradictoires d'innovation disciplinaire tout en respectant la rhétorique spécifique à l'exercice »*. Or, combien de thèses sans lendemain, autrefois entreposées dans des placards poussiéreux, sont aujourd'hui perdues dans de longues listes désincarnées de plateformes numériques ? Si l'idéal d'une thèse utile à la discipline ou aux décideurs existe et peut servir de moteur souvent fantasmé, il ne peut expliquer à lui seul un tel travail… Réaliser une thèse est avant tout un choix personnel : pourquoi donc se justifier ? Tout simplement car les choix strictement personnels effectués par le thésard influent grandement, à notre sens, sur ses choix méthodologiques. Parfois même, il est possible de se demander si les choix méthodologiques d'une thèse ne

[8] « Après la tempête : territoires contre réseaux ? », tribune parue dans *Le Monde* du 11 janvier 2000, p. 17

constituent pas une légitimation *a posteriori* de choix avant tout personnels et parfois très « terre à terre ». Ainsi, lorsque le sujet est choisi, est-ce par « plaisir », parce qu'il est « un trou noir de la discipline » et/ou car il est considéré comme porteur et donc source de débouchés futurs possibles ? De même, dans quelle mesure le choix du directeur de thèse est-il résultat d'affinités, de convergences scientifiques ou strictement calculé en fonction de ses relations et de sa notoriété ? La même question pourrait être posée concernant le choix des terrains d'étude, à propos desquels entrent bien souvent des arguments matériels (obtention d'une bourse…). Tous ces choix qui conditionnent véritablement les orientations de la recherche tiennent donc d'un doux mélange entre choix « affectifs » (sujet, terrains, encadrement…), pragmatiques (après-thèse, vie de famille…), matériels (réaliser une thèse à moindre coût - que ce soit en termes de temps, d'argent…), mais également de choix plus ou moins conscients (enfance, éducation, formation…). Comment donc ne pas imaginer de lien entre ce que l'on est - ou ce que l'on pense être - et la géographie que l'on pratique et que l'on écrit ? « *Tout métier intellectuel met en jeu la personne même. On n'étudie pas à longueur de journée et d'année la philosophie, la littérature ou l'histoire sans que cette étude ait une signification personnelle* » écrit A. Prost (1986, p. 94). Evidemment une telle démarche admet des limites certaines, notamment car le portrait de l'auteur est dressé *a posteriori* et par l'auteur lui-même prétendant ainsi se connaître et être capable de mener sa propre introspection. L'égogéographie, pour gagner en objectivité, devrait donc incorporer des présentations de l'auteur par des tiers, voire même des tests de personnalité qui, malgré leurs écueils, auraient le mérite de dresser au lecteur un portrait peut-être plus précis de l'auteur, de sa manière d'être, de travailler, d'aborder une recherche.

Quels sont donc les moments de vie qui permettraient de comprendre les différents choix opérés dans ce projet de thèse ? Pour notre part, s'intéresser à l'objet « piémont » se justifie par un constat simple : si l'objet « montagne» a très tôt intéressé les géographes et a suivi les évolutions de la discipline, si les géographes s'intéressant aux espaces de montagne sont nombreux, rares sont ceux qui ont spécifiquement étudié les seuils de la montagne (*cf* le chapitre « sens » de cette introduction). En cela, l'étude des piémonts pouvait se révéler porteuse et pertinente, ce dont témoignent encore quelques appels à articles récents (dont Perlik, 2014) ou encore quelques travaux de recherche dépassant parfois la seule géographie (comme Fabre, 2014). Mais, indéniablement, cet intérêt pour ces espaces de transition relève aussi de l'introspection. Une enfance partagée entre deux « mondes » du fait d'un divorce parental a pu jouer dans l'intérêt porté au seuil. Un peu à la manière d'Y. Bonnefoy (1972, p. 51), « *l'obsession du point de partage entre deux régions, deux influx, m'a marqué dès l'enfance et à jamais. Parce qu'il s'agissait d'un espace mythique plus que terrestre, à l'articulation d'une transcendance* ». Le choix du sujet découle aussi d'une formation intellectuelle. Très tôt je me suis passionné pour l'histoire et la géographie. Là encore cette passion découle en grande partie de mon éducation familiale. Puis il y eut une rencontre décisive : celle de Lionel Laslaz, professeur d'histoire-géographie au lycée, toujours présent pour répondre à mes questions d'orientation et dont le rôle fut déterminant dans mon inscription en géographie à l'Université de Savoie. Si de nombreux professeurs me recommandaient alors de m'inscrire en classes préparatoires, j'ai refusé pour ne pas sacrifier mes années étudiantes à un travail qui, dans ces classes, me semblait alors démesuré et trop contraignant. Ce souci permanent de liberté et d'évitement des contraintes autres que choisies, l'idée d'un travail d'abord vu comme source d'épanouissement personnel peuvent expliquer le choix de réaliser une thèse sans financement et avec nul autre objectif que celui de travailler pour le plaisir et la construction de l'être. Aussi, la figure 6 vue précédemment (*cf* « Ecrire »)

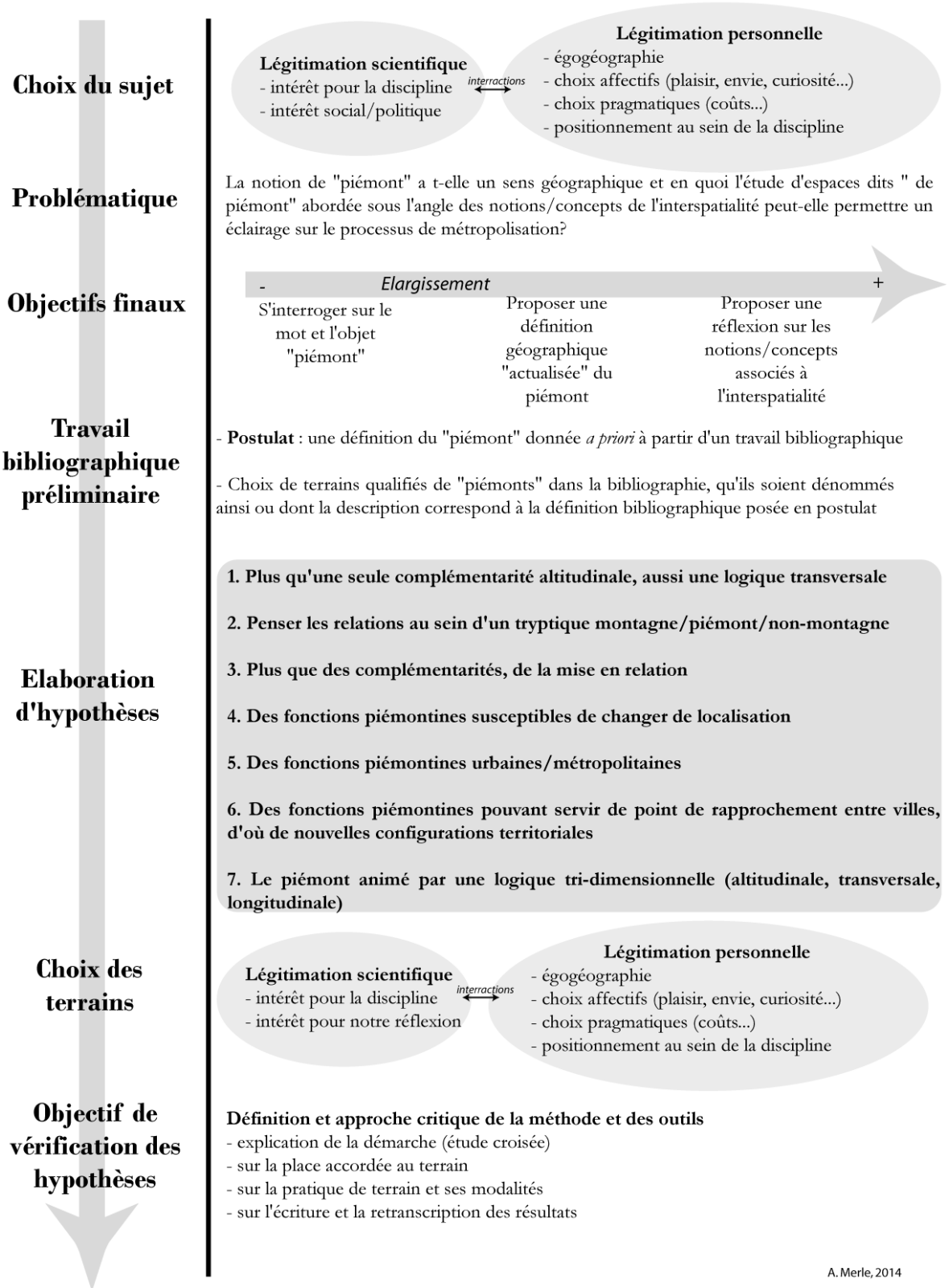
présente l'idée que je me suis toujours fait d'une thèse, peut-être de manière stéréotypée et infondée. Toujours est-il que la question de l'académisme a été une constante de ce travail et de sa rédaction, oscillant toujours entre envie de liberté et de sortie des « carcans » et volonté de respecter l'exercice tel que traditionnellement demandé. Il est donc fort probable que ces tiraillements se ressentent dans le rendu final du travail.

Inscrit à l'Université de Savoie dès l'obtention du baccalauréat, ces années de formation universitaire ont été un véritable plaisir, au sein d'une petite structure, où les relations entre professeurs, doctorants et étudiants étaient faciles et décomplexées. Du fait de nombreux voyages « sac au dos » menés dès l'enfance et poursuivis pendant les années étudiantes (« sac au dos et sans un sou »), je n'ai jamais ressenti le besoin de nouvelles expériences universitaires. Là encore cet attrait pour le voyage et l'inconnu ont joué un rôle considérable dans le choix du terrain roumain puisque je voyais dans ce choix l'opportunité de découvrir un pays et une culture qui m'étaient totalement inconnus. J'ai su dès lors qu'il faudrait composer avec deux terrains complètement dysimétriques en termes de connaissances, mais l'idée même de profiter de ces années de travail pour connaître un nouvel Ailleurs m'a d'emblée semblé non négociable.

Souhaitant depuis tout jeune devenir enseignant, je connaissais la très bonne préparation à l'agrégation dispensée à l'Université de Savoie. Durant ces années de formation, les enseignants de l'Université de Savoie ont indéniablement marqué ma façon d'aborder la discipline géographique, plus particulièrement peut-être Patrick Pigeon à travers son cours sur les risques et un autre sur la Russie. La préparation d'un mémoire en Master 1 fut une riche expérience, puisqu'apparurent alors pour la première fois tous les enjeux et toutes les difficultés d'un travail de recherche. La préparation à l'agrégation constitua certainement le principal bond en avant intellectuel de ma formation de géographe et ce fut l'occasion d'élargir considérablement mes connaissances et compétences géographiques. Enfin, la réalisation d'un Master 2, entre E.N.S de Lyon et Université de Savoie, a également été féconde, me permettant alors de découvrir encore une fois des thématiques géographiques quasi-inconnues, notamment celle de l'intermédiarité, grâce à E. Boulineau et L. Coudroy de Lille. Ces travaux de Master consacrés à l'Avant Pays Savoyard, avec déjà comme interrogation la place de ce territoire par rapport à la montagne, m'ont indéniablement conduit au piémont et à ce projet doctoral.

Le choix du laboratoire EDYTEM pour mener ce travail s'explique pour deux raisons majeures : celle d'un objet d'étude fortement lié à la thématique « montagne » et la garantie de professeurs encadrants déjà connus, donc gage de confiance. Aussi, ceci était l'occasion de poursuivre l'aventure au sein de l'Université m'ayant formé, cela au risque d'apparaître pour certains « recroquevillé », voire formaté. Le choix des terrains d'étude trouve lui des justifications avant tout scientifiques, mais il est clair que la relative proximité du terrain pour une recherche menée en parallèle d'une activité professionnelle a été prise en compte. Nous avons en effet réalisé le choix de mener de front recherche, vacations à l'Université et enseignement dans le secondaire. Ce travail de thèse a toujours été perçu comme un plaisir, fruit d'une passion pour la géographie : en aucun cas ce travail ne devait devenir obligation, sacrifice ou obsession. Jamais il ne fut question d'envisager ce travail comme un moyen ou une étape nécessaire pour parvenir à d'autres ambitions professionnelles. Indéniablement, l'ensemble de ces choix personnels, résultant notamment du contexte familial, de l'éducation, de la formation, ont largement influé notre travail de thèse, qu'il s'agisse du choix du sujet, des terrains, de l'encadrement, du positionnement au sein de la discipline géographique ou encore des choix d'écriture. Ces choix et leurs justifications, à notre sens, devaient impérativement apparaître puisque déterminant l'orientation et les choix de notre recherche.

Figure 7 : Bilan schématique du projet de thèse



> « *je rappelle pour mémoire que le déroulement favorable des opérations implique la complicité bénéfique donc hautement improbable de tout un ensemble d'éléments* »
>
> (Perec, 1968, p. 59)

Une **première entrée** consistera, à partir de nos terrains d'étude, en une mise à l'épreuve de la définition bibliographique du piémont donnée en introduction et basée sur le flou et la complémentarité. De nombreuses questions et décalages apparaîtront, nous obligeant à dépasser la complémentarité piémont-montagne pour aborder le piémont de façon plus large, sous l'angle des mises en relations. La possibilité de définir alors le piémont comme l'espace-support d'un ensemble de fonctions de mises en relations entre différents acteurs et catégories spatiales. Pourtant, là encore, certains paradoxes nous obligeront à poursuivre la réflexion et à envisager la possibilité de fonctions mobiles dans l'espace et le temps.

Une **seconde partie** sera l'occasion d'intégrer les liens entre fonctions piémontines et métropolisation. C'est là qu'interviendront le concept d'interspatialité et toutes les notions qui lui sont associées. Nous verrons également dans quelle mesure ces fonctions sont mobilisées au sein des projets métropolitains mais aussi de constructions territoriales de plus petites échelles. Mais, à nouveau, des différences parfois paradoxales émergeront entre notre terrain roumain et alpin.

Le **dernier point** sera alors le moment de tenter d'apporter des éléments partiels d'explication à ces décalages et ces différences, notamment en interrogeant les spécificités de chacun des terrains et des caractéristiques de leurs peuplements respectifs sur un temps long.

Première partie

En quête et reconquête du piémont

Chapitre 1.
Les terrains à l'épreuve du flou et de la complémentarité……..……..48

Chapitre 2.
Dépasser la complémentarité au profit des mises en relations……...…78

Page précédente :
Document 2 : Le Mont-Blanc dans les représentations picturales : horizon symbolique et objet de conquêtes.

Hackert, 1796, *Une vue du Mont-Blanc et de Genève*,
gouache sur papier, 39,3 x 55,3 cm, collection particulière.

« *Zaccaria était un géographe honnête* »
(G. Perec, 1978, p. 459)

Indéniablement, la montagne, notamment alpine, a été l'objet de toutes les attentions, entre intérêt scientifique ou artistique et conquête sous toutes ses formes (divine, sportive, militaire, touristique…). Certes associé à la montagne, le piémont semble occuper une place moins chargée symboliquement que la montagne voire le sommet, d'où la volonté de partir par ce travail à la conquête du piémont, si tant est qu'il existe.

Pour commencer, le terrain alpin sera justifié par son adéquation avec la définition bibliographique du piémont qui fait de cet espace un espace flou et complémentaire avec la montagne. Mais, concernant le terrain roumain Buzau-Pitesti dénommé « piémont » par la bibliographie et les discours produits par les acteurs mêmes de ce terrain (*cf* introduction), l'adéquation à la définition bibliographique du piémont n'est pas forcément évidente. Retrouve t-on en effet sur ce terrain roumain le flou et la complémentarité à la montagne qui font la définition du piémont ? Rien n'est moins sûr…

Chapitre 1.

Les terrains à l'épreuve du flou et de la complémentarité

Ce chapitre sera l'occasion d'une première mise à l'épreuve de la définition bibliographique du piémont donnée en introduction. Une première approche de nos terrains permettra de relever si, oui ou non, ces espaces sont bel et bien des espaces « flous », c'est-à-dire aux contours peu définis tant dans leur définition, leur délimitation et leur place ou leur statut notamment par rapport à la montagne. La seconde permettra de vérifier la complémentarité de nos terrains avec la montagne, puisqu'il s'agit d'une caractéristique notoire permettant, *a priori* et si l'on en croit la bibliographie, de définir le piémont. Il s'agira dans ce chapitre avant tout de tester cette complémentarité à partir d'une étude des représentations picturales et d'autres mises en image de ces espaces.

I.
Des terrains marqués par le flou

> « *Que me demande-t-on au juste ? Si je pense avant de classer ? Si je classe avant de penser ? Comment je classe ce que je pense ? Comment je pense ce que je veux classer ?* »
>
> (G. Perec, 1985, p. 154)

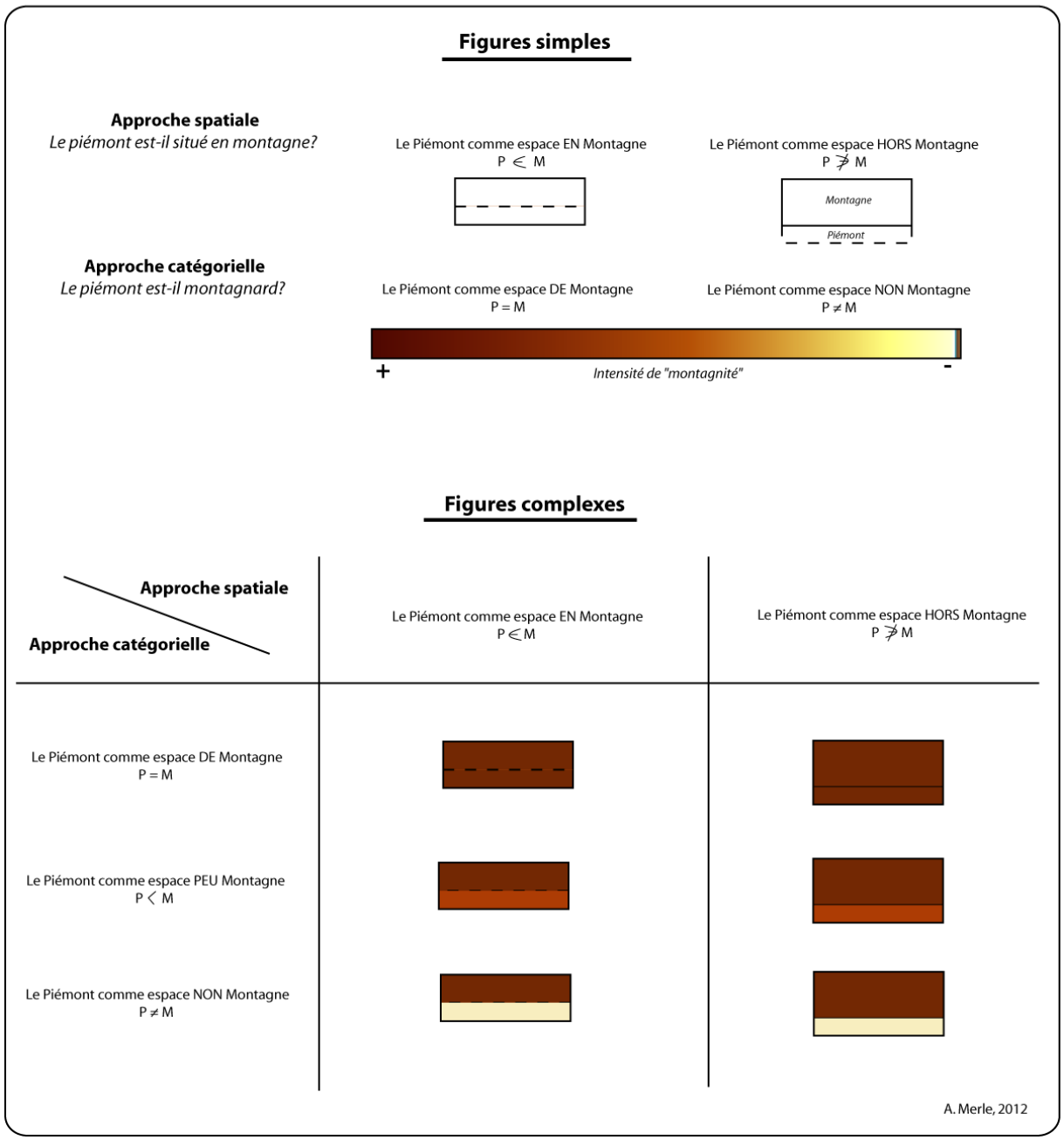
Le sillon alpin : espace en*,* de *ou* hors *montagne ?*

Pour R. Blanchard (Debarbieux, 1999, p. 37), Grenoble est assurément une ville **en** montagne, qualifiée comme étant la *« la plus grosse agglomération non seulement des Alpes françaises mais de toute la chaîne alpestre »*. Plus que cela, Grenoble apparaît parfois comme une ville **de** montagne, à l'image de Stendhal (1838) qui désigne les habitants de Grenoble comme **des montagnards**. Pour les géographes P. et G. Veyret (1962, p. 10), *»,* il est clair que le sillon alpin appartient à la montagne : *« chaque grand ensemble montagneux présente, à côté des chaînes, d'immenses étendues où la montagne semble disparaître, du moins en tant que relief : bassins intra-montagneux des Etats-Unis, hauts-plateaux du Tibet et des Andes, profondes vallées des Alpes comme le centre du sillon alpin, la «plaine » des Alpes du Nord »,* il est clair que le sillon alpin appartient à la montagne. Ces espaces sont donc clairement montagnards tant *« leur nature doit beaucoup aux versants qui les encadrent : l'abri climatique et les gelées, les éboulements et les cônes de déjection ; leur évolution a été intimement liée à celle de la montagne, en particulier pendant la glaciation quaternaire »*. Les deux géographes synthétisent finalement cette pensée en une phrase simple : *« Une montagne a un pied et on ne peut pas le lui couper »* (*id*. p.35). Pourtant, quand ces mêmes auteurs tentent de définir l'objet montagne selon différents critères (dégradation climatique, pente, difficulté des communications…), ils n'hésitent pas à en retirer les *« surfaces planes incorporées à la montagne »*. Etrange contradiction entre une intuition qui fait du piémont un espace montagnard et une démarche scientifique qui l'exclut *de facto* de l'objet montagne.
Pour revenir à des auteurs plus récents, M. Perlik (2011, p. 3), par exemple, n'hésite pas à faire du piémont, appelé aussi *« frange alpine »*, une *« zone* **de** *montagne »*. Pour autant, l'auteur explique dans le même temps que les *« grandes régions métropolitaines »* sont **en dehors** de la montagne (*[Pour les navetteurs] il est possible de vivre dans deux univers : d'un côté la ville, qui offre les avantages de l'agglomération ; de l'autre, la montagne et ses activités de plein air et de loisir »*). Alternativement inclus ou exclus de la montagne, le piémont tout comme les *« régions métropolitaines »* mentionnées ne sont jamais ni nommés (absence toponymique) ni définis et restent ainsi au stade de l'abstraction. M. Perlik (1999, p. 143) opère néanmoins une distinction entre ce qui est **en** montagne et ce qui est **de** montagne en écrivant par exemple *« Hors Davos qui, située à plus de 1500 m, est une vraie ville alpine par son altitude, la plupart des villes incluses dans le périmètre de la Convention Alpine sont localisées à la frange des Alpes ou dans les vallées en basse altitude. Nous parlerons de ce fait de « villes des Alpes » plutôt que de villes « alpines »*. Encore une fois, aucun exemple précis n'est donné pour ces « villes des Alpes », c'est-à-dire situées **en** montagne (comprendre ici dans le périmètre alpin tel que défini par la Convention Alpine) mais qui ne disposent pas de caractéristiques spécifiquement montagnardes et ne sont donc pas considérées comme **de**

montagne. Pour l'auteur, seule Davos peut prétendre à être une ville **en** et **de** montagne. Pourquoi ? Sur quoi se fonde cette différence entre *« vraie ville alpine »* et simple *« ville des Alpes »* ? Pour M. Perlik, sans nul doute, il s'agit exclusivement de l'altitude plutôt que des fonctions, des infrastructures, des activités, du ressenti des populations ou du positionnement politique et marketing. Une ville située en altitude serait nécessairement plus alpine qu'une ville située à basse altitude. Etrange réminiscence de critères purement physiques alors calqués sur une géographie dite humaine. Si les différences entre « *villes des Alpes* » et « *villes alpines* » ne sont donc guère établies (hormis le critère discutable de l'altitude), les différences entre « *villes des Alpes* » et « *villes de plaine* » sont plus explicites. Ainsi, pour l'auteur, ces différences apparaissent surtout du point de vue de l'influence du relief et de ses conséquences (accessibilité, risques naturels, surface disponible restreinte), de la limitation de la croissance démographique et par un retard temporel des processus de tertiarisation et de périurbanisation. Autant de critères de différenciation qui relèvent exclusivement de l'intuition et qui à aucun moment ne sont justifiés. D'autant plus qu'à l'opposé, L. Guido (1999) ne voit aucune différence entre les *« villes des Alpes »* et les villes *« hors des Alpes »,* tant en termes économique, démographique que socio-culturel. Pour l'auteur, cela revient à dire que finalement les « *villes des Alpes* » pourraient donc tout aussi bien être considérées comme **hors-montagne,** ou au moins comme complètement dissociées de leur environnement montagneux. Aussi, dans leur plaidoyer pour une université suisse qui se recentre sur les études alpines, J. Monnier-Raball et D. Rappo (1995, p. 109) notent : *« Les Alpes représentent la plus vaste région naturelle, pour ne pas dire « sauvage » et d'un seul tenant d'Europe. Or, cette région subit plus qu'aucune autre la pression globale des grandes agglomérations de leurs piémonts, sous la forme d'un afflux touristique considérable ».* Outre la critique qui pourrait être formulée quant à l'utilisation faite ici des mots « naturel » et « sauvage », remarquons à nouveau que l'espace « piémont » n'est pas défini et que la ville de piémont n'est pas nommée et ne reste qu'une catégorie abstraite et informe. En outre, pour les deux auteurs, le piémont est clairement considéré **en dehors** d'une montagne faussement prétendue *« naturelle et sauvage »* : le piémont apparaît même comme **l'opposé de la montagne**, voire comme l'espace prédateur de celle-ci. Pour J.B. Racine (1999, p. 112), Genève serait « ***autour*** *des Alpes plutôt qu'en leur sein* » alors que Grenoble est vue comme un carrefour intérieur. Là encore, la justification de cette différenciation entre Genève et Grenoble est clairement absente. Enfin, pour C. Raffestin (1999, p. 22), Grenoble est *« **aux marges** de l'arc alpin »,* formule habile et souvent utilisée par les géographes pour s'éviter d'avoir à placer ces villes périphériques en dehors ou en dedans de la montagne.

Considéré alternativement **de** montagne, **en** montagne ou **hors-**montagne par les géographes, le sillon alpin et ses composantes peuvent bel et bien être considérés comme des espaces flous, ce qui correspond parfaitement à la définition bibliographique du piémont abordée en introduction.

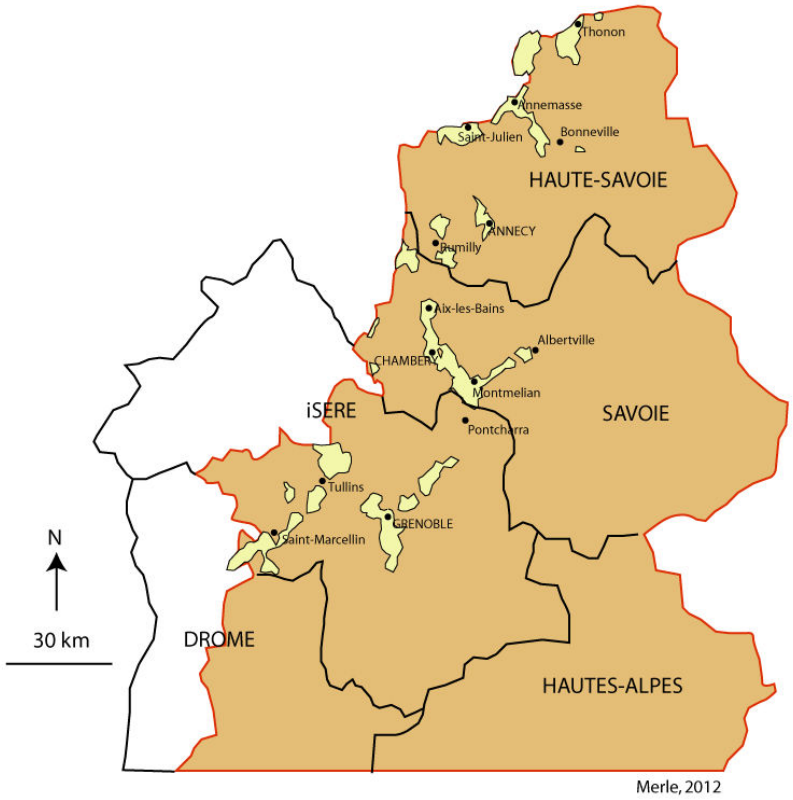
Figure 8 : Le couple piémont-montagne : essai de typologie



Concernant **les découpages politiques, la place du sillon alpin vis-à-vis de la montagne est là encore très ambivalente et marquée encore une fois par un certain flou.** Dépassant une approche jusque-là sectorielle de politiques dans les domaines des risques « naturels » ou de l'agriculture, la première politique globale consacrée à la montagne en France voit le jour en 1985 avec **la Loi Montagne**. Désormais, pour le législateur, la montagne est une « *entité dont l'identité et les spécificités sont reconnues par la nation* », en permettant « *aux populations locales et à leurs élus d'acquérir les moyens et la maîtrise de leur développement* ». Dans ce cadre, des massifs sont créés avec pour chacun d'entre eux la mise en place d'un « comité de massif » jouant le rôle de « parlement de la montagne ». La loi promeut donc de façon claire une « *démarche d'autodéveloppement engagée et maîtrisée par la population montagnarde* ». La montagne est alors définie selon des critères physiques combinant la pente, l'altitude et, dans une certaine mesure, la latitude. Mais, pour la délimitation des massifs, il est noté que ceux-ci combineront les zones de montagne mais aussi « *les zones qui leur sont immédiatement contigües et formant avec elles une même entité géographique, économique et sociale* ». Le massif n'est donc pas uniquement composé de zones classées « montagne ». Cependant, ces zones contigües considérées non montagnardes font bel et bien partie des comités de massif, alors même qu'aucun droit ou obligation ne s'impose à ces espaces au titre de la Loi Montagne. En effet, les conséquences juridiques liées au classement d'une commune en zone de montagne sont relativement nombreuses, que ce soit dans le domaine de l'agriculture (versement aux agriculteurs de l'indemnité compensatoire de handicap naturel - ICHN -, préservation des terres agricoles), dans celui de l'urbanisme (obligation de construction en continuité, limitation des constructions en bordure de lacs, servitude piste de ski, procédure unités touristiques nouvelles - UTN - pour les opérations touristiques importantes), ou encore en matière de finances locales. Au contraire, ces « *zones contigues* » sont des espaces sur lesquels ne s'appliquent pas les décisions prises au titre de la politique de la montagne. Au sujet des Alpes, la loi de 1985 prévoyait deux massifs distincts entre Alpes du Nord et Alpes du Sud. Mais, dans un décret de 2002 devenu effectif début 2004, il est décidé que ces deux massifs n'en formeront plus qu'un. Le territoire du massif des Alpes est constitué de 1748 communes représentant la totalité des départements de la Haute-Savoie, de la Savoie, des Hautes-Alpes et des Alpes-de-Haute-Provence ; la plus grande partie de l'Isère (en particulier le bassin grenoblois), l'est de la Drôme, le territoire des Alpes-Maritimes à l'exception d'une importante bande littorale ainsi que les marges montagneuses des départements du Var et du Vaucluse. Le comité de massif des Alpes se compose de 69 personnes, comprenant des représentants des collectivités, des activités économiques, des espaces protégés et de diverses associations. Le comité de massif des Alpes siège à Grenoble.

Finalement, le politique considère qu'il existerait **trois espaces différents** : **l'espace de montagne**, avec ses caractéristiques propres appelant donc à des décisions spécifiques, **l'espace non-montagne** échappant nécessairement à ces décisions spécifiques et, enfin, un **espace jugé intermédiaire, ni de montagne ni non-montagne** et correspondant peu ou prou à notre terrain d'étude. Ces espaces de transition, sans bénéficier des droits accordés aux espaces « montagne », disposent du droit de participer à la gouvernance de l'espace montagne et demeurent bien souvent le siège des comités de massif, c'est-à-dire le lieu physique et visible où se prennent les décisions liées à la montagne. Ce zonage « massif » intégrant les « *zones contigues* » et leurs grandes agglomérations (Grenoble, Clermont-Ferrand, Roanne, Saint-Etienne…) n'a évidemment pas été mis sur pied sans arrière-pensées électorales : si l'indemnité spéciale pour l'agriculture de montagne, en son temps, s'adressait avant tout au réservoir électoral de droite, la Loi Montagne de 1985, globale et accompagnée d'une délimitation plus large en massifs, permettait en effet de « gauchir » la montagne (Broggio, 2002).

Figure 9 : Communes de massifs et communes classées "montagne" dans les Alpes du Nord



Légende

Limite du "Massif des Alpes" (au sens de la Loi Montagne)

Communes des départements de l'Isère, la Savoie et la Haute-Savoie appartenant au "Massif" sans être classées en "zone montagne"

Limites départementales

Liste des communes appartenant au "Massif Alpes" sans être classées en "zone montagne"

ISERE

Auberives-en-Royan
Beaulieu
Bernin
Bresson
Chamèdes
Champagnier
Champ-sur-Drac
Chantesse
Chatte
Crolles
Echirolles
Eybens
Fontaine
Grenoble
Jarne
L'Albenc
La Sône
Lumbin
Meylan
Moirans
Montbonnot Saint-Martin
Poisat
Poliénas
Pont-de-Claix
Rives
Saint-Blaise-du-Buis
Saint-Bonnet de Chavagne
Saint-Cassien
Saint-Egrève
Saint-Jean de Moirans
Saint-Just de Claix
Saint-Lattier
Saint-Nazaire les Eymes
Saint-Nerpol
Saint-Sauveur
Sassenage
Tèche
Tencin
Vourey

SAVOIE

Aix-les-Bains
Arbin
La Balme
Barby
Bassens
Bourgneuf
Challes-les-Eaux
Chambéry
Chamousset
Chanaz
Châteauneuf
La Chavanne
Chignin
Chindrieux
Cognin
Coise
Francin
Frontenex
Gilly-sur-Isère
Granier
Laissaud
Les Marches
Les Mollettes
Montmélian
Myans
Planaise
Le Pont-de-Beauvoisin
La Ravoire
Rotherens
Saint-Alban-Leysse
Saint-Baldoph
Sainte-Hélène-du-Lac
Saint-Jeoire-Prieuré
Saint-Vital
Sonnaz
Tournon
Tresserve
Vions
Viviers-du-Lac
Voglans

HAUTE-SAVOIE

Allinges
Amancy
Ambilly
Annecy
Annemasse
Anthy-sur-Léman
Arenthon
Arthaz-Pont-Notre-Dame
Bloye
Bossey
Chens-sur-Léman
Cran-Gevrier
Douvaine
Etrembières
Evian-les-Bains
Excenevex
Feigères
Gaillard
Hauteville-sur-Fier
Juvigny
Loisin
Lully
Margencel
Marigny-Saint-Marcel
Massongy
Messey
Metz-Tessy
Meythet
Nangy
Nernier
Neydens
Perrignier
Saint-Félix
Saint-Julien-en-Genevois
Sales
Scientrier
Thonon-les-Bains
Vallleiry
Vallières
Veigy-Foncenex
Vétraz-Monthoux
Ville-la-Grand
Viry
Vougy

Merle, 2012, d'après la liste établie par DATAR/DGCL/MAAPRAT, 2012

Changement d'époque et changement d'échelle : avec la **Convention Alpine**, la région des Alpes est définie à l'échelle européenne dans un document ayant valeur juridique. Là encore, sa délimitation s'appuie essentiellement sur des critères physiques, tant topographiques que biogéographiques. Mais celle-ci se fonde également sur les limites administratives que chaque pays a décidé de retenir même s'il est souligné que « *les collectivités territoriales des échelons supérieurs, telles que provinces, Kreise et départements s'étendent [souvent] assez loin dans les régions préalpines, voire non alpines, ce qui les rend peu aptes à définir le périmètre de la Convention*[9] ». La France a ainsi retenu les zones alpines classées au titre de la Loi Montagne comme espace d'application de la Convention Alpine. De ce fait, le sillon alpin et ses différentes agglomérations sont donc *de facto* compris dans l'espace de référence de la Convention Alpine. Ces espaces sont donc considérés comme alpins, à la fois **en** montagne et **de** montagne au même titre que les espaces de haute montagne. Les textes de la Convention ont en effet le même statut juridique dans le sillon alpin que partout ailleurs dans le massif alpin. Ces espaces ne sont d'ailleurs jamais appelés « piémonts » étant donné qu'ils sont considérés comme pleinement en et de montagne. Les espaces dénommés « *péri-alpins* » par la Convention Alpine sont par exemple les villes de Lyon ou du Turin. Notons enfin que Genève n'appartient pas à la Convention Alpine : si Evian, Thonon ou Annemasse sont inclues dans la zone concernée, Genève ne l'est pas !

G. Rudaz (2009, p. 25) insiste à juste titre sur les enjeux politiques qui ont pu animer la délimitation de l'aire d'application de la Convention alpine puisque selon lui « *il a été opté pour une délimitation dite « moyenne », c'est-à-dire prenant en compte les grandes vallées longitudinales ainsi que les bassins intra-alpins, mais excluant les régions préalpines (Bätzing, 1993). Ce dernier choix était motivé par la volonté d'éviter d'intégrer les grandes villes situées en région préalpine qui auraient très vite pu imposer leur pouvoir de décision à l'ensemble de l'arc alpin. Paradoxalement certains groupes de pression montagnards, soucieux de ne pas voir leurs espaces de vie cantonnés au statut de « réserves d'indiens », ont exprimé la volonté que ces mêmes villes soient intégrées dans l'aire d'application* ». L'échelle géographique peut ainsi constituer un débat central dans la définition d'une région alpine européenne. Deux conceptions s'opposent à ce sujet : celle de la Convention Alpine, limitée à des territoires caractérisés par une ruralité de montagne marquée et s'appuyant en France sur la maille départementale, et celle de **l'*Alpine space programme***, étendant toute politique alpine aux grandes zones urbaines ceinturant les Alpes et se basant sur la maille européenne NUTS II. Cependant, dans l'*Alpine space programme*, tout le territoire de référence n'est pas considéré par les acteurs comme en montagne ou de montagne. Le premier point du texte contractuel rappelle en effet que *« l'espace alpin englobe l'aire montagneuse, au sens géographique* [?] *du terme, ainsi que les piémonts et les plaines avoisinantes, une petite fraction de la zone côtière méditerranéenne, dont l'Adriatique, et quelques parties des grandes vallées fluviales du Danube, du Pô, de l'Adige, du Rhône et du Rhin. Le «coeur» montagneux de la zone est spatialement et indissociablement lié à la « ceinture périalpine » environnante, qui recèle quelques-unes des aires métropolitaines les plus attractives et les plus compétitives d'Europe* [10]*»*. Cette dernière phrase permet de légitimer *l'Alpine space programme* vis-à-vis de la Convention Alpine et de justifier sa délimitation, tout en expliquant que la ceinture périalpine ne saurait être considérée comme montagnarde.

Le sillon alpin est donc bel et bien considéré comme un espace flou tant par les scientifiques, notamment les géographes, que par les politiques nationales et européennes qui peinent aussi à définir la place de ces espaces par rapport à la montagne.

[9] *Définition du périmètre de la Convention Alpine*, annexe III, 2004, p. 4.
[10] *Programme Opérationnel Espace Alpin 2007-2013*, p. 8.

L'espace Buzau-Pitesti : un espace flou ?

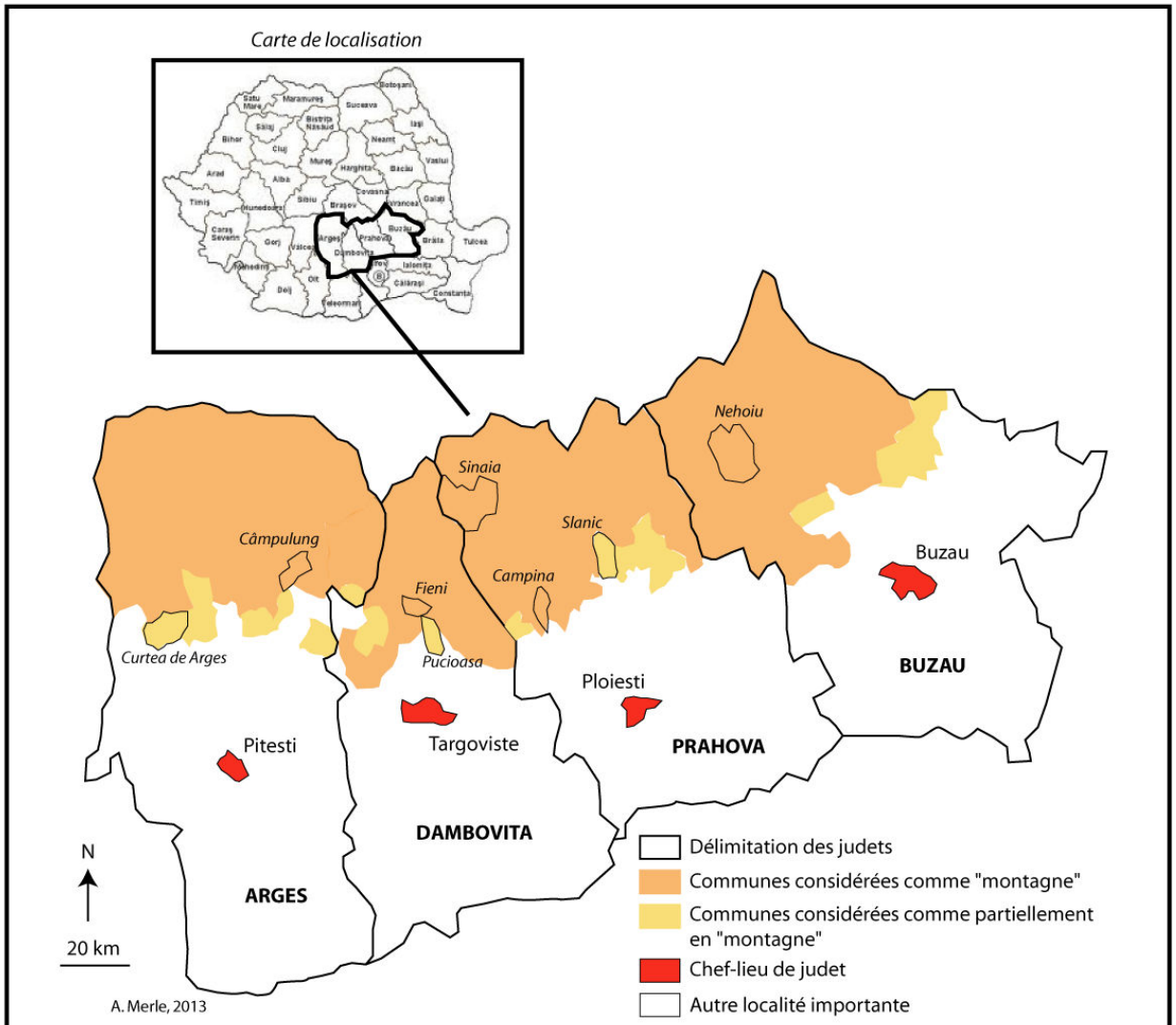
L'espace Buzau-Pitesti est-il également un espace « flou », comme il pourrait l'être s'il correspondait à la définition bibliographique du piémont ? Pour répondre à cette question, la même méthodologie que dans le cas alpin sera poursuivie, à savoir **l'interrogation d'un corpus scientifique et politique**, d'ailleurs souvent étroitement liés l'un à l'autre puisque le politique se sert largement du scientifique pour justifier et légitimer ses choix. Là encore nous nous en tiendrons aux **textes nationaux et européens de définition de la montagne pour vérifier si, oui ou non, cet espace est considéré comme flou.** Ces textes ont valeur de lois et présentent l'avantage de ne pas être le reflet de points de vue individuels et locaux sur l'appartenance ou non de ces espaces à la catégorie « montagne ». Ils sont ce que la société dans son ensemble (qu'elle soit nationale ou supra-nationale) veut considérer ou non comme « montagne ».

La Loi Montagne de la Roumanie, adoptée en 2004, est le résultat législatif de l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique sur la montagne de grande envergure et d'un programme de mise en valeur de montagnes affrontant des problématiques de dégradation des terres, de dépeuplement et de déclin de l'agriculture de montagne. La loi s'articule donc autour de trois thématiques : valorisation des ressources, conservation des paysages et de la diversité biologique, réalisation d'activités économiques adaptées aux montagnes. L'adoption de cette loi inspirée entre autres de la Loi Montagne française de 1985 fait de la Roumanie un pays d'Europe centrale et orientale précurseur dans ce domaine, qui peut-être influencera ses voisins. La délimitation des zones de montagne a été décidée en amont de la loi, en 2002, par la décision 949/2002 (Villeneuve et *alii*., 2002).
Cette décision qualifie donc de montagneuses :

- les zones qui subissent des conditions climatiques rigoureuses situées à une altitude égale ou supérieure à 600 mètres avec une saison de culture réduite
- les zones qui sont principalement rurales et situées à une altitude inférieure à 600 mètres avec des pentes de plus de 20 degrés, rendant difficiles ou trop onéreuses les activités agricoles.
- enfin, les zones ne répondant pas aux critères susvisés, mais où leur combinaison conduit aux mêmes situations désavantagées.

Au total, ce sont donc près de 750 communes au sens français du terme (dénommées municipalités, villes ou communes en Roumanie selon, entre autres, leur poids démographique) qui ont répondu à ces critères basés avant tout sur des considérations physiques (altitude, dépréciation climatique, pente), soit 32 % du territoire national. Certaines communes sont dites « partiellement en zone montagne » car une partie de leurs villages (l'équivalent des hameaux français) répondent aux critères énoncés plus haut. Dans la droite ligne de la Loi Montagne française, la Loi Montagne roumaine a créé diverses institutions au niveau local et national pour prendre en compte les besoins des montagnards, notamment en prévoyant la création dans chaque région montagneuse d'une institution locale compétente en matière de développement des montagnes et travaillant en étroite collaboration avec les associations d'agriculteurs montagnards. La particularité de la Loi Montagne roumaine demeure la place centrale accordée à l'agriculture : toute proposition dans le domaine des espaces protégés ou du tourisme est en effet pensée par rapport à l'activité agricole. Selon cette loi, **l'espace Buzau-Pitesti est clairement considéré hors-montagne** comme en témoigne la figure ci-après élaborée à partir des communes recensées comme « montagne » par la Loi Montagne roumaine.

Figure 10 :
Les espaces "montagne" dans les *judets* Arges, Buzau, Dambovita et Prahova d'après la Loi Montagne roumaine



Liste des communes classées en "espace montagne" par judet

ARGES

Communes intégralement en "zone montagne"
Albestii de Arges, Albestii de Muscel, Aninoasa, Arefu, Berevoiesti, Boteni, Bradulet, Bughea de Jos, Bughea de Sus, Cepari, Cicanesti, Corbeni, Corbi, Curtea de Arges, Dambovicioara, Domnesti, Dragoslavele, Godeni, Leresti, Mioarele, Nucsoara, Poienarii de Muscel, Rucar, Salatrucu toenesti, Suici, Valea Danului, Valea Iasului, Valea, Mare-Pravati, Campulung, Muscel

Communes partiellement en "zone montagne"
Cetateni, Hartiesti, Musatesti, Schitu Golesti, Vladesti, Vulturesti

DAMBOVITA

Communes intégralement en "zone montagne"
Bezdead, Buciumeni, Candesti, Fieni, Iedera, Ludesti, Moroeni, Pietrosita, Pucheni, Runcu, Tatarani, Valea Lunga, Varfuri, Visinesti, Vulcana Bai

Communes partiellement en "zone montagne"
Barubuletu, Puicioasa, Voinesti

PRAHOVA

Communes intégralement en "zone montagne"
Adunati, Azuga, Bertea, Breaza, Brebu, Busteni, Campina, Carbunesti, Cerasu, Cornanic, Cornu, Cosminele, Izvoarele, Maneciu, Posesti, Secari, Sinaia, Sotrile, Starchiojd, Stefesti, Talea, Telega, Valea Doftanei

Communes partiellement en "zone montagne"
Aricestii Zeletin, Drajna, Predeal-Sarari, Provita de Jos, Provita de Sus, Teisani

BUZAU

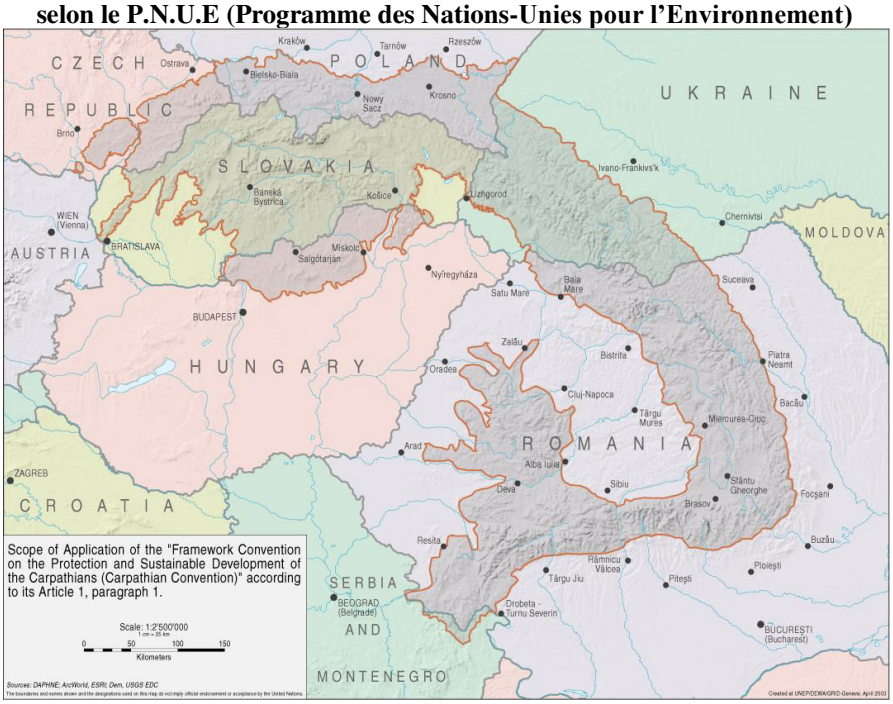
Communes intégralement en "zone montagne"
Bisoca, Bozioru, Braesti, Calvini, Canesti, Catina, Chiliile, Chiojdu, Cislau, Colti, Cozieni, Gura Teghii, Lopatari, Manzalesti, Nehoiu, Odaile, Panatau, Patarlagele, Sarulesti, Scortoasa, Siriu, Tisau, Valea Salciei, Vintila Voda, Viperesti

Communes partiellement en "zone montagne"
Beceni, Buda, Magura, Margaritesti, Murgesti, Pardosi, Parscov

données : loi du 18 mai 2004, consultée sur www.legex.ro, le 22 mai 2013

En 2003, sur le modèle alpin, une **Convention pour la Protection et le Développement Durable des Carpates** (communément appelée *Convention Carpates*), a été signée entre 7 pays européens : Hongrie, Pologne, République Tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie et Ukraine. Cette convention a pour objectif principal et affiché de permettre une coopération accrue entre Etats en vue d'une protection et d'un développement dit « durable » de l'espace carpatique et de développer ainsi les liens transnationaux dans une logique européenne. Cette convention a obligé à réfléchir à une délimitation de la montagne des Carpates : on remarquera que **notre terrain Buzau-Pitesti est ici, encore une fois, en dehors de l'espace considéré de montagne** (document 3).

Document 3 :
L'aire d'application de la « Convention Carpates »
selon le P.N.U.E (Programme des Nations-Unies pour l'Environnement)



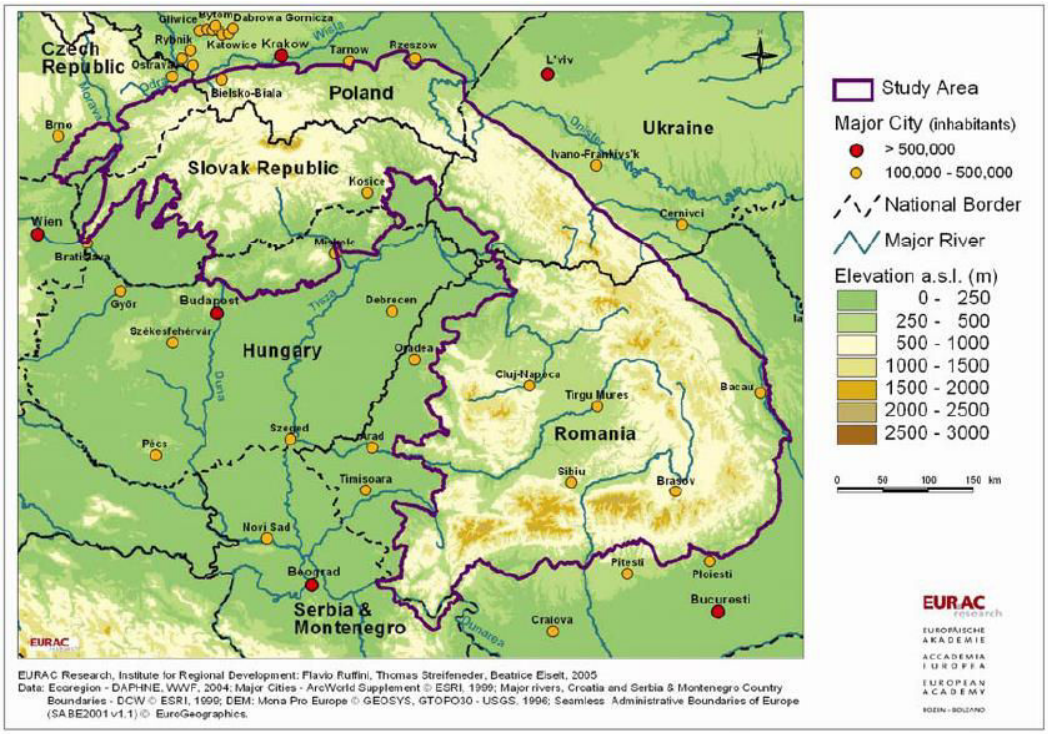
Source : site Internet du PNUE, http://www.grid.unep.ch/index.php?lang=fr, consulté le 21 mai 2013

Cette carte du P.N.U.E est celle qui semble faire consensus aujourd'hui, car comme l'ont bien montré J. Fall et H. Egerer (2004), la délimitation des Carpates en vue de cette Convention n'a pas été sans mal. D'ailleurs, la Convention Carpates fut ratifiée en 2003 sans accord établi sur cette fameuse délimitation de l'aire d'application de la convention. En 2006, un document de 120 pages a même été proposé par l'Académie Européenne de Bolzano, sous l'égide du Ministère italien de l'Environnement, pour établir une méthode en vue d'une délimitation « *neutre, extérieure et consensuelle* »[11]. Là encore, dès le début du travail, une

[11] *« At the initiative of the Ukraine and following a negotiation process serviced by the United Nations Environment Programme – Regional Office for Europe (UNEP-ROE), the Carpathian Convention (CC) was signed by the seven participating Carpathian countries in the year 2003 in Kiev. According to Art. 1 of the Framework Convention, the perimeter of application for this convention will be defined during a conference of the parties. To date, the participating states have not reached an agreement on the scope of application of the CC (as of December 2005). UNEP commissioned the European Academy of Bolzano (EURAC-Research) (Annex I) to develop an approach for a transparent delimitation of the convention perimeter, based on homogenous criteria. […]. The authors of this study are aware that it represents a "view from outside" of the issue. The goal is not, therefore, to present a final delimitation of the convention area, but rather it should offer a constructive contribution in the discussion between the contract states. The contents of the study are to be considered as constructive suggestions for possible solutions. The central matter of concern for the authors is therefore to provide the most comprehensive overview of possible approaches for the delimitation. »* (EURAC Research, 2006, p. 17-19)

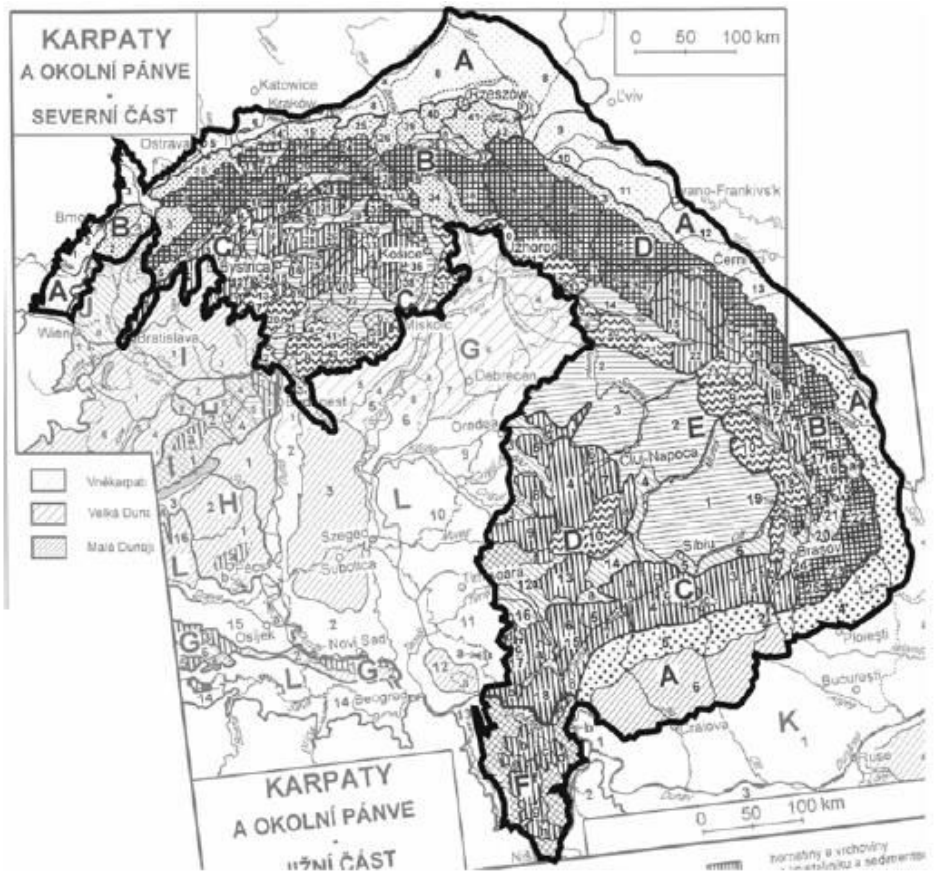
aire d'étude a été délimitée par les chercheurs et nous pouvons constater que **notre terrain Buzau-Pitesti est à nouveau situé hors de l'aire d'étude pour une délimitation des Carpates, c'est-à-dire hors-montagne** (document 4). Néanmoins, au fil des 120 pages dans lesquelles sont compilées de nombreuses cartes élaborées par des chercheurs de tous horizons nationaux et scientifiques (géologues, biologistes, économistes…), **il arrive que notre terrain d'étude, dans sa totalité ou en partie, soit parfois considéré comme *en* ou *de* montagne** (document 5 par exemple).

Document 4 :
L'aire d'étude pour une délimitation des Carpates par l'Académie Européenne (2006)



Source : *EURAC Research*, 2006, p. 22.

Document 5 :
« *Délimitation des Carpates par l'école tchèque* »

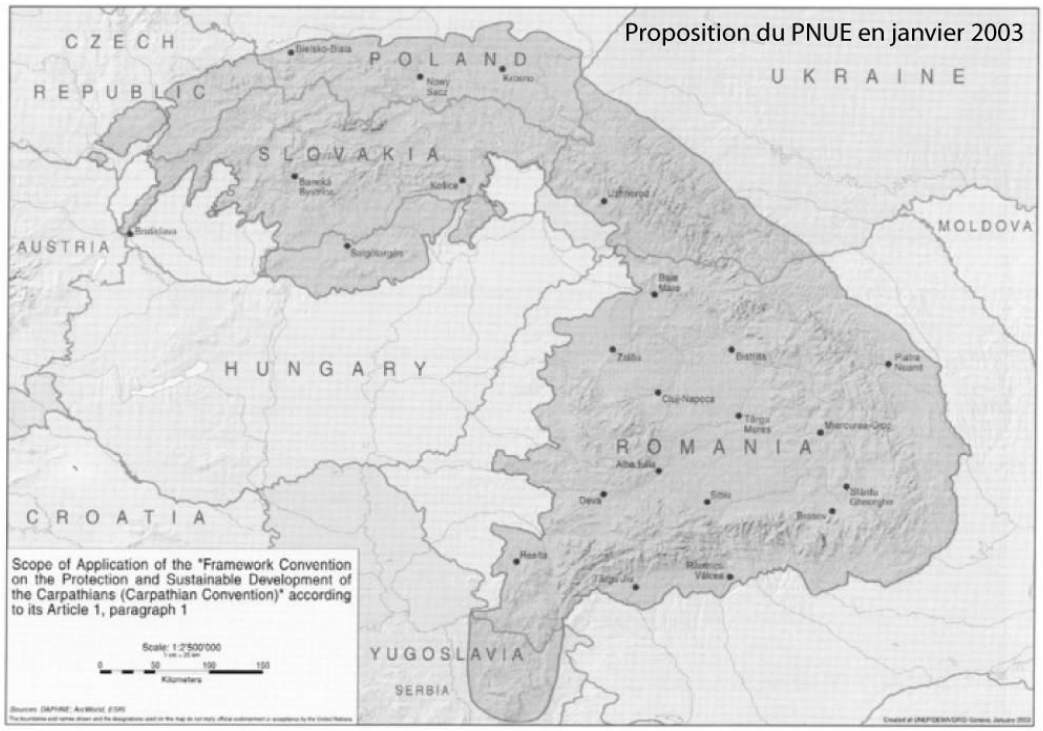


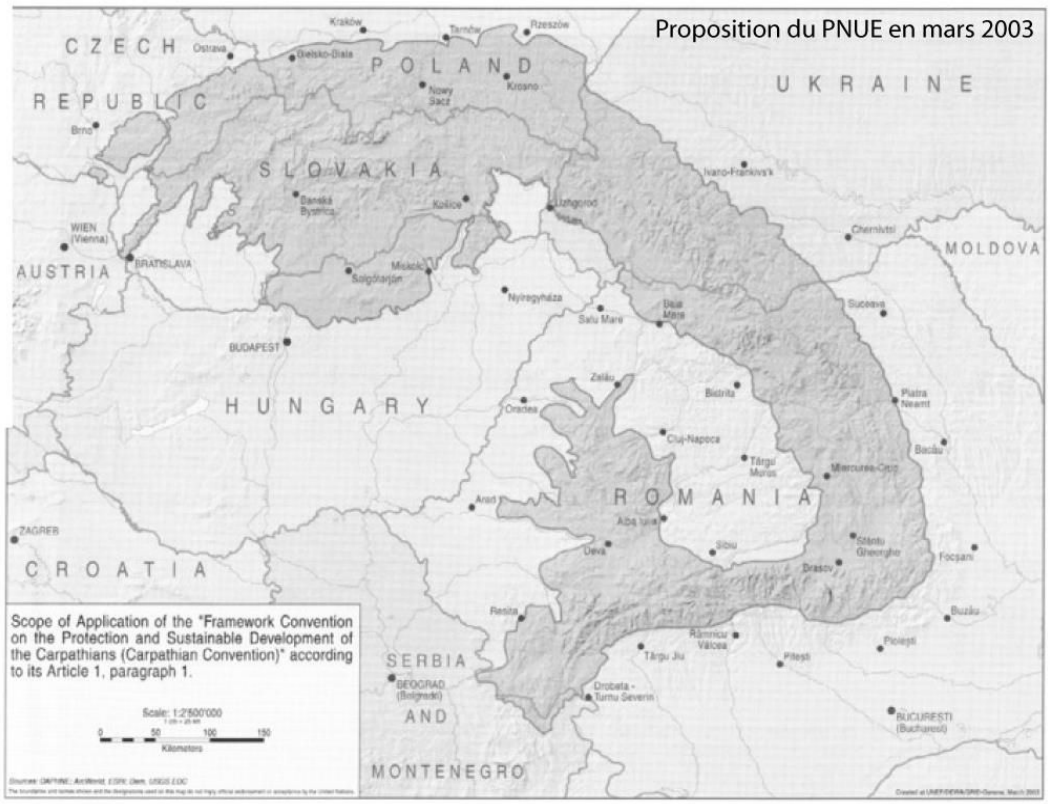
Carte et titre tirés de *EURAC Research*, 2006, p. 28 ; source, auteur et dates originels inconnus

Comme l'expliquent J. Fall et H. Egerer (2004) une première mouture cartographique de délimitation des Carpates avait été proposée en janvier 2003 par le PNUE/DEWA/GRID-Genève et dans laquelle plus de la moitié des Carpates était, toujours selon des critères « naturels », située en Roumanie (document 6.A). Trois mois plus tard, une autre carte fut proposée (document 6.B), réduisant considérablement la part roumaine des Carpates, vraisemblablement parce que fut prise en compte la proposition - inspirée de la Convention Alpine - qui calcule les contributions financières versées par chaque pays à partir d'une formule intégrant la surface et la population vivant dans l'aire délimitée au sein de chaque pays ainsi que le PNB national. La Roumanie craignait alors d'avoir à financer le fonctionnement de cette Convention de manière quasi unilatérale. Il ressort nettement ici que l'argument « naturel » ou « géophysique » sert avant tout des intérêts politiques : il suffira de faire varier les critères physiques ou leurs seuils pour que ceux-ci soient en adéquation avec des enjeux politiques prioritaires sur toute autre considération. Aussi, à ce sujet, la Roumanie et la Hongrie ont connu des divergences puisque la Roumanie prétendait définir les Carpates selon des critères topographiques, biologiques et socio-économiques par opposition aux Hongrois qui se bornaient à une définition uniquement topographique et biogéographique de ces mêmes Carpates. Enfin, l'emplacement du siège de cette Convention a également fait débat, notamment entre la Roumanie et l'Ukraine. Aujourd'hui, le siège « intérimaire » de la Convention, c'est-à-dire en l'attente d'un accord, est situé à Vienne, en dehors même des 7 pays signataires et des Carpates mais qui présente l'avantage d'être ainsi en « terrain neutre » et de marquer le lien avec la Convention alpine. Le président du secrétariat de la Convention est lui aussi « intérimaire » : il s'agit d'Harald Egerer, un Autrichien.

Documents 6A et 6B :

Propositions du PNUE pour une délimitation de l'aire d'application de la Convention Carpates

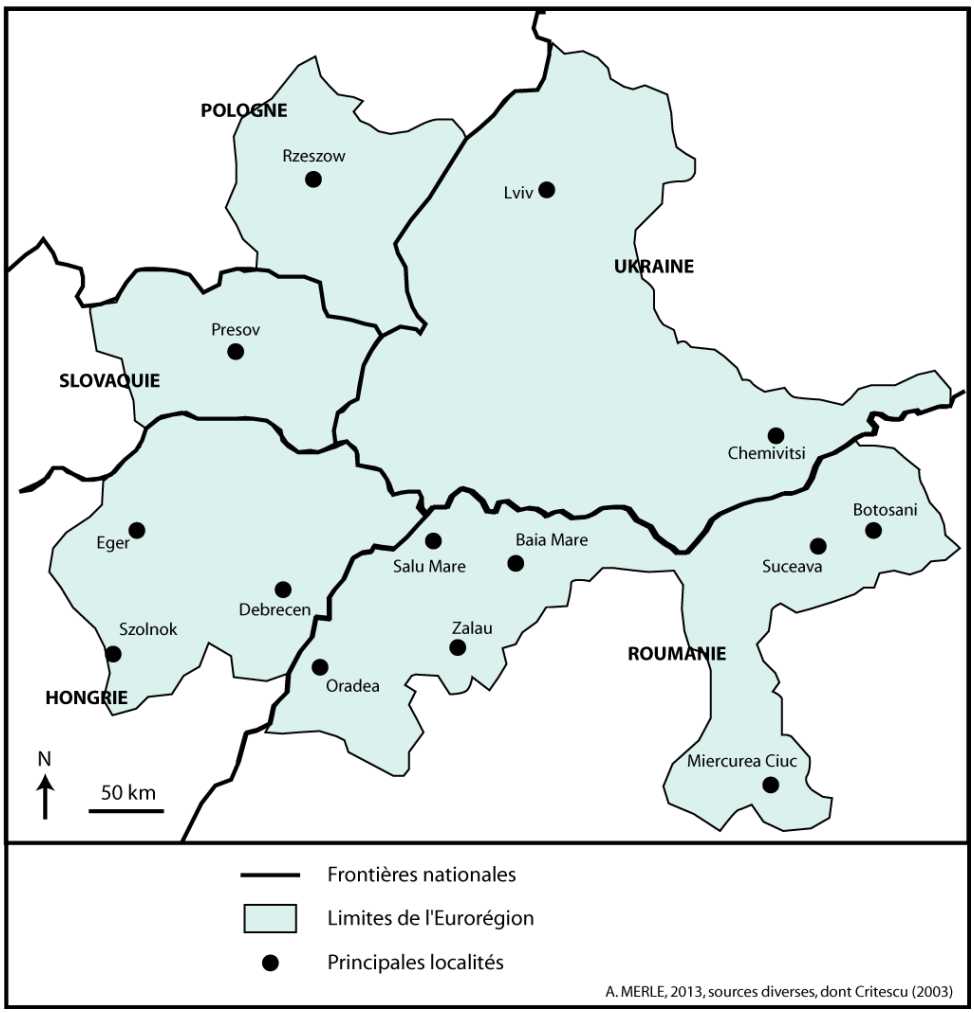




Cartes extraites de J. Fall et H. Egerer, 2004

Enfin, une Eurorégion dénommée **« Eurorégion Carpates »** a été créée en 1993, partagée entre 5 pays (Hongrie, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Ukraine) ayant alors pour ambition de développer le commerce entre ces pays, de renforcer les infrastructures transfrontalières, de protéger l'environnement et d'intensifier les échanges culturels (Cristescu, 2003). Certains projets se sont matérialisés : modernisation de postes frontières, échanges scolaires et universitaires… Néanmoins, J. Cristescu (2003) qualifie la gestion de cette Eurorégion Carpates de « disparate », c'est-à-dire dont la gouvernance et les projets de coopération sont moins aboutis et définis que dans d'autres Eurorégions, comme par exemple l'Eurorégion DKMT (Danube, Kris, Mures, Tisza), située aux confins de la Roumanie, la Hongrie et la Serbie, et qui jouit notamment d'un secrétariat commun. **L'Eurorégion dénommée « Carpates » n'englobe donc pas notre terrain d'étude**, et comprend en son sein un vaste espace (autour de Salu Mare) qui échappe complètement aux Carpates telles que définies dans la Convention Carpates (*cf* document 3).

Figure 11 : carte de localisation de l'Eurorégion Carpates



Notre terrain d'étude Buzau-Pitesti peut donc être considéré comme un espace flou, parfois considéré *en* ou *de* montagne selon certains critères physiques, mais clairement considéré *hors* montagne, notamment dans les définitions politiques des Carpates, qu'elles soient nationales (Loi Montagne roumaine) **ou internationales** (Convention Carpates par exemple).

Le piémont, une figure d'intermédiarité ?

La définition bibliographique du piémont en fait un espace flou, difficilement délimitable et définissable, ce dont semble témoigner une première approche de nos terrains d'étude, contradictoirement considérés *en*, *de* ou *hors* montagne, souvent dénommés « piémont » sans que jamais ni le terme ni l'espace désigné comme tel ne soient définis. Le sillon alpin comme l'espace Buzau-Pitesti, semblent donc situés entre montagne et non-montagne, sans que leur position et leur statut soit bien clair, tant chez les scientifiques que chez les politiques. **Peut-on y voir là une forme d'intermédiarité ?** D'ailleurs, le caractère intermédiaire de ces espaces n'est-il pas inscrit dans une Loi Montagne française prévoyant des espaces qui, sans bénéficier des droits accordés aux espaces « montagne », disposent du droit de participer à la gouvernance de l'espace montagne ?
Selon une définition générique, est intermédiaire ce « *qui est entre deux choses ou deux états, qui occupe une position moyenne* » (*Le Petit Larousse*, 2004). Chaque géographe, notamment lorsqu'il catégorise l'espace, se retrouve confronté à l'intermédiarité, même s'il n'en utilise pas nécessairement le terme (« entre-deux » de R. Brunet ou encore V. Rey, « tiers-espace » de M. Vanier, « interstices spatiaux » de J. Monnet…). L'intermédiarité est donc d'abord une question de *place* (Lussault, 2007, 2009). Lorsque le géographe découpe l'espace selon un processus de catégorisation, il est fréquent qu'une catégorie dite « intermédiaire », « en situation moyenne » ou « médiane » émerge. Ce fut par exemple le cas pour les villes dites « moyennes » qui furent rebaptisées « intermédiaires » par la DATAR en 2004-2005, tout simplement car le terme « intermédiaire » avait une connotation moins péjorative que « moyenne ». Cette catégorie d'espaces, présente sur de nombreuses cartes et dans de multiples typologies, n'a été pourtant que très récemment interrogée. Cela s'explique notamment par la prégnance du modèle centre-périphérie qui a largement marqué la discipline et l'ensemble des sciences sociales. Si de nombreuses réflexions ont été menées en géographie au sujet des discontinuités, des frontières ou des interfaces, elles restent récentes concernant l'intermédiarité. Dans les années 1990, avec notamment un article de J-J. Bavoux (1993) sur la Bourgogne, l'intermédiarité commence à être envisagée comme clé de lecture, permettant alors de poser les bases d'une possible conceptualisation du terme poursuivie par exemple - de façon non exhaustive - par E. Bonerandi, E. Boulineau, L. Coudroy de Lille, K. Emsellem, H. Roth…

A *priori*, tout espace est susceptible d'être intermédiaire pour plusieurs raisons. La première est celle du jeu des échelles et des cadrages spatiaux considérés. Ce qui peut paraître intermédiaire à une échelle ne le sera pas nécessairement à une autre. Aussi, catégoriser un espace comme intermédiaire, c'est lui donner du sens, c'est-à-dire en faire un espace typé. Mais émerge alors un nouvel espace intermédiaire, situé entre l'espace typé de référence et l'ancien espace intermédiaire devenu typé et spécifique… F. Mancebo (2006) note que tout espace de discontinuité est aussi un territoire, marqué par des discontinuités, générant de nouvelles lisières, elles-mêmes limitées par de nouvelles discontinuités. Le raisonnement peut-être ainsi répété à l'infini : tout n'est qu'une question d'échelle. Il en est de même pour l'intermédiarité. Deuxièmement, si tout espace peut être considéré comme intermédiaire, c'est aussi parce qu'aucun espace n'est intermédiaire en soi : il l'est nécessairement par rapport à des espaces référents considérés comme typés. L'intermédiarité est donc une construction mentale, résultat d'une volonté de catégoriser l'espace. Pour reprendre les mots de C. Rolland-May (1984) à propos des espaces flous, l'espace intermédiaire est nécessairement défini par rapport à des structures pré-définies, à un espace géographique représenté objectif. Par exemple, d'un point de vue « fonctionnel » ou économique, le « centre » de la Savoie est

la cluse de Chambéry et plus généralement l'ensemble du sillon alpin. Mais si le critère de détermination des espaces référents est celui des représentations, alors le centre de la Savoie est la haute montagne interne. En effet, pour le touriste, la cluse de Chambéry, de basse altitude, plate, urbaine et rarement enneigée n'est qu'un espace de transit. L'espace considéré comme intermédiaire sera donc différent selon le critère de définition des espaces de référence.

Autre difficulté : tous les auteurs ne placent pas les mêmes significations derrière l'intermédiarité. En réalisant un tour d'horizon bibliographique, il est en effet possible de faire émerger plusieurs registres d'intermédiarité.

1. D'abord, l'intermédiarité peut être *horizontale* ou *de situation*. L'approche est alors résolument *spatiale* ; l'objet *a* est situé entre les objets *b* et *c* : l'Europe médiane est située entre Europe orientale et occidentale, la Bourgogne entre Paris et Lyon…

2. L'intermédiarité peut être *verticale* ou *de gestion,* répondant à une position sur une échelle de gestion politico-administrative. L'approche est clairement *scalaire*, entre local et global : P. Molinari (2009) explique par exemple qu'en Italie la réorganisation des pouvoirs confère de nouveaux rôles aux territoires « politiques » intermédiaires (macrorégions, régions, grandes villes, intercommunalités), G. Vergnaud (2009) qualifie d'intermédiaires les « pays » français et les « comarcas » espagnoles.

3. Une intermédiarité *catégorielle* ou *de nature* émerge chez certains auteurs, pour les espaces situés entre deux *extrêmes catégoriels*. Ce sont les espaces définis comme des espaces « *ni…ni* ». Par exemple, l'espace périurbain, « *tiers espace* » pour M. Vanier (2000), ou « *entre-ville* » (*Zwischenstadt*) pour T. Sieverts (2004), n'est ni véritablement urbain ni véritablement rural : il est intermédiaire. De même, les « *interstices spatiaux* » de J. Monnet (2009) sont ces espaces ni complètement publics, ni complètement privés. Toujours selon cette même logique, quand B. Kayser (1993) propose un découpage de l'espace rural entre espaces marginalisés, espaces périurbains et une troisième catégorie « *moyenne, banale ou intermédiaire* », il s'inscrit bel et bien dans cette intermédiarité catégorielle, largement inspirée des types de périphéries mis en évidence par A. Reynaud (1981).

4. Enfin, l'intermédiarité peut-être *d'évolution* ou *temporelle* : c'est notamment dans ce champ que se place E. Bonerandi (1999) quand elle étudie la Thiérache, « *espace intermédiaire entre crise et mutation* » : dans ce cas, plus qu'une simple hiérarchie catégorielle, c'est essentiellement l'évolution qui est prise en compte, c'est-à-dire le glissement d'un état à un autre. Les espaces intermédiaires sont alors « *des espaces au devenir mal défini, renvoyant à l'idée d'un sas temporel (entre ce qui n'est plus et ce qui n'est pas encore) »* (E. Bonerandi et H. Roth, 2007, p. 5). C. Raffestin (1999) propose le mot *d'interstice*, qui signifie d'après les dictionnaires à la fois un intervalle de temps et un espace vide. C. Raffestin définit donc l'interstice « géographique » comme un espace vide en devenir. On retrouve dans l'interstice de C. Raffestin la dimension « temporelle » ou d'évolution de l'intermédiarité. Pour M. Vanier (2000, p. 110), le *« tiers espace »* périurbain n'est pas marqué par l'intermédiarité d'évolution : pour l'auteur, il ne faut pas voir dans le processus de périurbanisation la matérialisation spatiale du passage d'un état à un autre. Il écrit en effet : « *le tiers espace n'est pas une forme éphémère destinée à se fondre finalement dans les agglomérations ou les campagnes. Si tel devait être le cas, on aurait alors affaire pour l'instant à de la complication territoriale, une zone de mélange mal maîtrisée mais quasi conjoncturelle entre les deux seuls processus d'organisation de l'espace possibles, l'urbain et*

le rural, ou le métropolitain et le non-métropolitain ». Aussi, M. Lussault (2007) s'oppose à l'idée même que ces espaces périurbains puissent constituer un mélange de ville et de campagne puisqu'à son sens, le périurbain ne constitue pas tant une hybridation de deux ordres, qu'une organisation inédite de la société.

Situés, par définition, entre au moins deux espaces considérés comme typés ou « extrêmes », les espaces intermédiaires seraient des espaces marqués par l'hybridation et la mixité (Emsellem, 2006 ; Roth, 2006 ; Dauvergne, 2011…). « *Ces espaces d'« entre-deux » [sont] fondés sur les échanges et les médiations, se nourrissant de plusieurs apports, et [sont] par conséquent riches, complexes, dynamiques et hybrides* » écrit ainsi K. Emsellem (2006, p. 1). Un espace sous domination exclusive d'un seul centre ne peut donc être qualifié d'intermédiaire : il est périphérique, dominé, marginal. Cette idée d'hybridation de l'intermédiarité se retrouve déjà chez G. Bauer et J-M. Roux (1976) lorsque ceux-ci proposent les termes de *rurbanisation* et de *rurbain* pour qualifier ces espaces ni ruraux, ni urbains, puisque les deux à la fois. Les espaces intermédiaires, souvent présentés comme des espaces « *ni, ni* », seraient donc d'abord et avant tout des espaces « *et, et* ».
Aussi, l'hybridation et la mixité supposent une ouverture aux flux des différents espaces encadrant, considérés alors comme typés ou majeurs (Dauvergne, 2011). « *La construction de ces espaces [intermédiaires] est complexe, faite de concurrences et d'enchevêtrements. Tantôt clivés, tantôt métissés, ils sont à la fois lieux de tensions et de passage, à la fois partagés et « médians » - ils sont intermédiaires. Les différences de potentiels induisent par ailleurs des flux (passage, circulation, échanges), qui participent à l'hybridation des espaces intermédiaires.* » écrivent à ce sujet E. Boulineau et L. Coudroy de Lille (2009[12]). H. Commenges (2011) ajoute à ceci une distinction entre espace continu et espace discret en considérant que l'espace intermédiaire endosse une fonction de *transit* dans l'espace continu et une fonction de *relais* dans l'espace discret.
Si les espaces intermédiaires n'ont donc pas le statut de centres, ils ne constituent pas pour autant des marges fonctionnelles totales. L'espace intermédiaire est simplement « oublié », ni assez central ni assez marginal pour susciter l'intérêt. Il est, pour reprendre E. Bonerandi et H. Roth (2007*),* un espace entre deux espaces fortement typés (sous-entendu lui ne l'est pas), un espace *« anti-héros »* marqué par l'ordinaire et la banalité, désintéressant souvent le scientifique et le politique à la recherche d'extrême, tant en termes de centralité que de marginalité. S. Dauvergne (2011) fait ainsi de l'espace intermédiaire comme un espace incertain, qui peine à trouver sa place et clairement en manque de reconnaissance. L'espace intermédiaire serait ainsi défini par négation, c'est-à-dire par ce qu'il n'est pas (un espace *« ni, ni »*). **N'étant donc pas considéré comme typé par celui ou ceux qui pensent l'espace (scientifiques, politiques…), l'espace intermédiaire est finalement cet espace d'entre-deux, cet espace qui reste.**
A ce stade de la réflexion, la notion de piémont peut facilement être associée à au moins deux registres d'intermédiarité : horizontale (idée de transition entre la plaine et la montagne) et catégorielle (*ni* ou *à la fois en*, *de* et *hors* montagne).

[12] Appel à contribution au colloque « Penser les espaces intermédiaires en Europe ? » http://calenda.org/198955?lang=pt, consulté le 3 mars 2014

II.
La montagne en toile de fond ?

> « *Mais ces images scintillantes, toutes ces images qui arrivaient en foule, qui se précipitaient au devant d'eux, qui coulaient en un flot saccadé, intarissable, ces images de vertige, de vitesse, de lumière, de triomphe, il leur semblait d'abord qu'elles s'enchaînaient avec une nécessité surprenante, selon une harmonie sans limites, comme si, devant leurs yeux émerveillés, s'étaient dressés tout à coup un paysage achevé, une totalité spectaculaire et triomphale, une complète image du monde, une organisation cohérente qu'ils pouvaient enfin comprendre, déchiffrer* ».
>
> (G. Perec, 1965, p. 56)

Selon la bibliographie, le piémont serait marqué par une complémentarité forte, voire « naturelle » avec la montagne. Si tel est le cas, alors nous pensons que cette association étroite entre le piémont et la montagne devrait se retrouver dans les images associées au piémont. Mais est-ce vraiment le cas ?

L'imagerie des villes du sillon alpin : la montagne comme horizon

Nous proposons ici une étude d'images représentant des villes du sillon alpin. Nous avons tout d'abord sélectionné des vues « anciennes » : cette sélection d'images disparates pourrait être critiquée sur le plan de l'argumentaire scientifique puisqu'aucune méthode justifiée de collecte et de tri n'a été mise en place. Nous présumons seulement, en nous appuyant sur la bibliographie traitant de ce sujet (Debarbieux, 1999, Fornara 1999, Sutton, 2011…), que ces images sont représentatives des vues de leur époque. Certaines de ces images ont été trouvées dans la bibliographie existante, en naviguant sur internet, et certaines d'entre elles (notamment roumaines) ont été repérées lors de visites de musées sur nos terrains d'étude. Nous avons ensuite fait le choix de mettre en regard ces vues anciennes aux images actuellement produites sur ces espaces de piémont. Pour ce faire, nous nous sommes cantonnés aux images produites par les espaces étudiés, en se limitant à leurs sites internet de promotion institutionnelle, qu'elle soit politique ou touristique. En faisant ce second choix, c'est bel et bien l'image que cherche à renvoyer les acteurs territoriaux décisionnaires de leur territoire qui nous intéresse. Le choix du site internet est simple : il est marqué par une visibilité au moins potentielle plus importante que les plaquettes ou les affiches. Nous faisons en outre le choix de croiser les sites internet officiels en vue de faire varier les destinataires du marketing territorial. En effet, le site internet touristique d'un territoire s'adresse avant tout à l'extérieur, c'est-à-dire à des cibles qui n'habitent pas le territoire en question. Les images étudiées sont donc au final des images produites par l'intérieur, sur l'intérieur et destinée à promouvoir cet intérieur à l'extérieur. Au contraire, le site internet politico-administratif s'adresse avant tout aux habitants-citoyens, c'est-à-dire à l'intérieur. Il faudra évidemment garder ces différences à l'esprit, notamment car les vues anciennes proposées sont quant à elles bien souvent des images produites par des acteurs extérieurs.

Annecy, Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble : la montagne comme écrin

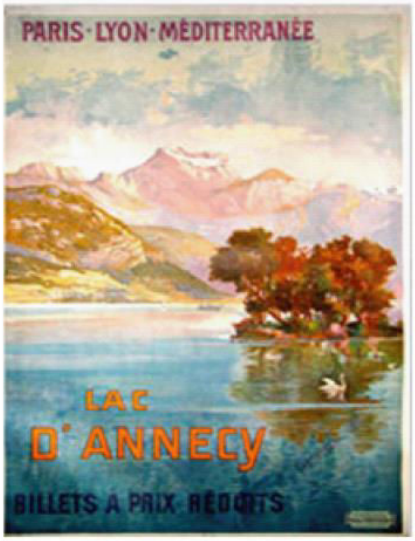
Pour les villes du sillon alpin, l'horizon montagneux occupe souvent une place importante dans les représentations. Souvent, plus qu'un horizon, il s'agit d'un **écrin** montagneux, avec absence de distance (représentée) entre le **cadre** montagneux et la ville. Dans les cas annéciens et aixois, l'imagerie du XIX^{e} siècle liée à l'avènement du tourisme montre un écrin montagneux composé de **sommets locaux facilement repérables** : la Tournette à Annecy, le Revard ou la Dent du Chat à Aix-les-Bains. La ville occupe alors très peu de place dans l'image, parfois évincée (document 7 et 8), parfois simplement évoquée par un monument caractéristique (documents 9 et 10). Si la montagne est l'écrin, le bijou est clairement le lac. Mais, depuis le XIX^{e} siècle, la ville a changé : elle a fait peau neuve, s'est assainie, s'est aérée, s'est valorisée : elle a ainsi pu trouver une place, au fil du temps, dans les différentes représentations picturales. **Aujourd'hui, notamment avec la multiplication des photographies aériennes, la ville trouve place et visibilité au sein de son écrin montagneux.** Cela se retrouve par exemple sur l'image de la page d'accueil du site touristique du lac d'Annecy[13] (document 11) ou encore sur le site officiel de la mairie d'Annecy[14].

La ville de Chambéry, non contigue au lac du Bourget, joue également sur son écrin montagneux, entre contreforts de la Chartreuse, de l'Epine et des Bauges, toujours avec certains sommets (Le Nivolet, Le Granier…) véritablement appropriés, pratiqués et patrimonialisés par la ville. V-A. Malte-Brun (vers 1870, p. 77) note d'ailleurs lors d'un séjour en Savoie que « *les montagnes voisines de Chambéry, bien qu'atteignant une grande hauteur, ne s'élèvent que progressivement et offrent aux promeneurs des excursions pittoresques variées et d'un accès facile. Il faut citer la cascade de Jacob, près de laquelle se dresse une prétentieuse pyramide élevée en l'honneur d'un roi de Sardaigne. […] N'oublions pas la dent du Nivolet, pic dont les touristes aiment à faire l'ascension* ». L'horizon montagneux des Belledonnes est plus rarement mobilisé.

Enfin, Grenoble joue aussi sur son écrin montagneux, notamment en multipliant les vues faisant allusion à un **amphithéâtre** montagneux, dont l'arène serait la ville. Là encore, il est possible d'observer une visibilité croissante de la ville dans l'évolution de l'imagerie (documents 13, 14 et 15). Néanmoins, une constante peut être relevée : la vue présentée au lecteur est toujours prise depuis la Bastille. **Le sommet local sert donc aussi à montrer la ville.**

[13] http://www.lac-annecy.com/, consulté en mars 2014
[14] http://www.annecy.fr/, consulté en mars 2014

Le lac comme bijou, la montagne comme écrin : et la ville?

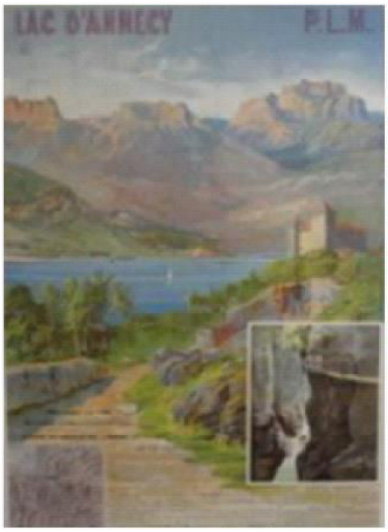


Document 7 - Le lac et son écrin montagneux (Tournette, Mont Veyrier) vus depuis le quai Jules Philippe à Annecy. La ville absente du cadre.

H. Tanconville, vers 1900, Editions Hugo d'Alesi, Paris

Document 8 - Le lac et son écrin montagneux sur une affiche de promotion pour le téléphérique menant au Mont Veyrier. Absence de la ville d'Annecy et ajout du Mont Blanc, déplacé par rapport à la réalité et dont la taille est exagérée

H. Reb, 1939, atelier 7 publicités, Paris

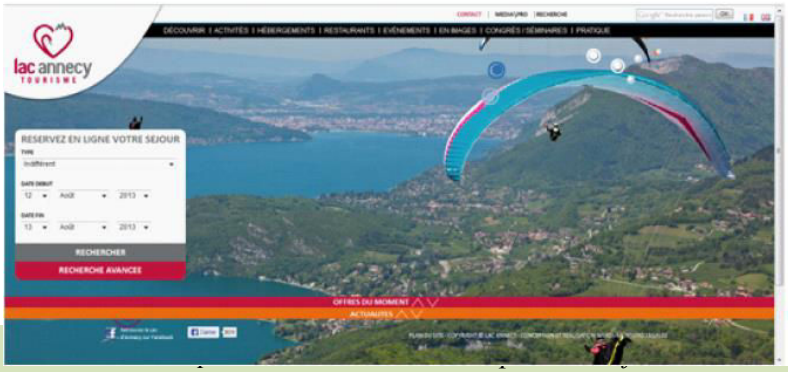


Document 9 - Le lac et son écrin montagneux (dont la Tournette). La ville d'Annecy est seulement évoquée par son château.

H. Tanconville, vers 1900, Editions Berger-Levrault, Nancy

Document 10 - Le lac et son écrin montagneux. La ville d'Aix les Bains est seulement évoquée par deux bâtiments emblématiques (arc de tromphe et casino)

Atelier Hugo d'Alési, Paris



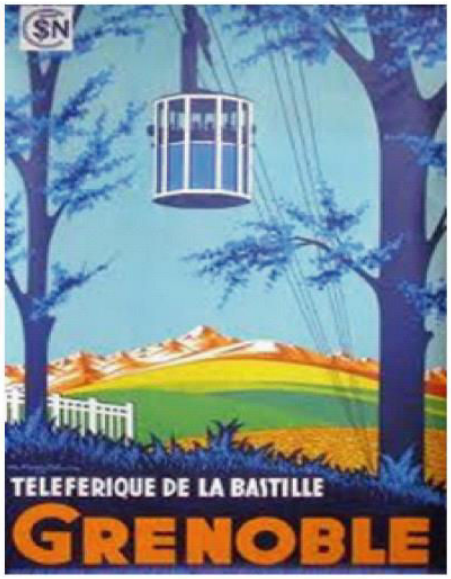
Document 11 - Le lac et son écrin montagneux. La visibilité de la ville d'Annecy.

Page d'acceuil du site touristique www.lac-annecy.com

Ville et écrin montagneux : Chambéry et Grenoble

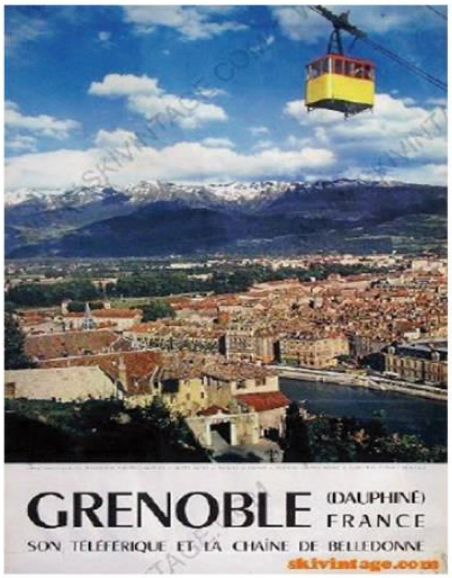
Document 12 : La ville de Chambéry dessinée par Malte-Brun (vers 1870). Une vue de Chambéy vue du haut, du dehors et enserrée dans son écrin montagneux.

MALTE-BRUN V-A., vers 1870 [réed. 1983], Les Savoies. La Savoie et la Haute-Savoie, Les éditions du Bastion, 145 p.



Document 13 : Image promotionnelle de Grenoble : la montagne sans la ville !

Gaston Gorde, 1938, éditée par la Chambre d'Industrie Touristique de Grenoble



Document 14 -: Image promotionnelle de Grenoble : le téléphérique, la montagne et la ville. Ou quand la ville gagne en visibilité.

Affiche des années 1960, Régie municipale du téléphérique Grenoble-Bastille

Document 15 : Grenoble comme arène, au coeur de l'amphithéâtre montagneux

photo d'acceuil d'une page du site officiel grenoble.fr, *http://www.grenoble.fr/589-les-grands-projets.htm, consulté en mai 2012*

Genève, ou quand la montagne s'éloigne…

A propos du couple Genève-Mont-Blanc, L. Fornara (1999) insiste sur l'exploitation de cet horizon montagneux comme toile de fond par les villes piémontines, l'auteur rappelant à ce titre le surinvestissement du Mont-Blanc dans l'urbanisme genevois et l'image même de la ville. Comme dans les cas précédents, un sommet plus ou moins lointain semble sortir de la toile de fond montagneuse pour s'imposer comme géosymbole de la ville piémontine. Ces sommets sont souvent situés à proximité topographique immédiate de la ville, à la fois vus depuis la ville et points de vue privilégié sur la ville (comme le cas de la Bastille à Grenoble par exemple). Le Mont-Blanc, bien plus lointain, reste un cas un peu à part puisque symbole d'une bien autre envergure que ces géosymboles locaux. Comme si la Genève locale s'était appropriée la montagne du Salève et que la Genève internationale avait besoin de l'image d'un sommet de portée mondiale : le Mont-Blanc.

Dans les premières représentations de Genève, par exemple celles de Conrad Witz ou de Carl Hackert (documents 16 et 17), une place importante de l'image est attribuée à l'horizon montagneux, tout comme au Lac Léman. Dans chacun des tableaux, le paysage se veut réaliste et l'on reconnaît les différents sommets représentés. En premier plan sont peints les sommets locaux : le Salève, toujours au-dessus de la ville, le Môle au centre et les Voirons à gauche. Genève est donc au pied d'un Salève et au bord d'un Lac Léman tous deux très étroitement associés à la ville. Au second plan s'élève le massif du Mont Blanc, toujours englacé et dont le sommet le plus haut, le Mont Blanc, est positionné au centre. Une ligne oblique qui suit le sens habituel de la lecture (de gauche à droite et de haut en bas) crée ainsi un lien fort entre le sommet et la ville. Mais, **entre la ville et l'horizon montagneux demeurent l'espace et le temps du parcours : la ville semble alors constituer le dernier relais avant le parcours vers des montagnes** représentées comme sauvages par rapport à un piémont anthropisé. Ce sentiment d'une ville-relais est amplifié sur la toile de Carl Hackert par le chemin qui mène inévitablement l'œil à Genève (document 17).

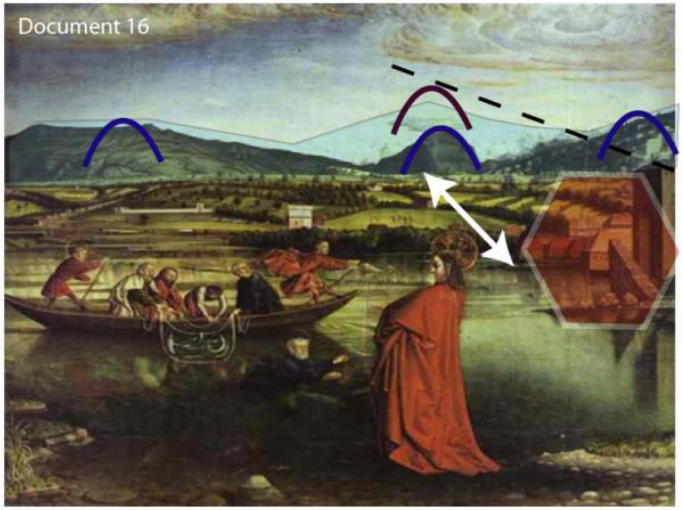
A partir des années 1850 (documents 18 et 19) et, notamment, l'avènement du chemin de fer et du tourisme, il semblerait que les représentations changent. Les sommets locaux, avec en premier lieu le Salève, restent toujours très étroitement associés à la ville et **le lien avec le Mont Blanc perdure lui aussi. Mais, il n'y a plus d'espace de transition entre Genève et le Mont Blanc : un rapprochement net entre la ville et le sommet semble s'opérer.** D'ailleurs, le titre des deux images est « Genève et le Mont-Blanc ». Le lien ne peut être plus explicite. Genève utilise ce sommet emblématique et à portée internationale pour trouver une place. La ville suisse n'est pas encore la ville internationale qu'elle est devenue, elle ressent le besoin de s'arrimer au Mont Blanc pour exister. Aussi, c'est dans ces années d'hygiénisme et de remodelèment urbain que **l'on ose enfin montrer la ville du dedans** (Fornara, 1999), comme dans la lithographie de F. Baumann (document 18) : l'horizon montagneux est vu depuis l'intérieur de la ville, accentuant ainsi le lien ville-montagne.

Après 1918 et surtout depuis 1945, Genève est devenue une métropole internationale, rayonnant sur le monde entier notamment grâce aux grandes institutions internationales, aux organisations non gouvernementales et à ses grandes banques. L'étude de l'imagerie produite par la ville s'avère intéressante à plus d'un titre. Nous avons, comme mentionné plus haut, consulté les sites internet officiels de la ville, qu'il s'agisse de sites politico-administratifs (ville de Genève, Etat de Genève), touristiques (Genève-tourisme) ou destinés aux hommes d'affaires ou néo-résidents (Centre d'accueil Genève internationale). **Aucun de ces sites ne contient de photographies sur lesquelles est présent le Mont-Blanc**, y compris le site de Genève-tourisme comprenant pourtant une photothèque de dizaines de clichés. « Genève et le Mont-Blanc » n'est plus, comme **s'il était devenu inutile pour la métropole genevoise de**

s'arrimer au célèbre sommet alpin pour trouver une place, pour exister, pour asseoir son rayonnement. Les seuls éléments omniprésents sur les clichés sont le jet d'eau, nouvel élément de verticalité, et le lac Léman (documents 20, 21 et 22). Sur l'affiche intitulée « *Genève, lieu de rencontre du monde international* » (document 22), **l'horizon montagneux a complètement disparu.** La nouvelle toile de fond est composée de buildings, nouvel horizon spectralisé dans lequel émergent des sommets aux toponymes variés, tels que O.N.U, B.I.T, H.C.R ou encore Fonds mondial. Certes, deux photographies avec référence au Salève ont été relevées sur le site touristique, dont l'une présentée ci-dessous (document 21). Le Salève, sommet local est encore mobilisé, mais de façon moins systématique et surtout avec un renversement du point de vue : le spectateur ne voit pas le Salève mais la ville de Genève vue du Salève. Le sommet et la ville ne sont plus seulement associés, ils forment un tout, le Salève faisant partie de Genève. Autrement dit, il ne s'agit pas de Genève et du Salève, mais plutôt de « le Salève c'est Genève ». Vision donc très auto-centrée d'une métropole mondiale qui s'est progressivement affranchie de son cadre montagneux préférant à la manière de Narcisse mirer son propre reflet dans les eaux du Lac Léman - ou plutôt du Lac de Genève.

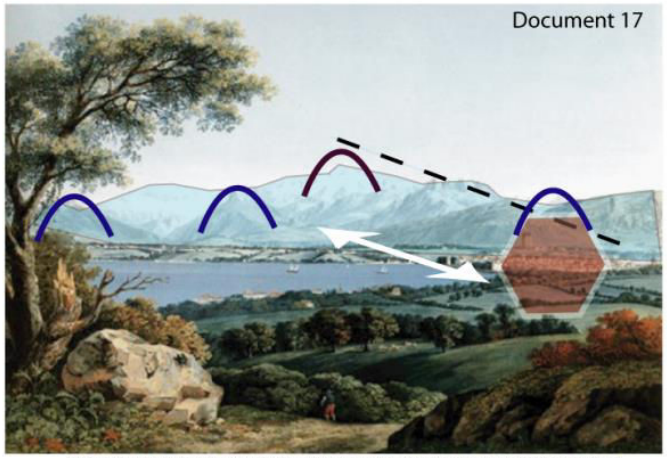
Vues de Genève et son horizon montagneux

Document 16



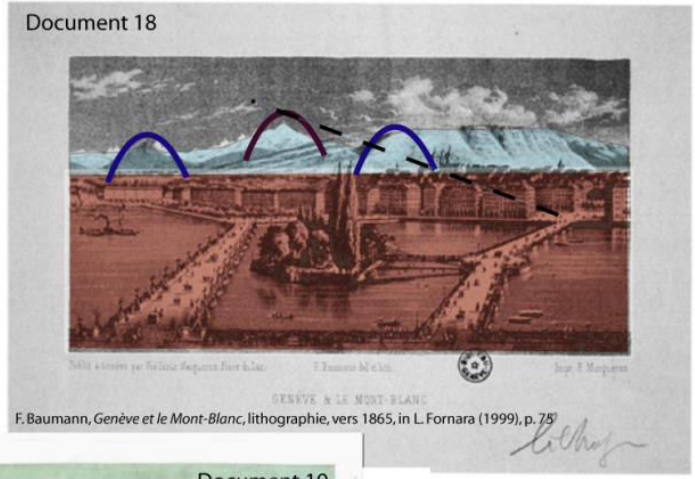
Conrad Witz, *La pêche miraculeuse*, face extérieure du volet d'un retable, 1444, Musée d'Art et d'Histoire de Genève

Document 17



Carl Hackert (1740-1796), *Vue du lac et du Mont Blanc*, Centre d'iconographie genevoise.

Document 18



F. Baumann, *Genève et le Mont-Blanc*, lithographie, vers 1865, in L. Fornara (1999), p. 75

Document 19

Edmond Viollier, *Genève et le Mont Blanc*, 1900, Bibliothèque Nationale de France

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Légende

- La ville, vue du dedans ou du dehors
- L'horizon montagneux spectralisé
- Le Salève, le Môle, les Voirons : des sommets "locaux" associés à la ville
- Le Mont-Blanc : l'appropriation progressive d'un symbole à portée mondiale
- Espace et temps du parcours entre lieu de désir et horizon montagneux. Parfois, il y a réduction voire suppression de cet espace-temps pour tendre à un "rapprochement" visuel et symbolique entre ville et montagne
- De gauche à droite et de haut en bas : le sens de lecture pour appuyer sur le lien entre le sommet et la ville piémontine

A. Merle, 2013

L'image renvoyée par Genève aujourd'hui : une déconnexion avec l'horizon montagneux?

Document 20

La page d'acceuil du site Genève-Tourisme : une vue dos aux Alpes, le jet d'eau comme élément de verticalité.
www.geneve-tourisme.ch/, consulté en avril 2012

Document 21

La ville de Genève vue du Salève : de la ville où l'on voit la montagne à la montagne pour voir la ville
www.geneve-tourisme.ch/, consulté en avril 2012

Document 22

Genève, métropole mondiale : la disparition du symbole "Mont Blanc" pour une ville qui se reflète dans son lac.
www.cagi.ch/, consulté en avril 2012

Dans une grande part des images associées aux villes du sillon alpin la montagne constitue bel et bien la **toile de fond** ou **l'horizon** de l'image : le sentiment créé est souvent celui d'un spectateur arrivant de « la plaine » (qui serait dans son dos) et observant **l'horizon montagneux fantasmé**. Nous entendons par *fantasme* une vision illusoire car construction imaginaire, consciente ou inconsciente : le mot fantasme vient du mot grec puis latin *phantasma*, signifiant fantôme, spectre. C'est pourquoi nous utilisons aussi l'expression « *montagne spectralisée* », déjà proposée par K. Sutton (2011) : la montagne est une évocation, une construction (Debarbieux et Rudaz, 2010) chargée de valeurs sociétales et culturelles ambivalentes (peur, attrait, beauté, virginité, pureté, sacré, puissance…). Dans ces représentations picturales, le piémont constituerait donc **l'espace du désir** de cette montagne spectralisée (Fornara, 1999). Entre cet espace du désir et la montagne fantasmée s'offre à la vue **l'espace et le temps du parcours,** qui permettra d'approcher, de fouler, de franchir ou de traverser l'horizon montagneux. Cette décomposition de l'espace en différents temps peut également être appréhendée par la littérature comme en témoigne par exemple le carnet de route tenu par Chateaubriand dans les années 1830 lors d'un voyage en Italie (encadré 5). Aussi, dans la communication produite par les villes piémontines, **l'écrin** ne doit jamais apparaître comme un **écran** (Labrue, 2010) : la montagne encadrante et notamment les sommets emblématiques sont facilement praticables (grâce à des téléphériques) et l'accessibilité à la ville piémontine est vantée. **La ville piémontine n'est donc pas un bout du monde : elle se présente plutôt comme un carrefour.** Néanmoins, une spécificité restera à interroger et à prolonger : celle de Genève qui, picturalement parlant au moins, semble s'être progressivement déconnectée de son horizon montagneux.

Encadré 5 : La route de Lyon à Aiguebelle *via* Chambéry par Chateaubriand

La plaine : un espace banal
« La route est assez triste en sortant de Lyon. Depuis la Tour-du-Pin jusqu'au Pont de Beauvoisin, le pays est frais et bocager. […]. »

L'arrivée à Chambéry
« Chambéry est situé dans un bassin dont les bords, rehaussés, sont assez nus ; mais on y trouve un défilé charmant, et on en sort par une belle vallée. […] Les vallées dont je vous parle se terminent au village qui porte le joli nom d'Aiguebelle. »

Après le temps et l'espace du parcours : la montagne comme Graal
« Lorsque je passai dans ce village [Aiguebelle], la hauteur qui le domine était couronnée de neige : cette neige, fondant au soleil, avait descendu en longs rayons tortueux dans les concavités noires et vertes du rocher : vous eussiez dit d'une gerbe de fusées, ou d'un essaim de beaux serpents blancs qui s'élançaient de la cime des monts dans la vallée. Aiguebelle semble clore les Alpes ; mais bientôt en tournant un gros rocher isolé, tombé dans le chemin, vous apercevez de nouvelles vallées qui s'enfoncent dans la chaîne des monts. Ces vallées prennent un caractère plus sévère et plus sauvage. »

CHATEAUBRIAND (de) F-R., 1826-1831, *Œuvres complètes, Voyage en Italie*, Paris

La montagne absente des représentations picturales de l'espace Buzau-Pitesti

A l'opposé du cas alpin, la montagne est absente ou presque des images représentant le cœur de notre terrain roumain, c'est-à-dire l'espace Buzau-Pitesti. S'il est fréquent d'apercevoir des toiles des XVIII^{e} et XIX^{e} siècles représentant les montagnes vues des villes situées à leur pied dans les musées du sillon alpin (musée d'art et d'histoire de Genève, musée des Beaux-Arts de Chambéry…), il en est complètement autrement dans les musées roumains. De nombreuses peintures représentant la montagne carpatique existent (documents 23 à 25 par exemple), mais jamais la montagne n'est associée à une ville, qu'il s'agisse de Buzau, Ploiesti, Targoviste ou encore Pitesti. Encore aujourd'hui, les images « promotionnelles » diffusées par ces villes révèlent une montagne extrêmement peu présente : les villes de cet espace considéré comme un piémont par la bibliographie se montrent avant tout de l'intérieur, notamment par leurs monuments, et les rares vues de l'extérieur et prises en hauteur ne laissent aucune place à la montagne. La vue de Ploiesti présentée sur le site de la mairie (document 26), est assez révélatrice de ce constat : les Carpates sont dans le dos du photographe et l'horizon proposé est celui de la plaine menant à la Mer Noire. **Picturalement parlant, ces villes semblent donc tourner le dos à la montagne pour lui préférer la plaine et l'ouverture sans fin que celle-ci propose.** L'horizon montagneux semble à première vue davantage refoulé et considéré comme un écran, plutôt que fantasmé et perçu comme un écrin. A titre comparatif, nous avons effectué une recherche « Grenoble », « Turin » puis « Ploiesti » (soit trois villes qui aux yeux de la définition bibliographique donnée au préalable sont considérées comme des villes de piémont) dans le moteur de recherche *Google images*. La différence des images proposées par le moteur de recherche est frappante, entre des images de Grenoble et Turin où la montagne alpine est omniprésente, et celles de Ploiesti marquées par une absence totale de montagne (document 27).

Piémont et montagne dans les représentations picturales roumaines : deux objets séparés

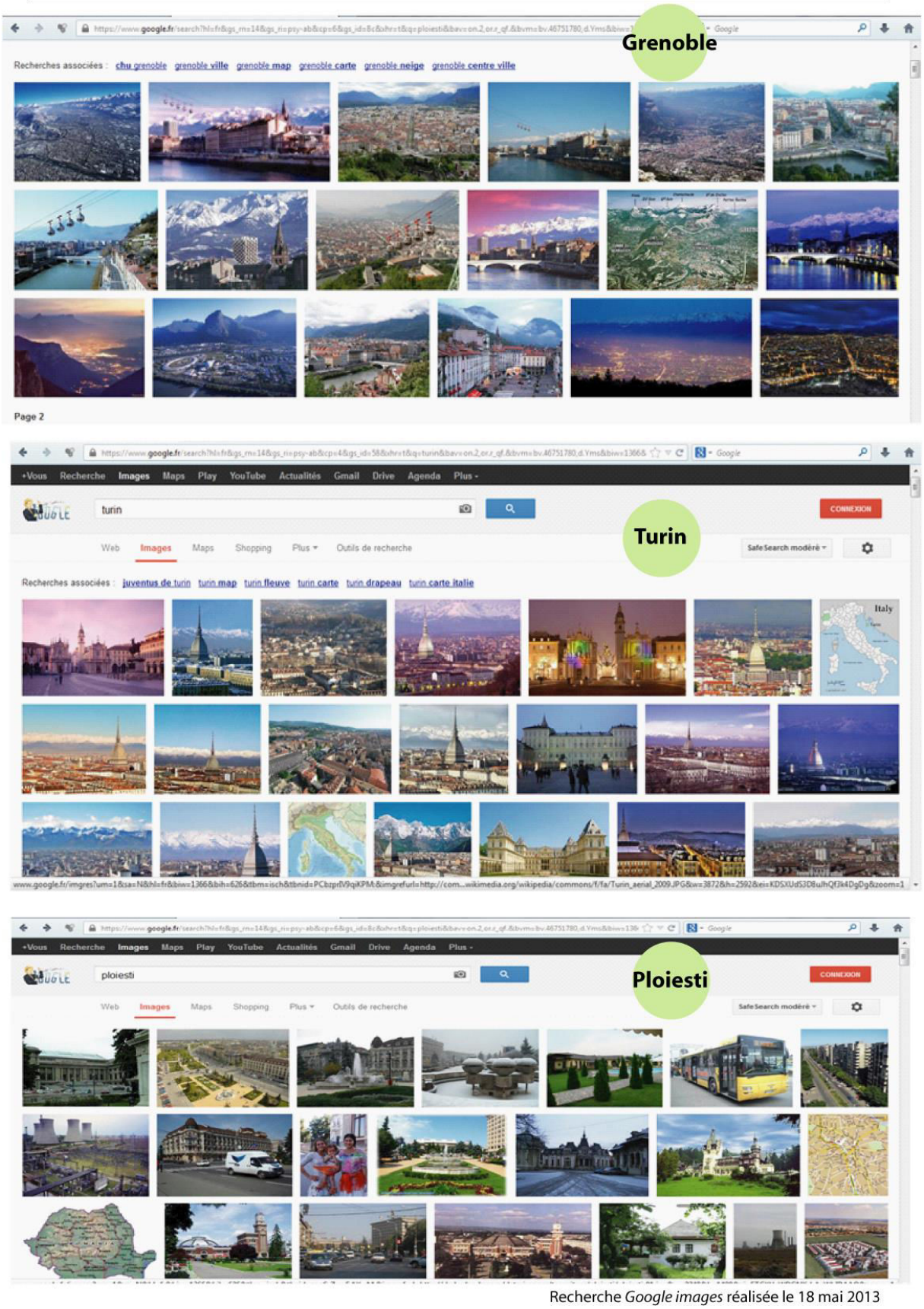
Document 23 : *La vallée de l'Olt,* Carol Pop Szathmary, 1868, Musée national d'art de Roumanie, Bucarest

Document 24 : *La grotte de Dambovicioara,* Gheorghe Tattarescu, 1868, Musée national d'art de Roumanie, Bucarest

Document 25 : *Sur une terrasse à Sinaia,* Theodor Aman 1888, Musée national d'art de Roumanie, Bucarest

Document 26 : Capture d'écran d'une image présentée sur la page d'acceuil du site internet de la mairie de Ploiesti, consulté le 18 mai 2013

Document 27 : Grenoble, Turin, Ploiesti...par *Google images*



Recherche *Google images* réalisée le 18 mai 2013

Ce premier chapitre aura été l'occasion de révéler la différence de statut entre nos deux terrains qui n'ont pas été choisis selon la même logique. Si le terrain roumain a été choisi par l'occurrence du mot « piémont » pour le désigner (*cf* introduction), le sillon alpin se justifie dans son adéquation avec la définition du piémont telle qu'elle ressort d'une étude bibliographique, à savoir un espace flou et complémentaire avec la montagne. Si, nos deux terrains d'étude sont bel et bien des espaces qui peuvent être qualifiés de flous tant leur rapport à la montagne est ambivalent, alternativement *en*, *de* voire *hors* montagne, la question de la complémentarité avec la montagne pose davantage problème. Nous pensions alors trouver des traces de celle-ci à travers une étude de l'imagerie produite par ces espaces ou au sujet de ces espaces. Une association picturale forte entre les villes du sillon alpin et la montagne a pu être relevée : la montagne en tant que cadre ou écrin valorise la ville qui, en retour, donne à voir et met en scène la montagne. Cette association picturale semble s'inscrire sur un temps assez long, au moins depuis le XIX^{e} siècle et la mise en tourisme de la montagne, mais même déjà auparavant comme en témoignent par exemple les œuvres présentées sur le cas genevois qui, par ailleurs, semble être la seule ville du sillon alpin à s'être progressivement détachée de la montagne dans les images que la ville produit d'elle-même. Néanmoins, dans le cas roumain, la montagne est largement absente des représentations picturales produites par ou au sujet de l'espace Buzau-Pitesti.

Deux hypothèses peuvent alors êtres posées pour tenter de comprendre ce décalage :

- soit l'espace Buzau-Pitesti est dénommé « piémont » à tort et résiderait là une inadéquation nette entre ce qui fait généralement la définition du piémont et les caractéristiques de notre terrain d'étude.
- soit nous avons fait fausse route en proposant l'hypothèse d'une complémentarité piémont-montagne visible dans les représentations picturales. L'outil choisi pour faire ressortir les complémentarités piémont-montagne ne serait pas le bon et il conviendrait alors de réinterroger cette idée de complémentarité sous un autre angle. C'est cette seconde hypothèse que nous allons tout d'abord envisager.

Chapitre 2.

Dépasser la complémentarité au profit des mises en relations

Faute d'avoir pu voir dans les représentations picturales roumaines un signe évident de complémentarité entre piémont et montagne, nous formulons l'hypothèse que celle-ci apparaîtra de manière plus évidente à partir d'une approche fonctionnelle de l'espace, c'est-à-dire en interrogeant ce que fonctionnellement le piémont apporte à la montagne et inversement.

Pour cela, nous allons revenir dans un premier temps sur le cas alpin pour nous apercevoir très rapidement que la vision d'un piémont exclusivement complémentaire de la montagne est éminemment réductrice et doit, dès lors, être dépassée et réinterrogée. Aussi, la question de la domination du piémont sur la montagne - ou inversement - devra être soulevée.

Une fois ce travail effectué, il conviendra alors d'aborder à nouveau notre terrain roumain Buzau-Pitesti pour voir si cette approche fonctionnelle permet enfin une adéquation avec la définition bibliographique du piémont dans laquelle l'idée de complémentarité est centrale. Deux solutions sont alors envisageables :

- soit il existe bel et bien des formes de complémentarités fonctionnelles entre cet espace Buzau-Pitesti et la montagne carpatique, auquel cas il faudra se demander pourquoi ces complémentarités n'apparaissent pas dans les représentations picturales associées à cet espace.
- soit aucune forme de complémentarité ne peut être décelée, ce qui signifierait alors un nouveau décalage entre les caractéristiques de cet espace dénommé « piémont » par la bibliographie et la définition que cette même bibliographie donne du piémont. Dans ce cas, il faudra alors se demander quels sont les espaces de

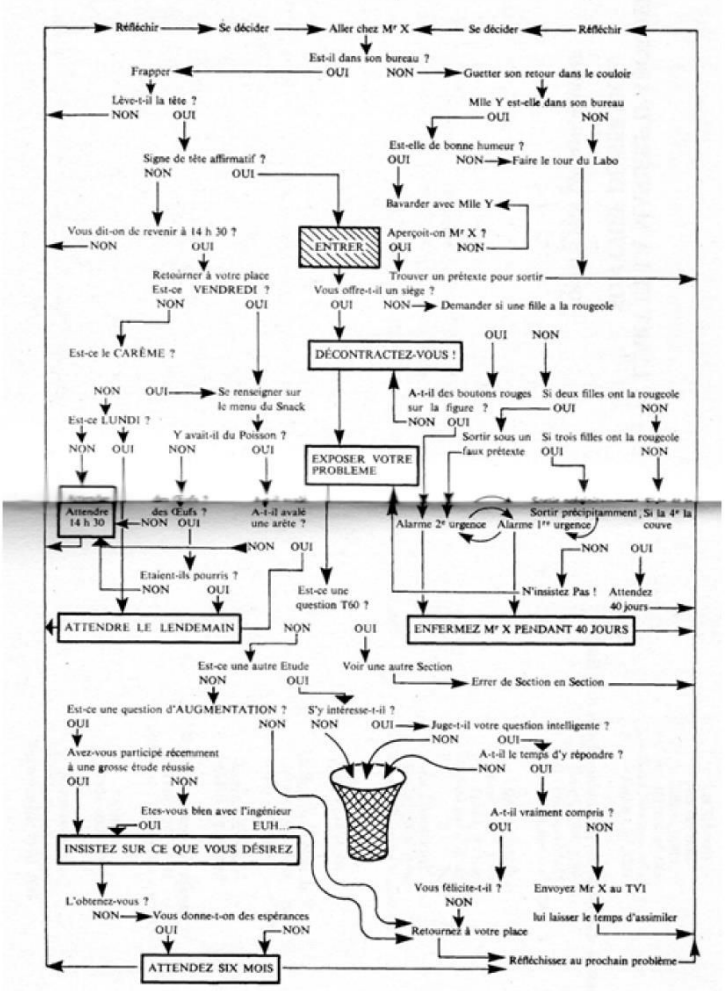
Roumanie qui assurent ces fonctions piémontines, si tant est que celles-ci ne soient pas juste une spécificité nord-alpine.

Si nous trouvons alors ces fonctions piémontines en dehors de l'espace Buzau-Pitesti, deux nouvelles solutions seront à envisager : soit elles sont dans un espace flou (considéré à la fois *en*, *de* et *hors* montagne) et alors nous pourrons considérer avoir trouvé l'espace correspondant à la définition bibliographique du piémont ; soit elles ne sont pas dans un espace flou et alors il faudra s'interroger sur cette localisation en décalage avec le terrain alpin.

Encadré 6 : Sur l'art et la manière de rendre un raisonnement intelligible

Ayant mûrement réfléchi ayant pris votre courage à deux mains vous vous décidez à expliquer votre raisonnement vous entrez alors dans des considérations compliquées les liens de causes à effets sont nombreux tout comme les effets en retour les paradoxes ou la multiplicité des solutions possibles alors vient l'idée de faire un schéma pour simplifier tout cela mais là encore tout s'embrouille les flèches se croisent à ne plus en finir vous souhaitez vous adapter aux mécanismes mentaux de votre lecteur mais difficile de savoir si celui-ci préfère lire votre texte ou décoder votre schéma voilà une question récurrente pour le doctorant mais qui a déjà été abordée à sa manière par l'écrivain Georges Pérec qui écrit en 1968 un récit d'environ 70 pages en une seule et unique phrase ce récit s'intitulant l'*art et la manière d'aborder son chef de service pour lui demander une augmentation* se termine par un schéma expliquant la trame générale du récit la question qui se pose alors au lecteur est la suivante est-il plus facile de comprendre la complexité d'un raisonnement à partir d'un discours écrit de façon ultra-linéaire ou à partir d'un schéma multidimensionnel explicatif mais rassurons d'emblée notre lecteur nous éviterons pour notre part ce genre d'exercice et tenterons d'être le plus clair possible même si cela n'est pas toujours évident.

Organigramme explicatif du récit sur
l'art et la manière d'aborder son chef de service pour lui demander une augmentation



source du schéma : Pérec (1968 - réed 2010)

I.
De la mise en évidence de fonctions piémontines

> « *vous voici donc arrivé à un instant que l'on peut qualifier de crucial cessez de vous grattez décontractez-vous respirez profondément* »
>
> (Perec, 1968, p. 36)

Puisque visiblement la complémentarité étroite qui est censé exister entre piémont et montagne n'apparaît pas de façon systématique dans les représentations picturales, nous prenons ici le parti d'interroger à partir du cas alpin la complémentarité sous un autre angle, à savoir :

- l'étude des infrastructures de transport et des conditions de circulation des différents flux : quelle est la fonction de nos espaces à ce sujet, notamment en ce qui concerne l'accès à la montagne et la traversée de cette même montagne ? S'il existe une complémentarité entre piémont et montagne, celle-ci devrait en effet trouver une matérialisation dans les infrastructures de transport permettant les flux complémentaires entre ces deux espaces.
- l'événementiel économique, culturel et social : en quoi l'événementiel de ces espaces dits « de piémont » est-il lié ou non à la montagne ? Là encore, si une complémentarité existe entre piémont et montagne, c'est-à-dire que l'un complète l'autre, alors nous pensons que cela transparaîtra dans les événements économiques (si complémentarité économique il y a) et festifs/culturels (si complémentarité sociale et culturelle il y a).

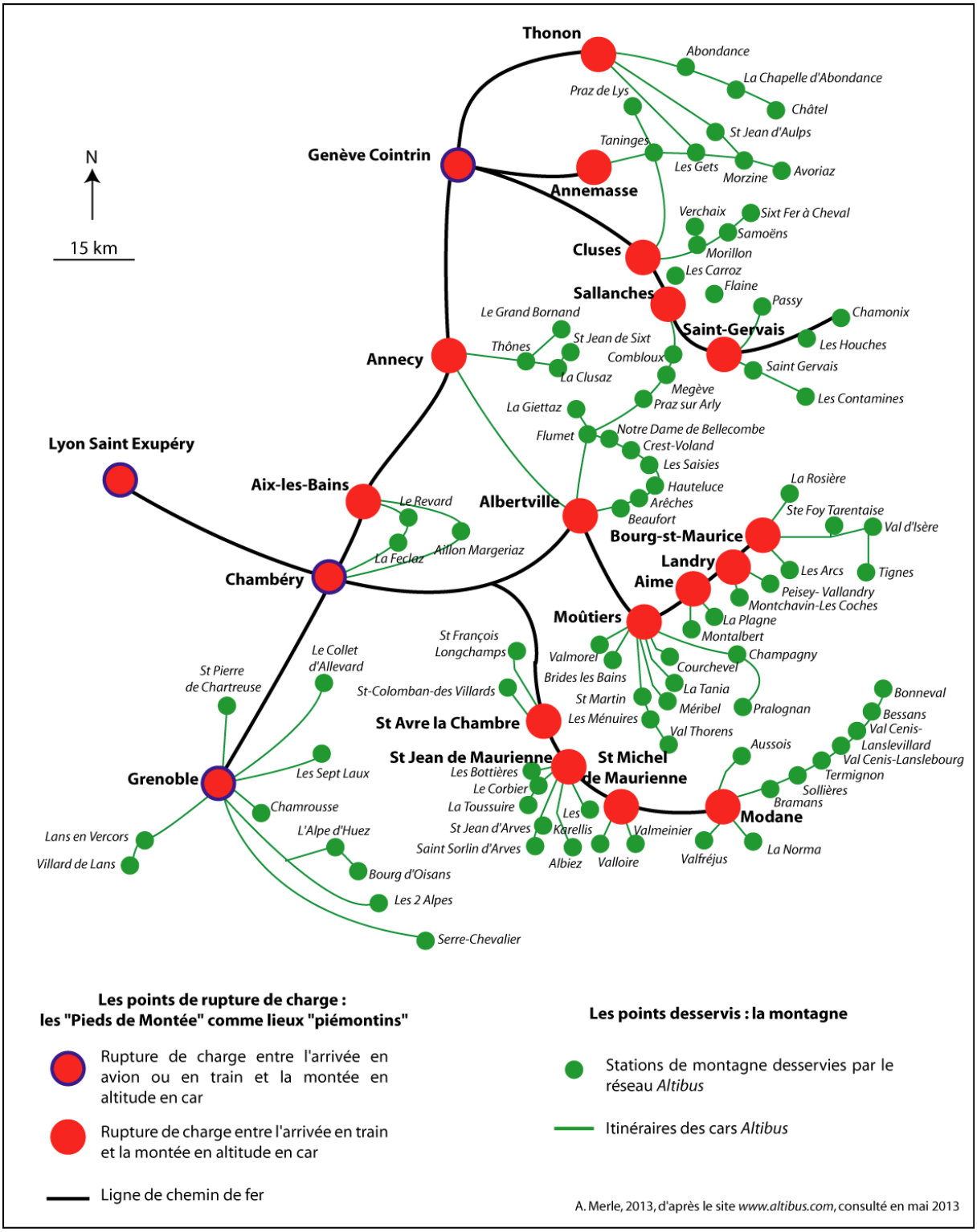
Porte

Pied de Montée

En s'inscrivant dans la dimension altitudinale qui domine la définition du piémont (vue comme une affaire de complémentarités entre le haut et le bas), **le piémont peut constituer l'espace où se déroule la rupture de charge entre l'arrivée depuis la plaine et la montée en altitude**.

Le meilleur exemple en la matière est l'étude du réseau *Altibus.* Née d'une coopération de plusieurs compagnies d'autocars, *Altibus* est une plateforme de réservation de billets d'autocars à destination des stations de ski des Alpes du Nord. Les clients sont ainsi pris en charge dès leur sortie de l'avion, du train ou d'un autre autocar pour être transportés dans les stations d'altitude. L'étude des logiques de cet acteur nous semblait pertinente dans la mesure où celui-ci est bel et bien **un acteur susceptible d'assurer une complémentarité entre piémont et montagne.** En observant la carte du réseau *Altibus* (figure 12), on voit que ces points de rupture de charge sont tous situés à basse altitude, de la plaine lyonnaise aux fonds de vallée en passant par les villes du sillon alpin. A partir de cet exemple, il est donc possible de considérer tous les points rouges de la carte comme des **Pieds de Montée** pour paraphraser le vocabulaire de K. Sutton (2011), **c'est-à-dire comme les derniers point de rupture avant l'espace et le temps de la montée en altitude.** Les villes du sillon alpin ne sont donc pas les seules à endosser cette fonction.

Figure 12 : Carte du réseau Altibus ou la rupture de charge du "Pied de Montée" comme fonction piémontine



Autre exemple dans le même registre : l'ouverture de la ligne directe Orly-Chambéry par la compagnie aérienne *Transavia* (filiale low-cost de *Air France*). Cette ouverture de ligne a été un défi de taille dans la perspective de pouvoir concurrencer frontalement le T.G.V sur un tronçon où celui-ci est très compétitif notamment en terme de temps de transport. Pour cela, *Transavia* a tenté de jouer sur deux paramètres susceptibles de convaincre d'éventuels clients : le prix du billet (à partir de 35 euros) et le temps de transport Orly - stations de ski. C'est dans l'objectif d'optimiser au mieux ce dernier paramètre qu'un partenariat privilégié a vu le jour entre les aéroports concernés, *Transavia* et *les 3 Vallées* : la décision a été prise de mettre en place des navettes gérées par les *3 Vallées* pour acheminer les vacanciers directement de l'aéroport de Chambéry aux stations concernées (moyennant 30 euros). Les 3 Vallées communiquent largement sur ce nouveau service pour tenter d'attirer de nouveaux clients et promet « *une liaison en porte à porte* » de Orly aux stations de ski en 3 heures seulement (document 28). Il est intéressant de relever que cette liaison dite « *porte à porte* » compte en réalité une « porte intermédiaire » qu'est **l'aéroport de Chambéry, point de rupture de charge obligé avant la montée en altitude.**

Document 28 :
Publicité pour l'ouverture de la ligne aérienne Paris-Chambéry
(source : *http://www.valthorens.com/presse/cp/H2013-2014/CP_LigneaerienneParis-Les3Vallees_Transavia.pdf*, consulté le 10 mars 2014)

OUVERTURE D'UNE LIGNE AÉRIENNE :

PARIS – LES 3 VALLÉES (SAVOIE) EN MOINS DE 3 HEURES !

Les stations des 3 Vallées, plus grand domaine skiable du monde relié skis aux pieds (Courchevel, La Tania, Méribel, Brides-les-Bains, Les Menuires, St Martin de Belleville, Val Thorens et Orelle), **à moins de 3 heures de Paris !!!**

La compagnie aérienne loisirs transavia.com (filiale d'Air France / KLM) ouvre cet hiver, **en exclusivité**, une liaison **entre Paris et Chambéry** !

C'est sans conteste **LA grande nouveauté de l'hiver**. Créée à l'initiative des 3 Vallées, de transavia.com, d'Aéroports de Paris et de l'aéroport Chambéry-Savoie (géré par VINCI Airports), cette ligne aérienne va simplifier la vie des franciliens, en leur offrant un accès rapide et direct aux portes des stations des 3 Vallées, **à moindre coût** !

Cette idée de ligne aérienne trotte dans la tête des responsables des 3 Vallées depuis de nombreuses années, soucieux d'apporter une **nouvelle qualité de service** complémentaire aux trains et à la voiture.

Deux vols par semaine sont prévus, tous les jeudis soirs et dimanches soirs, pour profiter également des grands week-ends au ski !

À partir du 19 décembre 2013, transavia.com desservira Chambéry en **Boeing 737-800** d'une capacité de **189 sièges**. Le vol aller simple Paris-Orly Sud/Chambéry-Savoie est affiché **à partir de 35€ TTC**.

Les 3 Vallées proposeront un **service exclusif de navettes** qui conduiront les clients des 3 Vallées de l'aéroport de Chambéry à leur lieu de séjour... Du **porte à porte made in 3 Vallées** !

Pied de Traversée

Toujours dans l'idée de faire ressortir une complémentarité piémont-montagne par les infrastructures de transport, la carte établie ci-dessous propose de délimiter la montagne à partir des seules infrastructures ferroviaires. **La montagne semble alors émerger comme l'espace marqué par l'absence de nœuds infrastructurels,** la logique de franchissement l'emporte, certaines lignes sont des culs-de-sac. Au contraire, la plaine est ponctuée de nombreux nœuds infrastructurels, ce que soulignait déjà C. Malte-Brun (vers 1870, p. 76) : « *la principale ligne de chemin de fer du département est celle de Paris-Lyon à Turin. Elle se soude à Culoz, à celle de Lyon à Genève traversant le Rhône, entre dans la Savoie et dessert [de nombreuses gares jusqu'à Modane] où s'ouvre le tunnel de Fréjus. A Aix-les-Bains, un embranchement de 40 km, va rejoindre Annecy en desservant Grésy-sur-Aix et Albens. A Montmélian, un autre embranchement se dirige sur Grenoble et Valence* ». **Le piémont pourrait donc trouver la définition suivante : espace des derniers nœuds infrastructurels avant une montagne marquée par leur absence**. La complémentarité piémont-montagne est alors remise en question, puisqu'il s'agit là avant tout d'un effacement d'une montagne seulement traversée de part en part.

Figure 13 : Le réseau ferré dans l'est de la région Rhône-Alpes

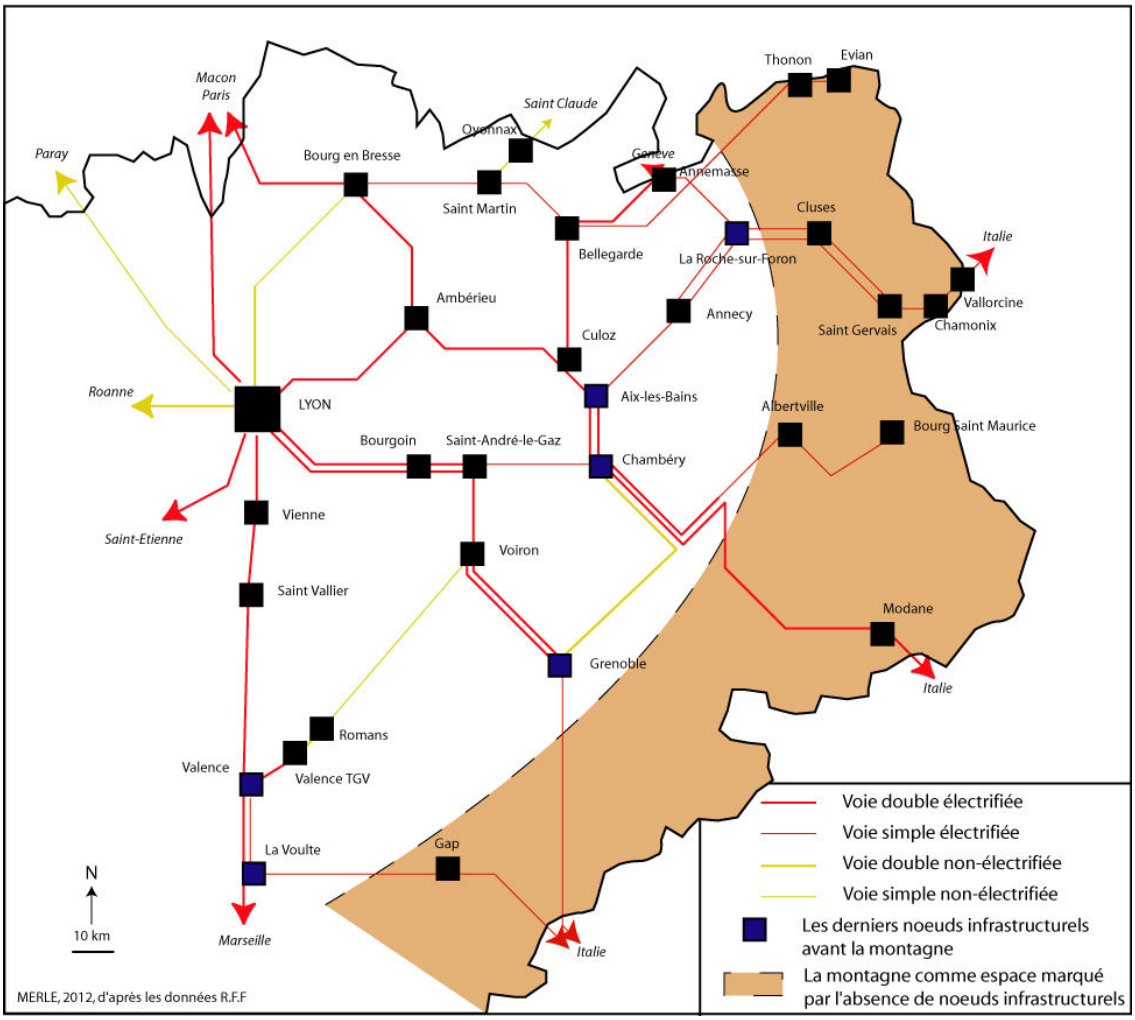
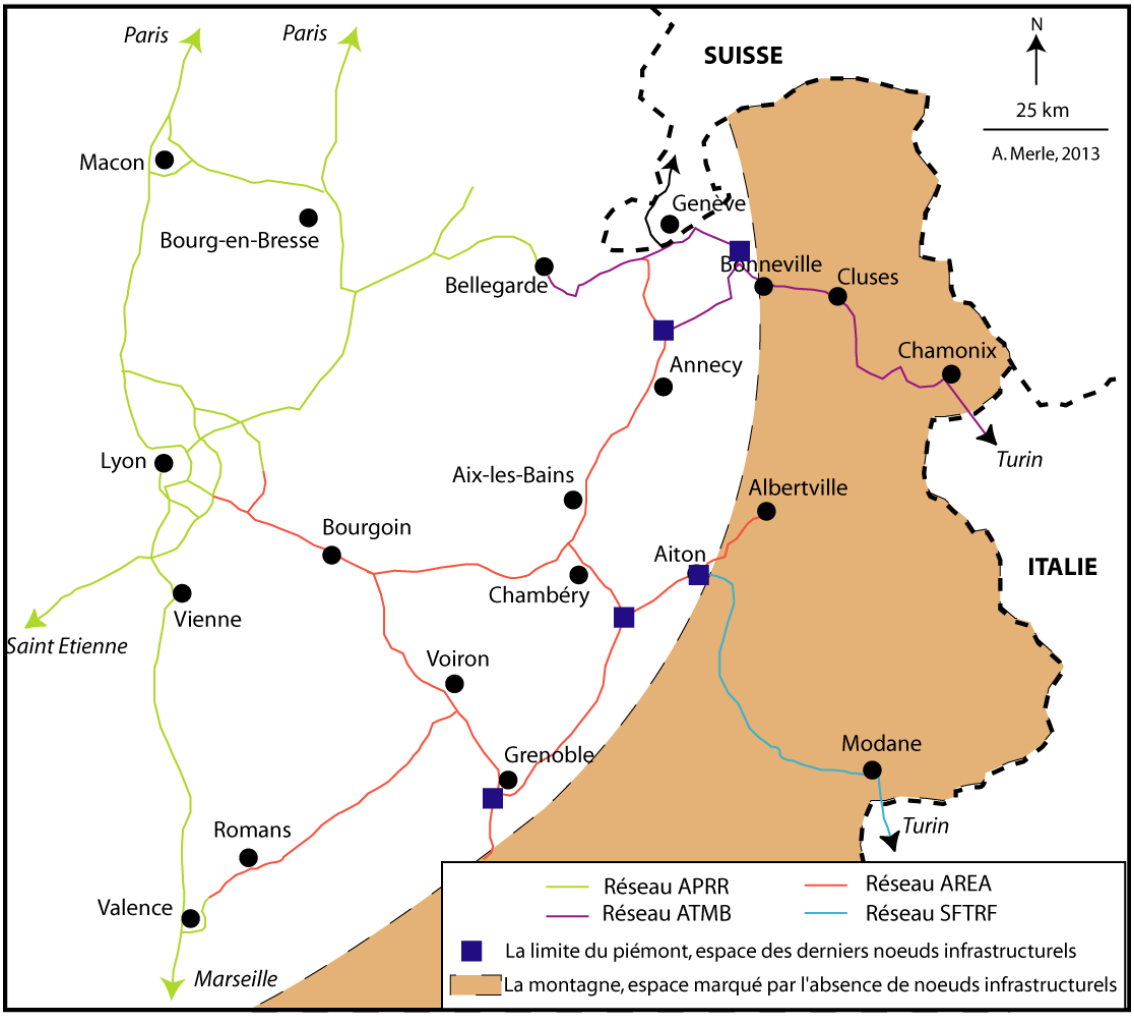


Figure 14 : Le réseau autoroutier dans l'est de la région Rhône-Alpes



En considérant donc le piémont comme l'espace des derniers nœuds infrastructurels avant une montagne marquée par leur absence, notre terrain d'étude allant de Genève à Grenoble constituerait bien le piémont, que ce soit par la prise en compte des infrastructures ferroviaires (figure 13) ou autoroutières (figure 14). D'ailleurs, le 14 janvier 2013 a été posée à Bonneville la première pierre du futur centre d'entretien et poste de contrôle trafic de l'Autoroute Blanche (A 40) reliant la France à l'Italie par le tunnel du Mont-Blanc. Le choix d'implanter ce centre névralgique à Bonneville s'explique à la fois par sa centralité (au sens euclidien) au sein de la section autoroutière gérée par A.T.M.B (Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc) s'étendant de Bellegarde au tunnel, mais aussi parce que Bonneville est le dernier nœud autoroutier avant le « corridor » menant au tunnel du Mont-Blanc.

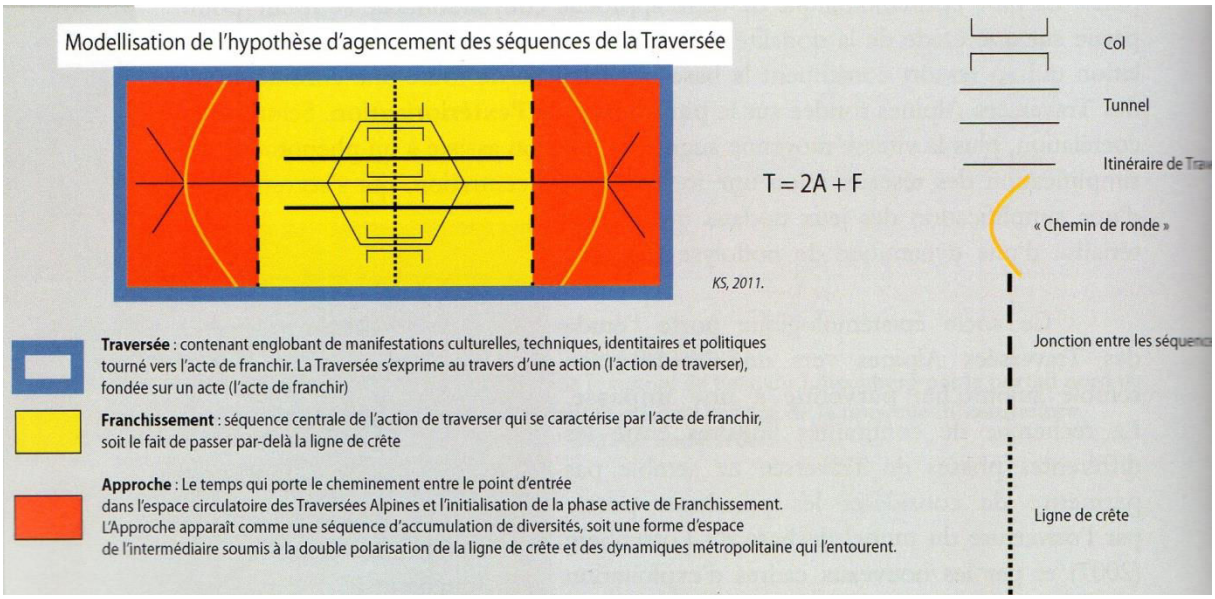
Photo 1 :
Chantier du centre d'entretien et de contrôle trafic de Bonneville
Cliché : A. Merle, août 2013

Cependant, l'émergence de la montagne et du piémont uniquement par les infrastructures doit être discutée. En effet, il convient de distinguer **nœud infrastructurel** et **nœud fonctionnel**. Le nœud infrastructurel est un carrefour de voies. Le critère de définition est la forme : le nœud infrastructurel peut ainsi également être appelé nœud morphologique (en référence aux centralités morphologiques définies par A. Fleury, H. Mathian et T. Saint-Julien, 2012). Le nœud fonctionnel pourrait être défini quant à lui comme un nœud où s'opèrent par exemple les correspondances, quand bien même ce lieu ne constitue pas un carrefour de voies. Souvent, nœud infrastructurel et nœud fonctionnel ne font qu'un (Chambéry, Grenoble…). Mais quelques fois, aussi, ils peuvent être distincts. Par exemple, dans le domaine ferroviaire, Cluses n'est pas un nœud infrastructurel au sens où il n'y a pas un croisement de voies ferrées. Cependant, le voyageur a le choix à Cluses entre des trains prenant la direction de Saint-Gervais, d'Annecy ou d'Annemasse, c'est-à-dire le même choix que le voyageur de La Roche-sur-Foron qui est à la fois un nœud infrastructurel et fonctionnel. Evidemment, selon différents critères (connexité, connectivité…) une hiérarchie entre nœuds fonctionnels peut être envisagée : par exemple celui de la Roche sur Foron est plus important (nombre de correspondances, choix des destinations…) que celui de Cluses. Pour conclure, il serait donc clairement réducteur de tenter une délimitation du piémont et de la montagne à partir des seules infrastructures de transports, quelles qu'elles soient.

Aussi, dans son étude sur les Traversées Alpines (donc interrogeant essentiellement la dimension transversale), K. Sutton (2011) propose que la Traversée (T) soit segmentée en séquences qui seraient celles de l'Approche (A) et du Franchissement (F). Proposition qui le mène à écrire et à modéliser l'équation suivante : T = 2A + F (document 29). Il définit l'Approche comme le temps qui porte le cheminement entre le point d'entrée dans l'espace circulatoire des Traversées Alpines et l'initialisation de la phase active de Franchissement. Cet espace d'Approche, situé avant un franchissement de la montagne bien souvent fantasmé et fortement chargé symboliquement n'est pas sans rappeler l'analyse des images vues précédemment dans lesquelles le piémont apparaît comme espace du désir de l'horizon montagneux spectralisé. K. Sutton associe donc la notion de

piémont à cet espace d'Approche, qualifiant certains lieux piémontins de « Pieds de Traversée ». Par exemple, à propos des liaisons ferroviaires empruntant le tunnel du Fréjus, **l'auteur fait de Chambéry le Pied de Traversée côté français, c'est-à-dire le lieu où débute l'espace et le temps de la Traversée, avec pour première séquence celle de l'Approche.** Il ajoute également que les limites externes de la séquence d'Approche ne sont pas à rechercher dans un critère physique, mais dans une configuration réticulaire. En effet, l'entrée la plus simple et la plus datée serait de considérer le point ultime de concentration des infrastructures avant le lancement de la rampe qui permet d'accéder au point de passage : cela établirait précisément Montmélian comme Pied de Traversée, mais K. Sutton lui préfère Chambéry, arguant de la non-pertinence de s'en tenir aux seules infrastructures et, au contraire, de la nécessité de prendre aussi en compte les conditions de production des circulations.

Document 29 :
Modélisation de l'agence des séquences de la Traversée
(K. Sutton, 2011, p. 62)



Histoire politico-militaire

Si les liens entre lignes de crêtes et tracé des frontières politiques ont déjà été largement établis et étudiés, la place des piémonts à ce sujet a nettement moins été abordée. En effet, si la montagne a pu être considérée parfois comme un moyen de protection efficace pour un pays, **le piémont, en tant qu'espace portier, a pu constituer l'espace de protection soit de la montagne et de ses cols, soit de la plaine selon les époques**.

Déjà au Moyen-Age, notamment au XI^{e} et XII^{e} siècles, les Dauphins ont cherché à prendre Montmélian à plusieurs reprises, connaissant l'enjeu que constituait cette place (Menabrea, 2009). En effet, à l'époque, tenir physiquement la montagne et les cols n'intéressait pas forcément, mais tenir l'accès aux cols oui. S'emparer de Montmélian revenait donc à s'assurer le contrôle du débouché du Mont Cenis et les recettes d'un péage fructueux.

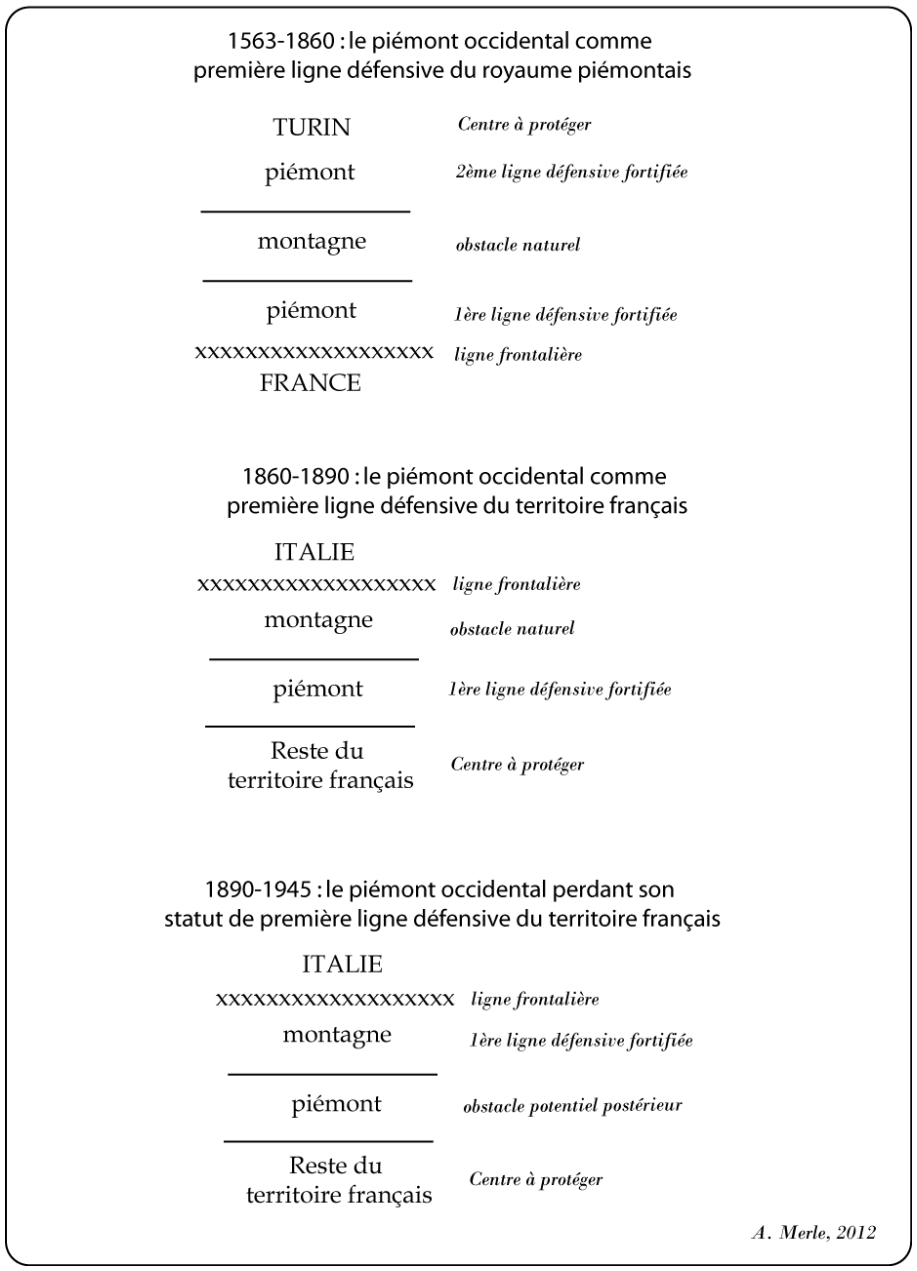
Aussi, quelques siècles plus tard, les guerres et le mauvais état des chemins avait fait perdre à la route du Mont-Cenis le trafic entre Lyon et Milan au profit du Simplon, causant

un préjudice non négligeable aux douanes du duc de Savoie. En 1670, Charles-Emmanuel II décida alors de faire rectifier la route de Chambéry à Lyon au défilé des Echelles dans le but de rendre à la Savoie sa réputation de lieu de passage facile et bien équipé et de tirer à nouveau profit des frais de douane. Cela ira jusqu'à devenir une clause du traité d'Utrecht (1713), dans lequel il est mentionné à l'article 10 que le commerce ordinaire d'Italie « *se ferait et maintiendrait par le Mont-Cenis* » (Menabrea, 2009). **Le piémont, porte de la montagne, de ses vallées et de ses cols constitue donc bel et bien un enjeu stratégique tant militaire qu'économique**. **Tout Franchissement de la montagne impliquant d'abord une séquence d'Approche *via l*e piémont, celui-ci devait être tenu et équipé de manière *adéquate.***

C'est en 1563 que Turin est devenue la capitale du royaume de Piémont. La Savoie est alors devenue un avant-pays, sorte de glacis de sécurité ayant pour but de protéger les points stratégiques qu'étaient les cols et la vallée du Pô. Il s'agissait avant tout pour la monarchie de Piémont-Sardaigne de tenir les cols alpins pour leurs enjeux économiques, mais aussi stratégiques car seuls accès possibles du Nord de l'Europe vers Turin. Le sillon savoyard et ses carrefours (Montmélian, Albertville, La Roche sur Foron…) ont donc été hérissés de défenses diverses, **le sillon alpin savoyard défendant donc la montagne qui elle-même défendait le piémont italien**. Configuration qui fit d'ailleurs écrire à Robespierre au Comité de Salut Public lors des guerres révolutionnaires [15]: « *La frontière du Piémont forme un demi-cercle : les deux armées des Alpes et d'Italie occupent la circonférence. Le roi de Sardaigne occupe le diamètre. La circonférence que nous occupons est remplie de cols et de montagnes difficiles. Le diamètre qu'occupe le roi de Sardaigne est une plaine aisée, fertile, où il fait circuler les mêmes troupes en peu de jours d'une extrémité à l'autre du diamètre. Le système défensif est donc toujours à l'avantage du roi de Sardaigne. Il faut le double des troupes qu'à nos ennemis pour nous trouver à égalité de force* ». Ce diamètre dont faisait état Robespierre était, pour l'essentiel, l'artère routière qui reliait Coni à Turin, d'une longueur d'environ 70 kilomètres. Même après 1860 et le rattachement de la Savoie à la France, la logique d'une défense de piémont perdurera. En effet, la montagne dans toute sa largeur est perçue par le pouvoir français comme un premier obstacle à toute tentative d'invasion mais la ligne de défense reste installée dans le sillon alpin. **La montagne protège donc le sillon alpin qui lui-même doit défendre le reste du territoire français**. D'ailleurs, cette stratégie avait déjà fait ses preuves dans le passé. En effet, en 1710-1711, les Autrichiens avaient réussi à franchir les Alpes pour arriver à Chignin, aux portes de Chambéry, où Berwick, commandant de l'armée française, était alors parvenu à arrêter la progression autrichienne en prenant appui sur les forts locaux, notamment celui de Barraux. Les Autrichiens qui craignaient alors de se voir isolés de leur base arrière « italienne » par l'hiver et la neige firent le choix de faire demi-tour et s'empressèrent de repasser les cols alpins en sens inverse. Ainsi, la ligne défensive de piémont permettait de créer un **sas défensif** dans lequel il était aisé d'enfermer l'ennemi. Mais, cette stratégie défensive provoqua la colère des habitants des vallées : dans les années 1882-1887, les habitants de la Tarentaise ne cessèrent de demander aux autorités une défense en amont de leur vallée, s'estimant en effet exposés voire sacrifiés, par le pouvoir central français (Coquet, 1998). Ce n'est qu'à partir de 1890 que les fortifications et les troupes s'installeront sur les lignes de crêtes.

[15] Archives de la Bibliothèque Nationale de France, *http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5729476j/texteBrut,* consulté le 10 Mars 2014.

Figure 15 : Evolution temporelle du rôle défensif du piémont nord-alpin occidental



Dans le cas des Alpes du Nord, si la fonction frontalière de la ligne de partage des eaux est concomitante du rattachement de la Savoie à la France, la militarisation massive de la ligne de crête a quant à elle connu une effectivité réduite dans le temps, de 1890 à 1945 environ. Si le contrôle de la montagne a pu être un enjeu majeur tant économique que militaire pour les autorités centrales, il apparaît nettement que cette mainmise a surtout dépendu d'abord d'un contrôle au moins aussi efficace du piémont, celui-ci jouant clairement le rôle de **porte**, entre ouverture et fermeture et indiquant à la fois l'externalité et la proximité (Fourny, 2000).

Vitrine

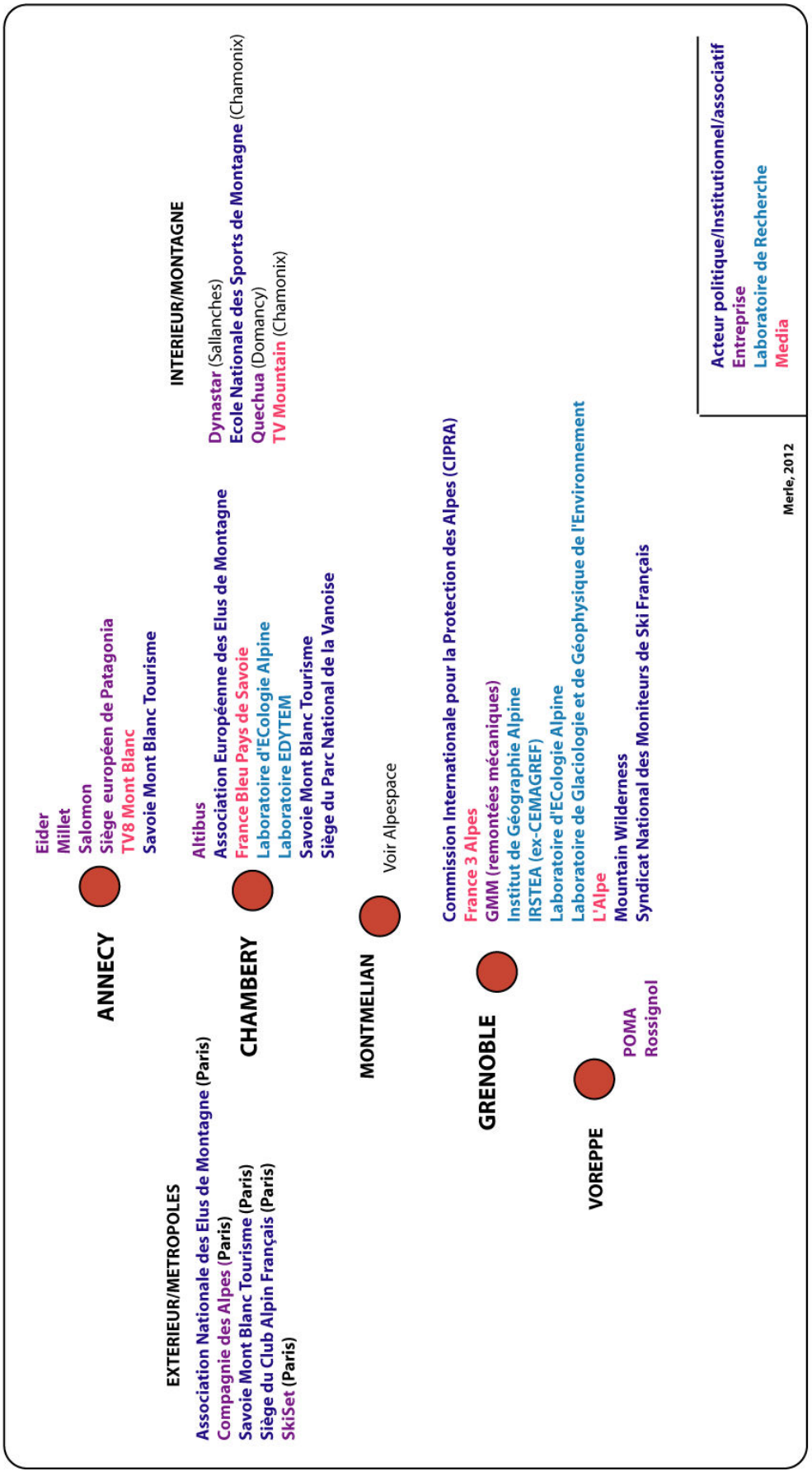
Si une complémentarité existe entre piémont et montagne, cela devrait transparaître dans les événements économiques et festifs/culturels. Les salons, foires, fêtes sont en effet autant de lieux et de moments de mises en scène des spécificités locales et des caractéristiques d'un territoire. Ainsi, par exemple, le *Salon Grand Ski*, ayant vocation à promouvoir les stations de ski françaises (non exclusivement alpines) à l'étranger, s'est toujours déroulé à Annecy ou à Chambéry : il ne s'est jamais tenu en altitude ou dans une vallée intra-montagnarde. Lors de l'édition 2013 à Chambéry, ce sont ainsi 470 représentants d'agence de voyages de 25 pays différents qui se sont donnés rendez-vous à Chambéry pour fixer l'offre à proposer dans leurs brochures. Le *Salon Grand Ski* constitue donc une mise en vitrine importante pour les acteurs de la montagne puisque selon l'organisateur du salon (*Rhône Alpes Tourisme*), 30% des nuitées en Savoie et en Haute-Savoie sont directement dues à l'international [16].

Les exemples à ce sujet pourraient être multipliés, comme en témoigne la figure 16. Cette figure montre la localisation de grands acteurs fortement liés à la montagne, qu'il s'agisse de médias, de laboratoires de recherche, d'entreprises ou d'acteurs de la sphère politico-associative. Rares sont ces acteurs qui ont leur siège installé en montagne, en station, en altitude. Certains de ces acteurs ont des antennes en montagne, mais le centre névralgique de production et/ou de décision est toujours en retrait, notamment dans le sillon alpin. Ces fonctions névralgiques pourraient être considérées comme piémontines, **le piémont apparaissant à la fois comme la vitrine (visibilité), le point de déploiement (accessibilité/nodalité/fonction de porte) et le lieu décisionnel (centralité) de ces acteurs de la montagne.** Si ces fonctions qualifiées ici de piémontines semblent se concentrer autour des villes du sillon alpin, certaines d'entre elles semblent échapper à cet espace au bénéfice de grandes métropoles éloignées de la montagne (en distance euclidienne) mais dont les aménités décrites plus haut (visibilité, accessibilité/nodalité, centralité) sont de bien plus grande envergure. Toujours à propos de la figure 16, il convient de noter le caractère arbitraire des acteurs choisis, ce qui peut poser problème en termes de représentativité. Aussi, cela ne montre en rien la part de ces événements ou de ces acteurs associés à la montagne dans le total des acteurs ou événements animant le sillon alpin, ce dont nous traiterons plus loin.

<u>Document 30 :</u>
Les stands su Salon Grand Ski d'Annecy en 2012
(source : *http://www.ledauphine.com/savoie/2013/01/09*, consulté le 20 mai 2013)

[16] *http://www.grandski.org/fr*, consulté le 15 mars 2014.

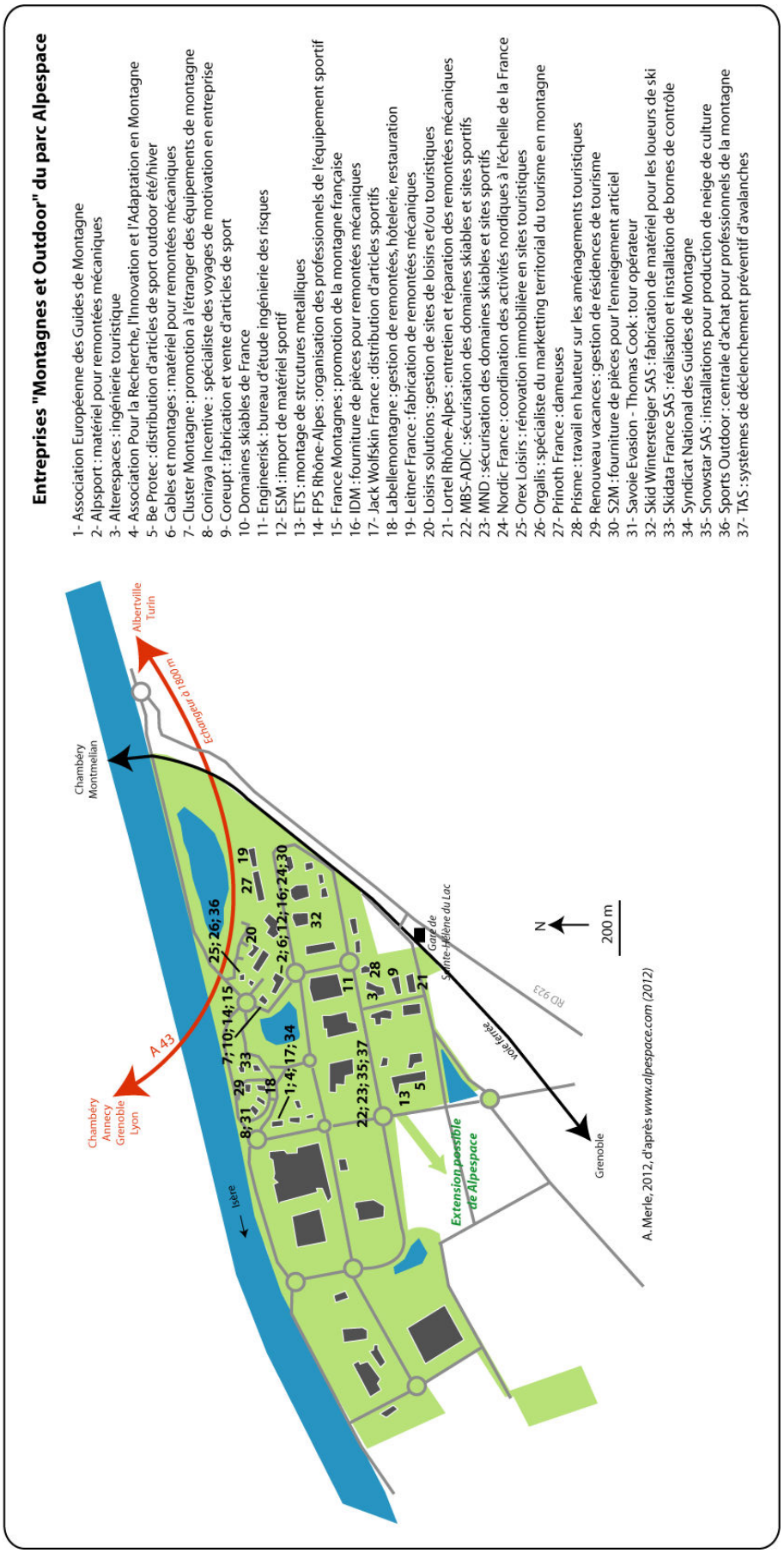
Figure 16 : Localisation de quelques acteurs fortement liés à la montagne



Une observation à plus grande échelle semble confirmer le constat relevé plus haut. Le parc d'activités *Alpespace,* situé dans la communauté de communes de Montmelian, en est une illustration. Ce parc d'activité, né en 1986 sous l'impulsion des communes regroupées en S.I.V.U, commence véritablement son développement dans les années 2000 comptant à cette date 11 entreprises et 300 salariés. En 2006, la gestion du parc est transférée à un syndicat mixte comprenant la communauté de communes et la Conseil Général de la Savoie. *Alpespace* accueille aujourd'hui plus de 100 entreprises et près de 1500 salariés et dispose encore d'une réserve foncière assez importante pour poursuivre son développement. Plusieurs secteurs d'activités sont essentiellement présents sur le site, mais il est évident que la majorité des activités sont liées, de près ou de loin, à la montagne. Ainsi, la figure 17 permet de recenser la quarantaine d'entreprises (soit 413 salariés en 2012) dont l'activité est très fortement liée à la montagne, notamment à son exploitation touristique. Le choix d'implantation de ces acteurs tient avant tout à l'effet de concentration permis par le parc d'activités (sous-tendant la possibilité de synergies inter-entreprises) et l'accessibilité offerte par le lieu, permettant à la fois un déploiement rapide vers tous les massifs de la montagne nord-alpine (souvent sphère des clients) et une accessibilité rapide et facile au reste du territoire français et/ou européen (souvent sphère du financement, des relations avec le siège social…). Un sondage (annexe 1) mené le 15 septembre 2014 auprès des 40 entreprises étiquetées « montagne et outdoor » d'*Alpespace* place, pour les 11 réponses obtenues, l'accessibilité comme critère majeur d'implantation sur ce site (10 occurrences). Viennent ensuite la concentration d'acteurs montagne sur un même site (7 occurrences) et l'opportunité foncière et/ou la qualité de services proposés par le parc (5 occurrences). Concernant l'accessibilité, elle est bel et bien à voir dans son aspect multi-directionnel, tant vers la montagne (5 occurrences) que vers les métropoles proches (Chambéry, Grenoble, Genève ont été citées) et plus lointaines (Saint-Etienne, Lyon, Paris citées). Cette accessibilité est d'abord justifiée vis-à-vis des clients (6 occurrences), mais également des salariés (3 occurrences) voire des actionnaires (1 occurrence). Quant à savoir si Montmélian est une ville située en montagne, la réponse confirme l'idée de l'espace flou, puisque trois acteurs répondent clairement oui, quatre clairement non et trois préfèrent une réponse nuancée avec l'expression « *aux portes de la montagne* » ou encore « *pas vraiment en montagne mais proche des montagnes* ». Si l'accessibilité prime (porte, carrefour), l'idée de vitrine est également mise en avant par certains de ces acteurs dans le sondage. Ainsi, plusieurs d'entre eux y font très clairement référence (3 occurrences) dont un qui note « *Alpespace n'est pour moi qu'une vitrine pour être vu* ». Souvent l'idée de vitrine est associée à l'objet « montagne », comme en témoignent les réponses suivantes : « *les montagnes sont notre fond de scène, cela impressionne beaucoup nos clients parisiens* » ou encore « *la consonance montagne* » d'*Alpespace* qui a pu constituer un critère supplémentaire d'implantation.

.

Figure 17 : *Alpespace* **à Montmelian : une concentration d'entreprises fortement liées à la montagne**



Les « maisons de la montagne » de Chambéry ou Grenoble sont d'autres formes de matérialisation à grande échelle de la fonction de vitrine qui anime les villes du sillon alpin. La *maison des parcs et de la montagne* de Chambéry a ouvert ses portes en 2005. Ouvert au public, ce lieu situé en plein centre-ville a vocation à faire découvrir la montagne et en particulier les parcs (Vanoise, Bauges, Chartreuse) aux habitants par des expositions temporaires et des animations. La maison accueille également une douzaine d'organismes institutionnels, de syndicats et d'associations : *syndicat national des accompagnateurs en montagne*, *association européenne des élus de montagne*, *réseau alpin des espaces protégés Alparc*… La *maison de la montagne de Grenoble*, née au début des années 1990, est quant à elle davantage un espace d'informations pratiques sur la montagne, mais accueillant également des acteurs associatifs ou syndicaux, par exemple liés à la pratique de l'escalade ou du VTT. Les acteurs présents dans ces maisons de la montagne sont avant tout à la **recherche de visibilité**, ce que permet davantage l'implantation urbaine de ces maisons de la montagne que les parcs d'activité périurbains comme *Alpespace*. Aussi, il s'agit avant tout d'acteurs liés à une pratique récréative de la montagne par les urbains, d'où l'importance d'une implantation au cœur des villes. Mais, et cela sera développé plus loin, il est clair que les villes cherchent à attirer ces acteurs afin de rendre visible leur caractère piémontin, voire montagnard (ville *en* et *de* montagne). Grenoble ou Chambéry se targuent en effet régulièrement d'être des villes alpines : la maison de la montagne est une façon de rendre visible, tangible ces affirmations. Visibilité essentiellement symbolique puisque ces maisons de la montagne n'accueillent finalement que des acteurs souvent mineurs de la montagne, souvent même des acteurs davantage urbains que d'habitants de la montagne. Cette autodéfinition « ville alpine » fréquente pour les villes du sillon alpin a été largement mise en exergue par M-C. Fourny (2000) *via* l'étude des discours portés par les élus municipaux de ces villes qui sont amenés à tenir des discours de positionnement sur leur cité et à lier leurs actions aux représentations collectives de la ville. M-C. Fourny (2000) a ainsi montré en quoi ces élus mobilisaient largement l'identité alpine dans leurs discours et leurs actions, ces deux dimensions s'alimentant l'une l'autre puisque les représentations, les images et les discours orientent l'action qui, en retour, influe sur ces mêmes représentations.

Photo 2 :
La maison des parcs et de la montagne à Chambéry

Outre les acteurs économiques, institutionnels ou associatifs, le constat est identique pour la sphère de la connaissance : les universités de Savoie et de Grenoble faisant de leur situation à la fois un argument « marketing » et une spécialisation scientifique (Piolle, 1995). « *Les universités et les laboratoires contribuent fortement à l'image médiatique que les acteurs de l'espace veulent imposer* » écrit J. David et M-G. Durand (1995, p. 53). L'université de piémont se pose donc véritablement en constructrice et passeuse des connaissances liées à la montagne, ce qui, en outre, était déjà à l'ordre du jour dans les travaux de R. Blanchard et de l'école dite « de Grenoble ».

Photo 3 :
Le bâtiment « Pôle Montagne » abritant des enseignants-chercheurs d'un laboratoire spécialisé sur les territoires de montagne
(cliché : A. Merle, mars 2014)

Photo 4 :
Panneau d'orientation sur le campus du Bourget-du-Lac : des bâtiments qui ont des noms de massifs (cliché, A. Merle, mars 2014)

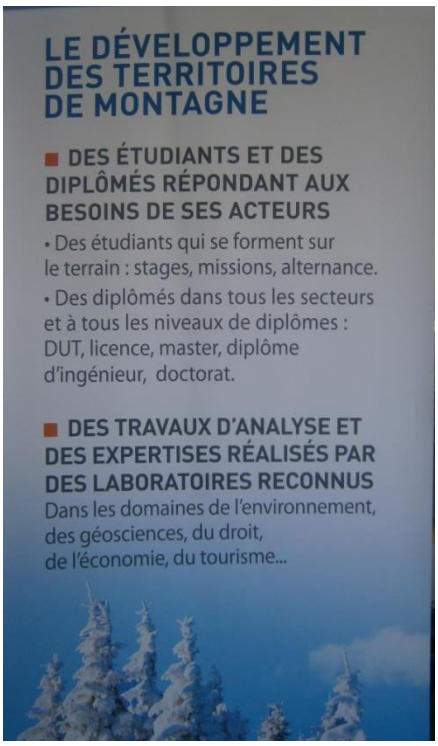


Photo 5 :
Panneau d'information situé à l'intérieur du « pôle montagne » : une spécificité « montagne » affichée (cliché, A. Merle, mars 2014)

Toujours dans ce rôle de vitrine, ce sont également bien souvent ces villes de piémont qui accueillent les Jeux Olympiques d'hiver. A ce sujet, l'année 1968 signe un tournant dans l'organisation des Jeux Olympiques d'hiver, puisque pour la première fois la ville retenue - Grenoble - n'est pas une station de sports d'hiver, la ville se plaçant ainsi en intermédiaire entre la montagne (où se déroulent les compétitions) et le reste du monde auquel elle renvoie par ailleurs d'elle-même une image de ville *en* et *de* montagne. Outre ces événements exceptionnels, l'événementiel « courant » de ces villes montre très clairement cette volonté de se placer en vitrine de la montagne, que ce soit par l'organisation de salons (*Salon Grand Ski à* Annecy ou Chambéry, *Biennale du Développement Durable en Montagne* à Chambéry…) ou d'événements compris dans les champs de la culture (*Rencontres du cinéma de montagne* à Grenoble, *Festival International des films de Freeski* à Annecy…) et du festif. Ainsi, le 20 janvier 2013, Chambéry a été la première ville à accueillir des animations dans le cadre de la *Fête du ski et de la neige*, née à l'initiative de *France Montagnes* et sous l'impulsion de la *Fédération française de ski* dans l'objectif de nourrir la passion pour les sports d'hiver. Jusqu'à cette date, cette fête se déroulait exclusivement dans la plupart des stations de sports d'hiver. De nombreuses animations (marche nordique, VTT, « apéritif montagnard »…) ont donc été organisées dans les rues de Chambéry sur le thème de la montagne. En outre, ce rendez-vous était l'occasion pour la ville de lancer la programmation de son « *Année 2013 : Chambéry au service des montagnes* » et qui, tout au long de l'année, prévoyait des événements en lien avec la montagne. L'intitulé de cette programmation est ici particulièrement révélateur du rôle que cherche à jouer la métropole piémontine (se mettre au service de la montagne) mais aussi de sa place puisqu'une telle formulation induit *de facto* que Chambéry est *hors* montagne.

Photos 6 et 7 :
La fête du ski et de la neige à Chambéry le 20 janvier 2013
(clichés : G. Garofolin, janvier 2013)

Portes, les villes du sillon alpin semblent également revêtir une fonction de **vitrine** de la montagne. La vitrine est la devanture d'une boutique, créant le lien à la fois spatial et temporel entre l'espace de la rue dans lequel déambule le passant et l'intérieur de la boutique au sein de laquelle ce même passant entrera par la **porte**, changeant par là-même de statut puisque devenant client potentiel. **Les villes du sillon alpin constituent donc ces espaces où la montagne est mise en vitrine, pour ne pas dire mise en scène.**

Théâtre

La vitrine n'est jamais qu'un aperçu plus ou moins fidèle, une image plus ou moins déformée de la boutique. Plus qu'une vitrine, le piémont devient donc un **prisme**, c'est-à-dire cet objet (ou cet espace) intermédiaire renvoyant une image plus ou moins fidèle de la montagne. Le piémont serait alors justement cet espace intermédiaire marqué par une hybridation entre l'image de la montagne telle qu'elle est pensée, vécue et diffusée par les communautés qui l'habitent et celle représentée par les urbains qui la pratiquent (ces deux images étant en étroites interactions et s'alimentant l'une l'autre). Par sa fonction de prisme, le piémont constitue cet **espace d'hybridation des spatialités ou plutôt des images et représentations des spatialités**, notamment entre l'image de la montagne pensée et vécue par ceux qui l'habitent et celle des Autres qui lui sont extérieurs. De ce fait, le piémont devient **le théâtre où s'opèrent ces interactions (conflictuelles ou non) entre représentations.** Le terme théâtre est à comprendre au premier sens du terme, dans sa dimension étymologique qui signifie « lieu de représentation(s) » ou « lieu où l'on regarde ». Ainsi, par exemple, c'est bel et bien à Chambéry, Grenoble, Annecy ou encore Bonneville que les collectifs pro-loups et anti-loups ont cherché dès le milieu des années 2000 une visibilité pour défendre leurs points de vue respectifs (document 32). C'est aussi à Chambéry que les *no-TAV* du Val de Suse et les collectifs français (bien moins nombreux et organisés) sont venus manifester contre le projet ferroviaire Lyon-Turin, en avançant des arguments notamment environnementaux et de défense de la montagne, de ses paysages et de ses habitants (document 33). **La ville piémontine s'impose comme donc comme lieu de visibilité, de représentation et de mise en scène, c'est-à-dire comme théâtre**. La ville piémontine est choisie pour plusieurs raisons par ces acteurs. Elle est d'abord garante de visibilité : les arguments des collectifs sont vus (banderoles, tracts…), entendus (slogans, débats…) et donc susceptibles d'être partagés afin que le mouvement gagne en ampleur ou, au moins, en sympathie. La métropole piémontine est aussi choisie pour ses éléments de métropolité et leur symbolique, qu'il s'agisse par exemple du palais de justice ou de la préfecture (document 33) qui représentent pour les opposants au loup un Etat central considéré comme « ennemi de la montagne et de ses habitants ». Ce sont donc les fonctions de la ville piémontine (notamment celles de vitrine et de prisme) qui la font devenir théâtre : en effet, ce n'est pas la ville piémontine qui est attaquée ou mise en cause, mais d'autres acteurs (la Justice, l'Etat central, l'Europe…) présents ou représentés dans cette ville piémontine.

<u>Document 32 :</u> Manifestation du collectif *No-TAV* à Chambéry en juin 2012
Source :http://www.no-tav-savoie.org/, consulté le 20 mai 2013

<u>Document 33 :</u> Manifestation d'éleveurs devant le palais de justice de Chambéry en 2006, en soutien à deux éleveurs jugés pour avoir tué un loup dans les Bauges
Source :http://www.mavienouvelle.over-blog.com, consulté le 20 mai 2013

Le sillon alpin semble donc l'espace privilégié de plusieurs fonctions complémentaires, ou tout du moins associées à la montagne. Tout d'abord, cet espace semble jouer une fonction historique de porte avant la montagne, qu'il s'agisse de la franchir et/ou de la traverser et/ou de monter en altitude. En cela, cet espace du sillon alpin constitue l'espace des derniers nœuds infrastructurels avant une montagne marquée par leur absence et l'espace du début de la séquence d'Approche avant le franchissement et/ou la montée en altitude. **Plus qu'une question de complémentarité avec la montagne, le sillon alpin joue là un rôle d'articulation** entre non-montagne et montagne (dimension altitudinale), voire même entre les espaces non-montagne situés de part et d'autre de la montagne (dimension transversale). Aussi, le sillon alpin serait le support d'une fonction de vitrine, c'est-à-dire d'espace intermédiaire de mise en scène des « acteurs montagne » et de mise en contact de ces acteurs liés à la montagne avec les acteurs (associés, clients…) « non-montagne ». Encore une fois cela revient à considérer le piémont dans **ses capacités de mises en relations plutôt que d'une simple complémentarité exclusive et univoque avec la montagne.** En lien avec sa fonction de vitrine (et de prisme), les villes du sillon alpin sont également un lieu de visibilité, de représentation et de mise en scène – conflictuelle ou non – d'acteurs « montagne », ce qui en fait alors un espace qui peut être considéré comme théâtre.
Néanmoins, notamment au regard d'une ville de Chambéry qui s'est définie elle-même comme une ville « au service de la montagne », une question mérite d'être soulevée : doit-on voir dans ces fonctions « piémontines » de mises en relations des fonctions de domination et des velléités hégémoniques ?

Le piémont à la tête de la montagne ?

> « *Mais la porte vitrée reste la marque discrète et terriblement tenace d'une différence. Même s'il y a en haut des gens beaucoup plus riches qu'en bas, il n'empêche que du point de vue de ceux d'en bas, ceux d'en haut sont plutôt du côté des inférieurs* »
>
> (G. Perec, 1978, p. 266)

Quand la ville d'étend sur la montagne

Depuis les années 1990, une **multiplication des relations entre les villes piémontines et les massifs proches** - aux sommets déjà symboliquement largement investis par la ville (*cf* chapitre 1) - est à l'œuvre. L'évolution des logiques de construction des intercommunalités des villes du sillon alpin est, à cet égard, assez révélatrice. En effet, lors de leur création, les intercommunalités des villes du sillon alpin ne prenaient absolument pas en compte les communes des massifs environnants. Ces premières intercommunalités comprenaient uniquement les villes-centres et les communes périphériques proches. De leur côté, les communes des massifs s'organisaient elles aussi en multiples intercommunalités, sans que n'existe pour autant une quelconque logique de massif ou des liens avec les intercommunalités métropolitaines situées en aval. Les seuls

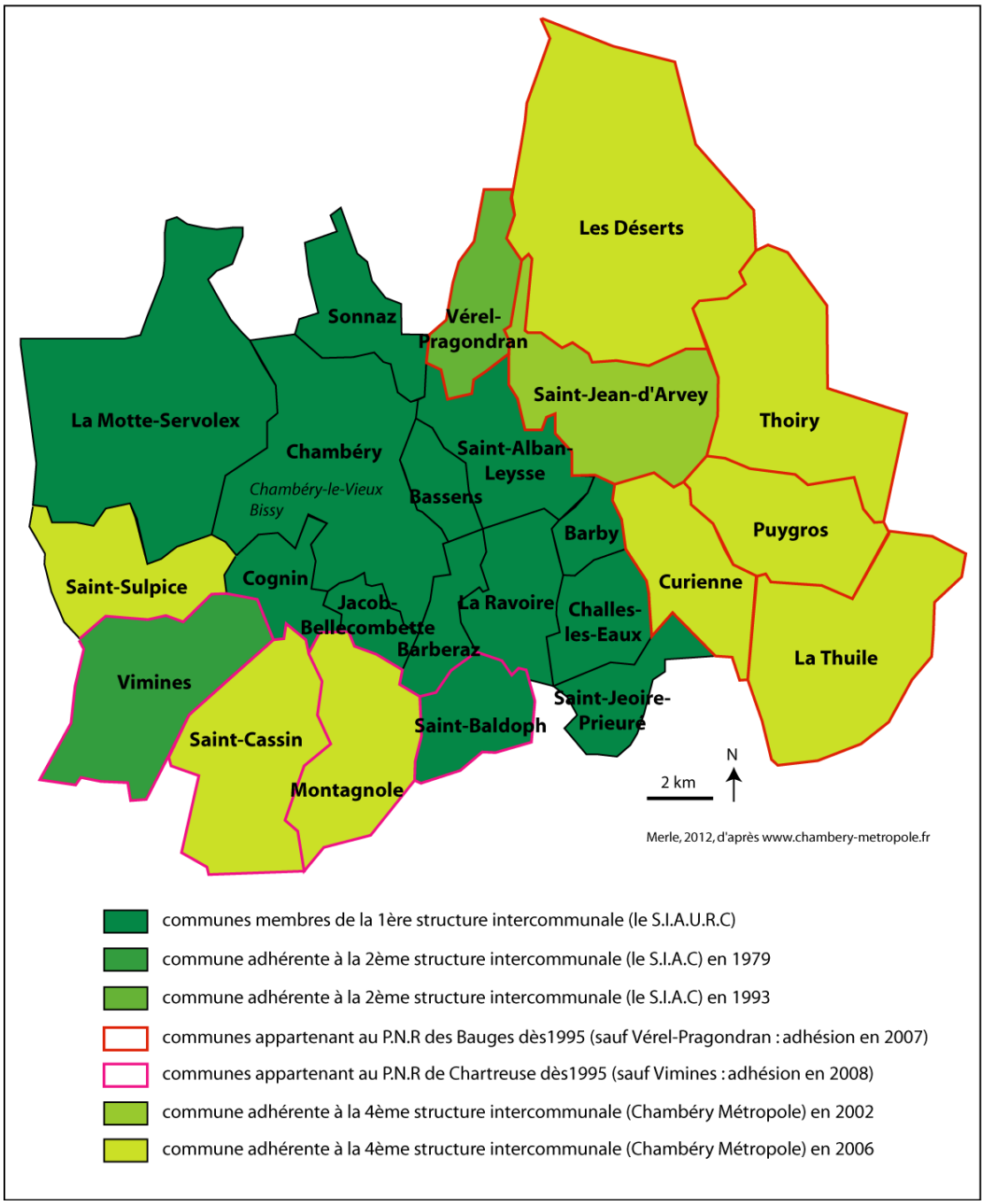
liens amont-aval existants concernaient alors la gestion des cours d'eau. Dans un second temps, c'est-à-dire dans les années 1990, naissent des projets de massifs qui se matérialisent par la mise en place de Parcs Naturels Régionaux (P.N.R.) : la dissociation des territorialités et des politiques entre le piémont et les massifs environnants reste marquée. **Ce n'est qu'à partir des années 2000 qu'un enchevêtrement des territorialités et un développement de politiques communes et/ou concertées entre piémont et massifs environnants va progressivement voir le jour.**

Ce processus est particulièrement visible à Chambéry ou à Grenoble. L'intercommunalité chambérienne, aujourd'hui communauté d'agglomération (*Chambéry Métropole*) n'a cessé de voir son périmètre s'étendre (figure 18), intégrant progressivement des communes d'altitude situées dans les massifs environnants des Bauges ou de la Chartreuse. La première initiative intercommunale date de 1957 et prend le nom de *Syndicat Intercommunal d'Assainissement et d'Urbanisme de la Région de Chambéry* (S.I.A.U.R.C). Il s'agit alors de lutter contre la pollution croissante de la Leysse et du Lac du Bourget par une gestion commune de l'assainissement et du traitement des ordures ménagères. En 1961, les communes de Chambéry-le-Vieux et Bissy fusionnent avec Chambéry. Cette première intercommunalité est clairement métropolitaine et se cantonne aux communes de basse altitude. En 1978, le *Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Chambérienne* (S.I.A.C) remplace le S.I.A.U.R.C : de nouvelles missions sont assignées à l'intercommunalité (transports en commun, eau potable, équipements sportifs…) et celle-ci voit son fonctionnement clarifié et renforcé. En 1979, la commune de Vimines intègre le syndicat d'abord uniquement pour la compétence « transports en commun » puis, en 1984, pour l'ensemble des compétences. En 1993, Vérel-Pragondran rejoint aussi l'intercommunalité. En 1995, le S.I.A.C devient le D.U.C.C (*District Urbain de la Cluse de Chambéry*). Aucune nouvelle commune n'entre dans l'intercommunalité qui voit encore une fois son nombre de compétences s'accroître. Le choix du district plutôt que de la communauté de communes s'explique alors par son côté moins contraignant, notamment pour le volet « développement économique » qui freine certains élus. Le terme choisi de « Cluse de Chambéry » montre encore à quel point **l'intercommunalité est pensée et perçue comme une construction territoriale de basse altitude, d' « entre-massifs ».** C'est à cette même période de la seconde moitié des années 1990, que naissent les Parc Naturels Régionaux (P.N.R) des Bauges et de Chartreuse, territorialités alors spécifiques aux massifs (du moins dans les Alpes du Nord). Enfin, en 2000, suite à la loi Chevènement de 1999, le D.U.C.C devient une communauté d'agglomération (*Chambéry Métropole*) que plusieurs communes appartenant à des P.N.R vont rejoindre. **L'identité de l'intercommunalité est alors à réinventer** comme en témoigne un document d'information (2007, p. 14) diffusé par la communauté d'agglomération et qui définit alors l'intercommunalité comme ayant « *la tête dans les montagnes et les pieds dans la vallée*[17] ». Là encore, **cette incorporation de communes des massifs dans le périmètre métropolitain est un moyen pour les métropoles piémontines de communiquer sur leur rôle d'articulation avec la montagne**, puisque les premières lignes du document (*id.*) sont : « *avec un point culminant à 1845 mètres (falaise du Margeriaz, commune de Les Déserts) et 13 communes dont le point le plus haut dépasse les 1000 mètres, l'agglomération chambérienne a véritablement la tête dans les montagnes. Symbole de cette identité alpine, la création, il y a six mois, de la Maison des Parcs et de la Montagne à Chambéry* ». **Les années 2000 sonnent donc le développement et la normalisation des formes d'interterritorialité (Vanier, 2008) et la multiplication des initiatives**

[17] Journal de Chambéry Métropole, avril 2007, n°15, *50 ans d'intercommunalité et un projet pour 2020*, 16 p. *http://www.chambery-metropole.fr/uploads/Externe/e2/PUB_FICHIER_48_1195643094.pdf*

communes et/ou partenariales entre le piémont et les massifs environnants. En effet, outre cette tendance des structures intercommunales métropolitaines à intégrer des communes d'altitude, une multiplication d'initiatives partenariales entre les massifs et leurs « villes-portes » est aussi à l'œuvre (points de vente de produits des massifs dans les « villes-portes », projets et séjours pédagogiques, événements divers…). A Grenoble, la tendance est la même qu'à Chambéry, puisque l'ambition de créer une communauté urbaine nécessitant selon la loi au moins 450 000 habitants conduirait à l'intégration de la *communauté de communes du balcon Sud de la Chartreuse* (Mont-Saint-Martin, Proveysieux, Quaix-en-Chartreuse, Le Sappey-en-Chartreuse et Sarcenas) au sein de cette nouvelle construction territoriale.

Figure 18 : L'évolution des limites spatiales de l'intercommunalité "chambérienne"



La ville à la conquête de la montagne ?

Par toutes ses fonctions de mise en relation de la montagne alpine avec l'Autre et par l'extension urbaine sur les massifs environnants, la ville piémontine **pourrait autant apparaître comme un fervent « défenseur » de la montagne et des montagnards (dont elle apparaît parfois faire partie) que, *a contrario*, animée par une volonté hégémonique de contrôle de la montagne**.

Si la multiplication des relations entre les villes du sillon alpin et les massifs environnants est à l'œuvre, celle-ci semble à première vue se faire au bénéfice des métropoles piémontines. En effet, les communes des massifs environnants, du fait de leurs réserves foncières encore disponibles, sont progressivement touchées par l'expansion de l'urbanisation et entrent ainsi dans le sillage du fait métropolitain. Sans pour autant parler de visée hégémonique, un certain déséquilibre dans les relations villes du sillon alpin-massifs environnants peut tout de même être relevé : si les villes interviennent dans la gouvernance des P.N.R proches, l'inverse n'est pas vrai. En effet, les P.N.R voisins des villes du sillon alpin ont intégré ces villes dans leurs chartes et dans leur fonctionnement. Ainsi, le syndicat mixte du P.N.R des Bauges comporte un élu de chaque « ville-porte » et le Bureau du Parc est composé de 23 membres dont un des 5 vice-présidents a pour mission de s'occuper des relations villes-massifs. Le comité syndical tout comme le Bureau du P.N.R de la Chartreuse comprend également des élus des villes portes (Chambéry, Grenoble, Voiron) et, ce qui n'est pas le cas dans les Bauges, des communautés d'agglomérations (Chambéry Métropole, Grenoble Alpes Métropole, Pays Voironnais). Aucune vice-présidence du P.N.R de Chartreuse n'est spécifiquement consacrée aux relations avec les villes-portes.

Cependant, la présence des villes piémontines dans la gouvernance des massifs environnants ne saurait être réduite et caricaturée par une simple volonté de contrôle voire de prédation. En effet, les métropoles n'entendent pas gérer et mettre la main sur les P.N.R qui ont d'ailleurs besoin de relations étroites avec les villes contigües pour gérer certains phénomènes jugés problématiques (périurbanisation…) mais aussi pour exister (visibilité, débouchés…), ce qui sera d'ailleurs développé plus loin dans notre travail. Ceci n'est pas sans rappeler les écrits de G. Rudaz (2009, p. 25) à propos de la délimitation de l'aire d'application de la *Convention alpine* : « *paradoxalement certains groupes de pression montagnards, soucieux de ne pas voir leurs espaces de vie cantonnés au statut de « réserves d'indiens », ont exprimé la volonté que ces mêmes villes soient intégrées dans l'aire d'application [de la Convention]* ». Le constat est en partie similaire à l'échelle locale en ce qui concerne les intercommunalités.

Enfin, il convient de ne pas oublier que les villes du sillon alpin se présentent ou sont présentées parfois comme *en* et *de* montagne. Ainsi, les acteurs de ces villes peuvent dans quelques situations porter la voix de la montagne. Par exemple, à l'échelle nationale et maintenant européenne, ce sont bien souvent les élus de ces villes qui se font la voix de la montagne comme en témoigne la création de *l'Association Nationale des Elus de Montagne* (A.N.E.M) en 1983 - 1984 par le maire de Barby et futur maire de Chambéry, Louis Besson. Le parlementaire socialiste a en outre grandement participé à l'élaboration de la *Loi Montagne* adoptée en 1985. L'élu de ces villes piémontines incarne donc bien souvent la voix de la montagne aux échelons décisionnels supérieurs. Cependant, il reste possible de se demander dans quelle mesure l'élu de la ville piémontine ne porte pas la voix de la montagne (peut-être en la déformant ?) avant tout pour en faire profiter son territoire considéré comme flou et qui risque donc la marginalisation. Autant de questions qui mériteront d'être traitées plus en profondeur dans la suite de notre travail.

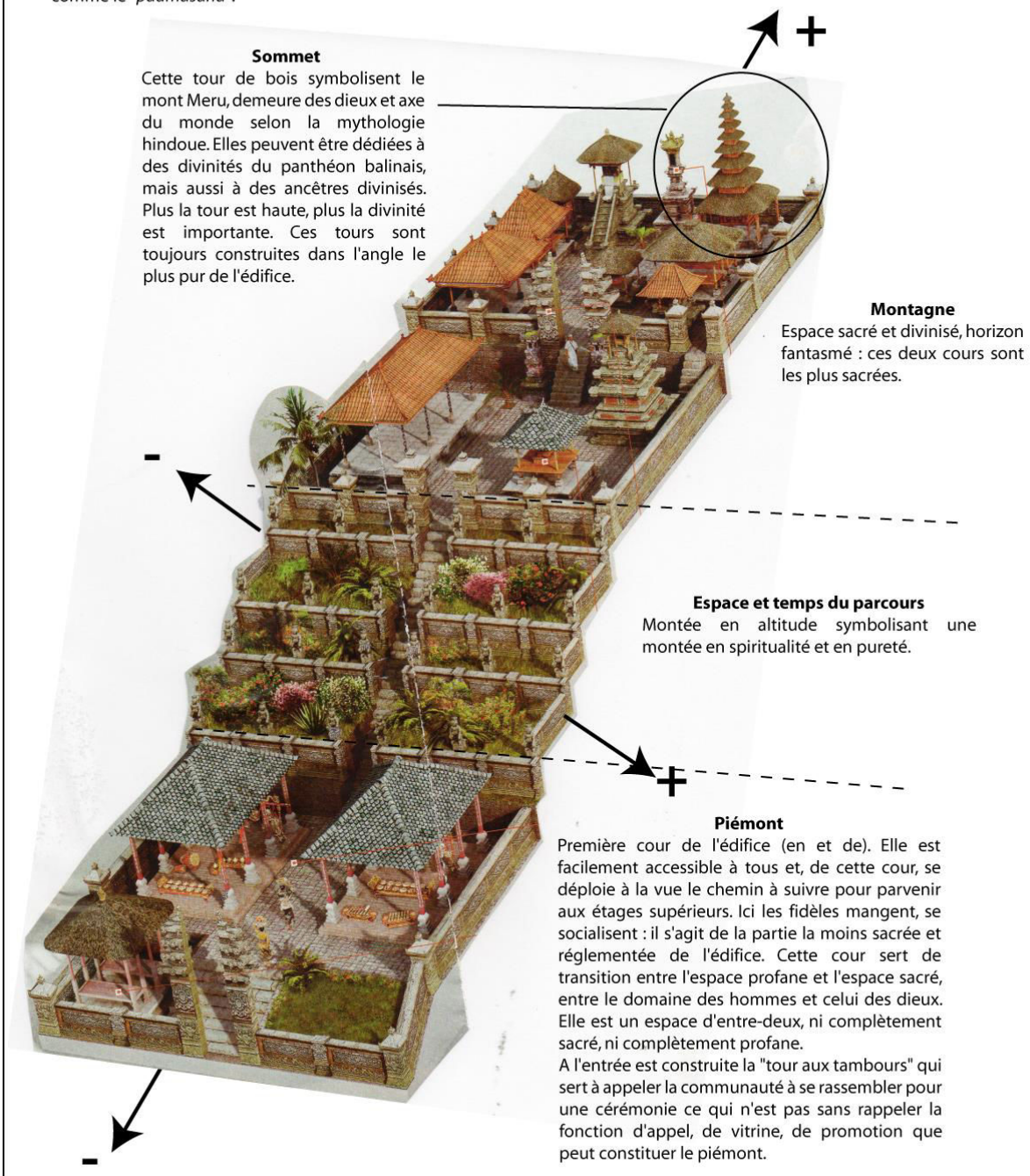
Faute d'avoir pu voir dans les représentations picturales un signe évident des complémentarités entre piémont et montagne (chapitre 1), nous avons fait le choix ici d'aborder à partir du cas alpin la complémentarité fonctionnelle qu'il peut exister entre piémont et montagne. Le sillon alpin, ou au moins ses villes, semble bien revêtir des fonctions spécifiques (porte, vitrine, théâtre), fonctions que nous qualifions de piémontines car mettant en relations la montagne avec la non-montagne ce qui, par là même, permet de dépasser la visée réductrice de l'approche bibliographique faisant du piémont un espace uniquement complémentaire à la montagne. En effet, il apparaît nécessaire d'aborder le piémont dans un cadre plus large, en l'occurrence dans un triptyque montagne/piémont/non-montagne. Plus qu'un espace complémentaire de la montagne, le sillon alpin apparaît comme l'espace de mises en relations réciproques entre la montagne et la non-montagne.

Encadré 7 : Etude piémontine d'un historien

Dans son H.D.R. réalisée en 2014, Eric Fabre travaille sur le terrain de la Haute-Provence au XVII^{e} siècle ce qui le pousse à s'interroger sur le terme « piémont ». Il écrit ainsi dans le document d'invitation à la soutenance de son travail : « *Le thème fédérateur de l'ensemble des travaux présentés dans ce dossier est le piémont. Cet objet de nature géographique, très mal défini et non conceptualisé par la géographie, correspond à l'espace qui, comme son nom l'indique, est situé au pied des montagnes, qui n'est donc plus la montagne et pas encore la plaine. Ce positionnement spatial lui empêche de développer des systèmes économiques spécialisés, autour de la céréaliculture ou autour de l'élevage, car les conditions pédoclimatiques ne sont pas réunies pour de telles réussites. […]. Enfin, la situation intermédiaire entre plaine et montagne permet au piémont de jouer le rôle de relais entre ces espaces : c'est là que se tiennent de nombreuses foires par lesquelles transitent les produits de la montagne vers la plaine et de la plaine vers la montagne. Ainsi, s'y développe une classe de marchands qui assurent ces transferts et d'industriels qui transforment certains des produits concernés (bois, laine, cuir).* ». On retrouve là l'idée d'un piémont comme espace assurant les relations entre montagne et non-montagne. Néanmoins, cet état de fait n'a rien d'immuable puisque l'historien voit aux XIX^{e} et XX^{e} siècles la fin des fonctions piémontines sur son terrain d'étude, du fait du développement des voies de communications et du renforcement des rôles politiques et économiques des villes plus importantes et plus lointaines.

Encadré 8 : L'architecture sacrée de Bali (Indonésie) : une figuration possible du piémont ?

L'île de Bali compte environ 20 000 temples ("puras"), allant du petit autel familial au grand complexe monastique. Tous ces édifices religieux répondent à des règles architecturales complexes qui peuvent être modélisées par la figure ci-dessous. La construction des temples s'organise autour de deux axes le long desquels la pureté décroît : le premier va de l'est ,"*kangin*" (*la vie, la renaissance*), à l'ouest, "*kauh*" (*la mort*) ; le second, le plus important, descend de la montagne, "*kaja*", *centre des forces positives*, vers la mer, "*kelod*", *monde des démons*. C'est donc au sommet du coin nord-est que sont bâtis les autels principaux, comme le "*padmasana*".



Sommet
Cette tour de bois symbolisent le mont Meru, demeure des dieux et axe du monde selon la mythologie hindoue. Elles peuvent être dédiées à des divinités du panthéon balinais, mais aussi à des ancêtres divinisés. Plus la tour est haute, plus la divinité est importante. Ces tours sont toujours construites dans l'angle le plus pur de l'édifice.

Montagne
Espace sacré et divinisé, horizon fantasmé : ces deux cours sont les plus sacrées.

Espace et temps du parcours
Montée en altitude symbolisant une montée en spiritualité et en pureté.

Piémont
Première cour de l'édifice (en et de). Elle est facilement accessible à tous et, de cette cour, se déploie à la vue le chemin à suivre pour parvenir aux étages supérieurs. Ici les fidèles mangent, se socialisent : il s'agit de la partie la moins sacrée et réglementée de l'édifice. Cette cour sert de transition entre l'espace profane et l'espace sacré, entre le domaine des hommes et celui des dieux. Elle est un espace d'entre-deux, ni complètement sacré, ni complètement profane.
A l'entrée est construite la "tour aux tambours" qui sert à appeler la communauté à se rassembler pour une cérémonie ce qui n'est pas sans rappeler la fonction d'appel, de vitrine, de promotion que peut constituer le piémont.

\- ⟷ + Axes de pureté

A. MERLE, 2013, à partir du magazine *Géo, n°413,* (2013)

II.
Un espace Buzau-Pitesti peu concerné par les fonctions piémontines

> « *J'aimerais qu'il existe des lieux stables, immobiles, intangibles, intouchés et presque intouchables, immuables, enracinés ; des lieux qui seraient des références, des points de départ, des sources. […] De tels lieux n'existent pas, et c'est parce qu'ils n'existent pas que l'espace devient question* »
>
> (Perec, 1985, p. 122)

Les fonctions piémontines relevées à partir du cas alpin animent-elles ou non notre terrain roumain Buzau-Pitesti, pour lequel aucune complémentarité avec la montagne n'émergeait dans les représentations picturales ? Deux possibilités s'offrent à nous. Soit notre terrain est lui aussi marqué par ces fonctions caractérisant le sillon alpin, ce qui signifierait alors que notre approche du pictural comme signe de complémentarités entre piémont et montagne aura été une fausse route qu'il conviendrait alors d'éclairer et de comprendre. Soit aucune fonction piémontine ne peut être relevée sur ce terrain et alors ce sera la démonstration d'un nouveau décalage entre la définition bibliographique du piémont et ce terrain pourtant dénommé piémont par cette même bibliographie.

Une fonction de porte très partielle

Le sillon alpin constitue l'espace des derniers nœuds infrastructurels avant une montagne qui en serait dépourvue et constitue l'espace d'Approche, de rupture de charge et/ou de gestion fonctionnelle des circulations tant selon un plan transversal (espace des Pieds de Traversée) qu'altitudinal (espace des Pied de Montée). Dans le cas roumain, les cartes des réseaux ferrés (figure 19) et routiers (figure 20) semblent bien faire de l'espace Buzau-Pitesti l'espace des derniers nœuds infrastructurels avant le franchissement des Carpates. Cela est surtout visible dans le cas du réseau routier, même si une hiérarchie pourrait être envisagée entre Ploiesti ou Pitesti qui bénéficient de liaisons autoroutières vers Bucarest et d'axes de franchissement de gabarit supérieur aux villes de Targoviste ou Buzau qui semblent reléguées à un statut inférieur. Dans le cas du réseau ferroviaire, seule Ploiesti joue le rôle de « pied de traversée », puisqu'aucun axe ne traverse les Carpates à partir de Buzau, Targoviste ou Pitesti. V. Rey (2005) note d'ailleurs au sujet de cette ville que « *Ploesti fut d'abord une ville de contact entre la montagne et la plaine danubienne, jouissant d'une position privilégiée sur l'axe Brasov-Bucarest où fut construite la première voie ferrée du pays. La ville en conserve une fonction de plaque tournante desservant la Transylvanie, la Moldavie et le bas Danube, la Munténie et Bucarest* ». Finalement, **seule Ploiesti paraît véritablement jouer le rôle de Pied de Traversée, tant dans le domaine ferroviaire que routier**, même si une concurrence avec Pitesti sur le plan routier peut être envisagée.

Figure 19 : Le réseau ferré dans les Carpates au Nord de Bucarest

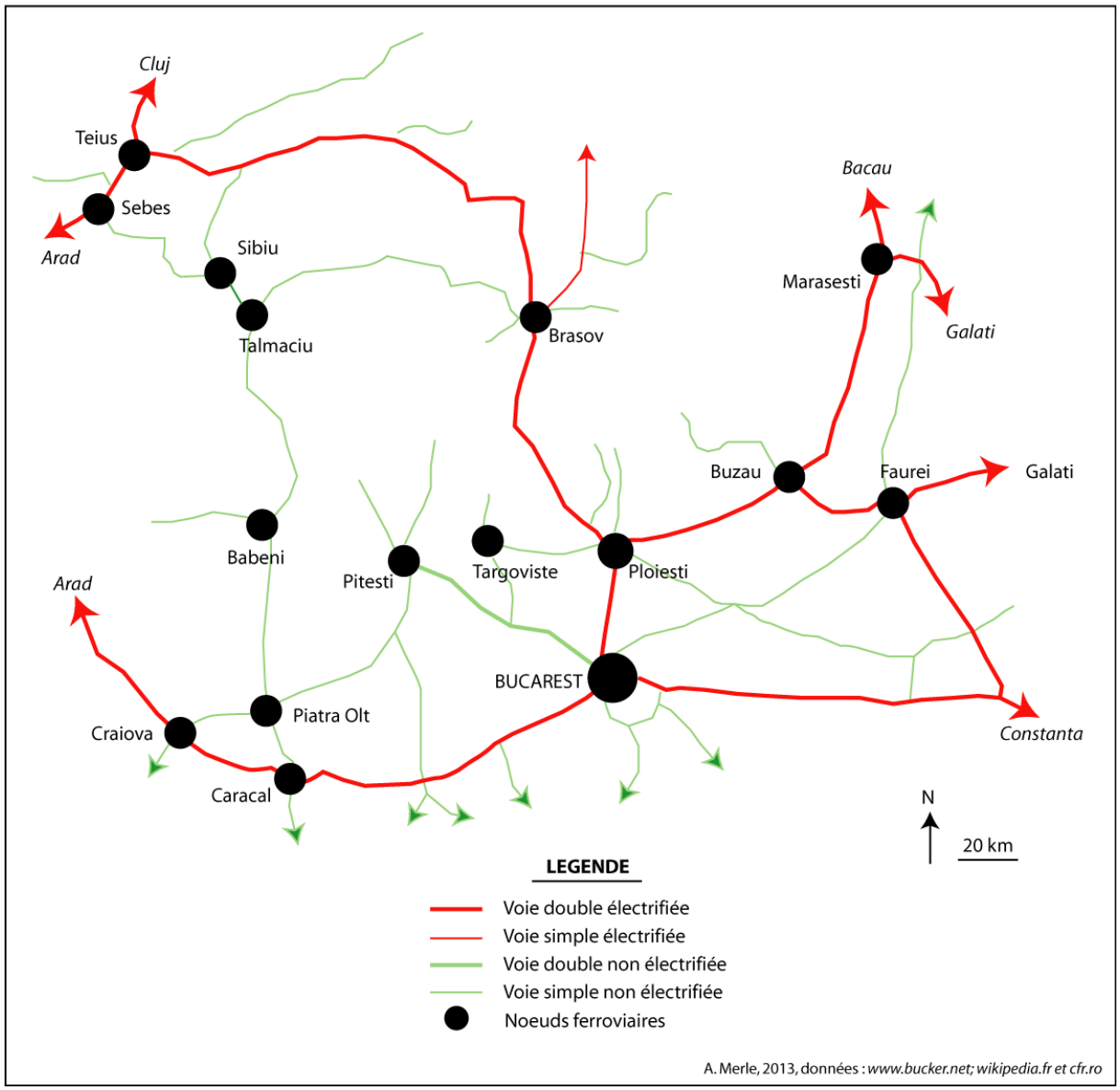
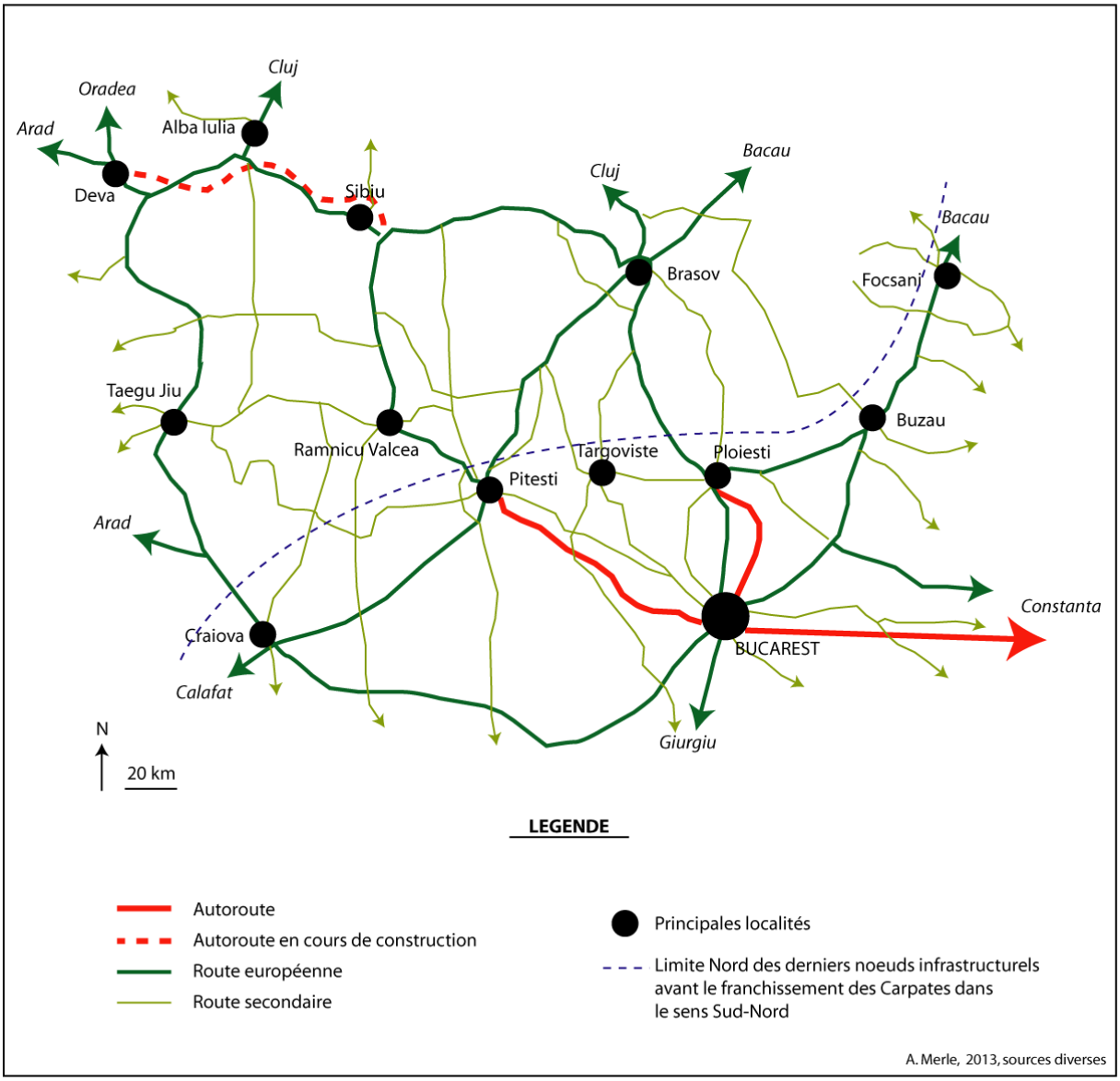


Figure 20 : Le réseau routier dans les Carpates au Nord de Bucarest



Néanmoins une différence de taille avec le cas alpin apparaît ici : **en Roumanie, les logiques altitudinales et transversales se confondent** ce qui n'est plus le cas dans les Alpes depuis l'avènement des tunnels de base, qu'ils soient ferroviaires ou autoroutiers. Ainsi, dans le cas roumain, le franchissement ne peut se faire que par une montée en altitude. Cela a pour conséquence de réduire voire d'annuler toute séquence d'Approche dans la Traversée, qui se limite alors à la séquence du Franchissement pour reprendre la figure proposée par K. Sutton (2011). Plus qu'un « pied de traversée », Ploeisti ou Pitesti sont donc des « pieds de Franchissement ». Aussi, aucun processus d'articulation entre les deux logiques transversale et altitudinale ne peut voir le jour dans ces villes puisque ces deux logiques se confondent. Autrement dit, il ne saurait être question de voir l'équivalent des *Altibus* alpins en gare de Ploiesti puisque la montée en altitude se fait par le même mode de transport et sur la même ligne que le Franchissement. Enfin, la dimension longitudinale échappe en partie à ces villes puisqu'aucune liaison de qualité, tant dans le domaine ferroviaire que routier, n'existe véritablement entre Ploiesti et Pitesti. La logique longitudinale serait davantage formalisée par l'axe Buzau-Ploiesti-Bucarest-Craiova, ce qui conforte encore ici la place spécifique de Ploiesti par rapport aux villes voisines de Buzau, Targoviste ou Pitesti.

<u>Rappel du document 29 :</u>
Modélisation de l'agence des séquences de la Traversée
(K. Sutton, 2011, p. 62)

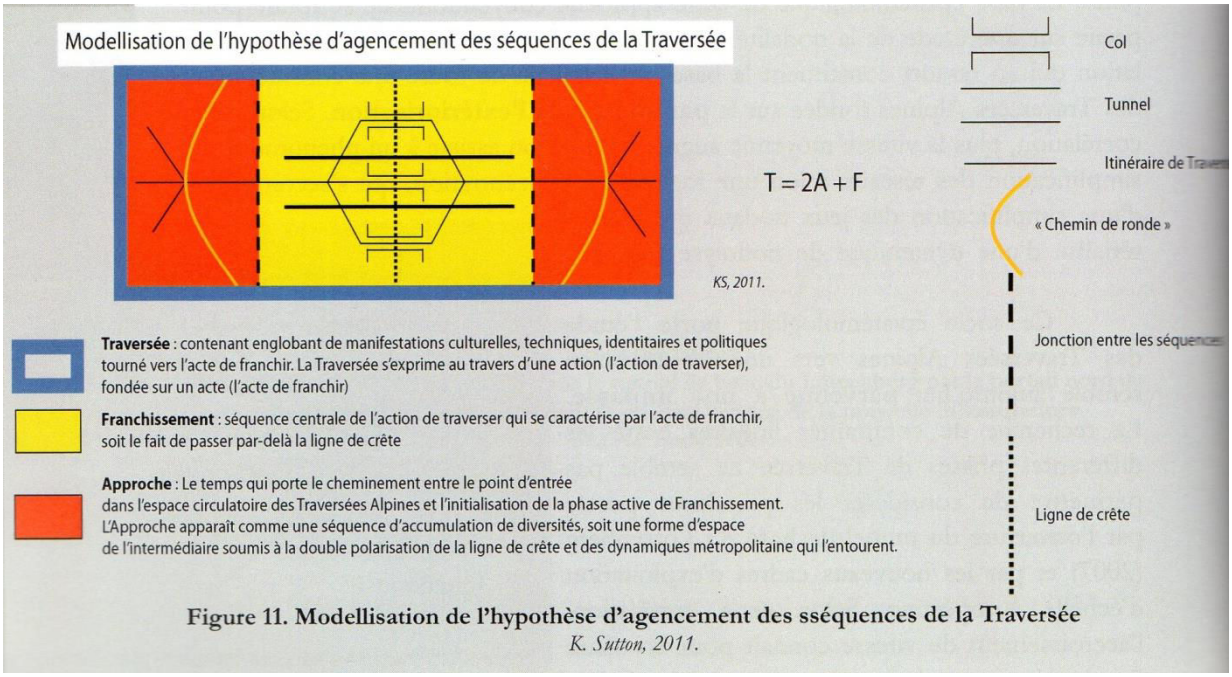


Figure 11. Modellisation de l'hypothèse d'agencement des sséquences de la Traversée
K. Sutton, 2011.

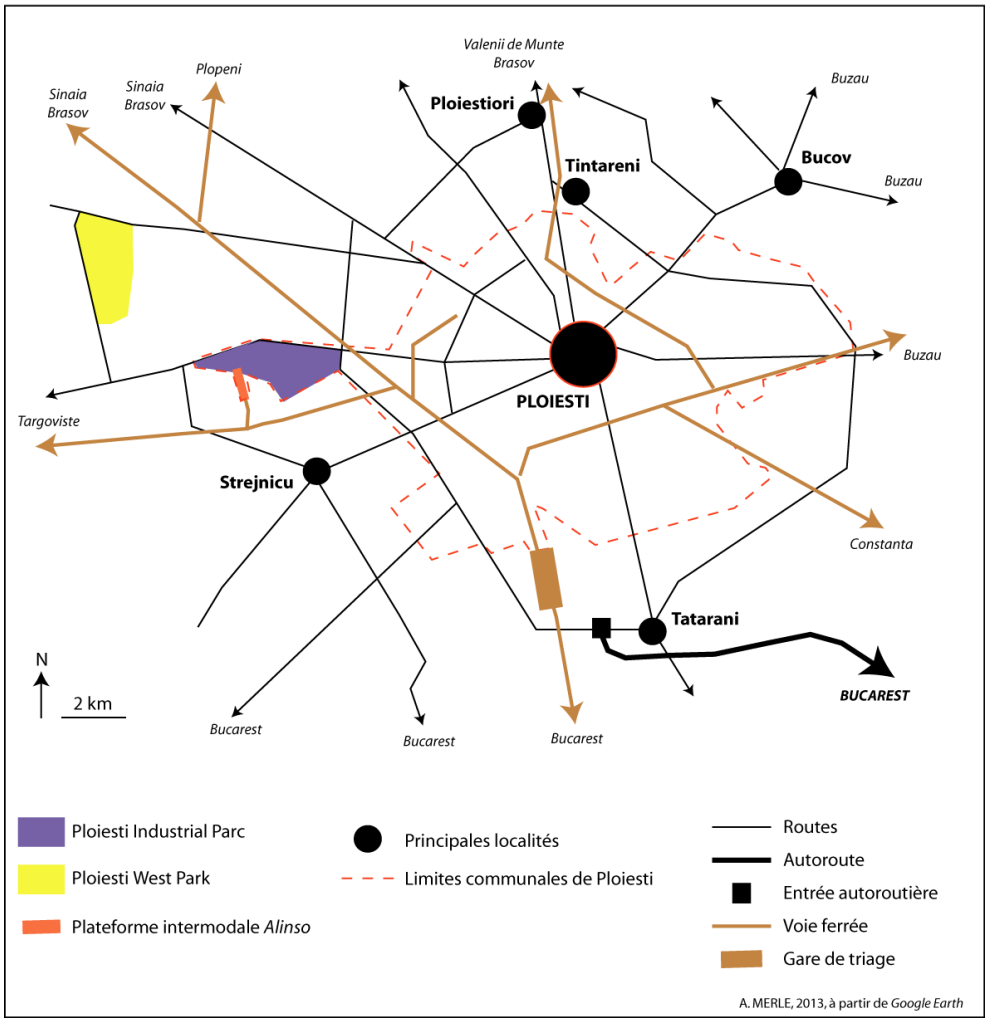
Une fonction de vitrine absente

Comme vu précédemment, de nombreux acteurs liés à la montagne s'implantent dans les villes du sillon alpin pour des raisons de visibilité, de capacité de déploiement et de proximité avec certaines instances décisionnaires. Cette fonction de vitrine trouve également une matérialité par un événementiel (salons, fêtes…) largement lié à la montagne. Si cette fonction de vitrine semble particulièrement prégnante dans les villes du sillon alpin, il n'en est pas de même en ce qui concerne les villes de Buzau, Ploiesti, Targoviste ou Pitesti. En effet, **les acteurs liés à la montagne sont absents ou presque de ces villes**.

L'absence d'acteurs productifs liés à la montagne

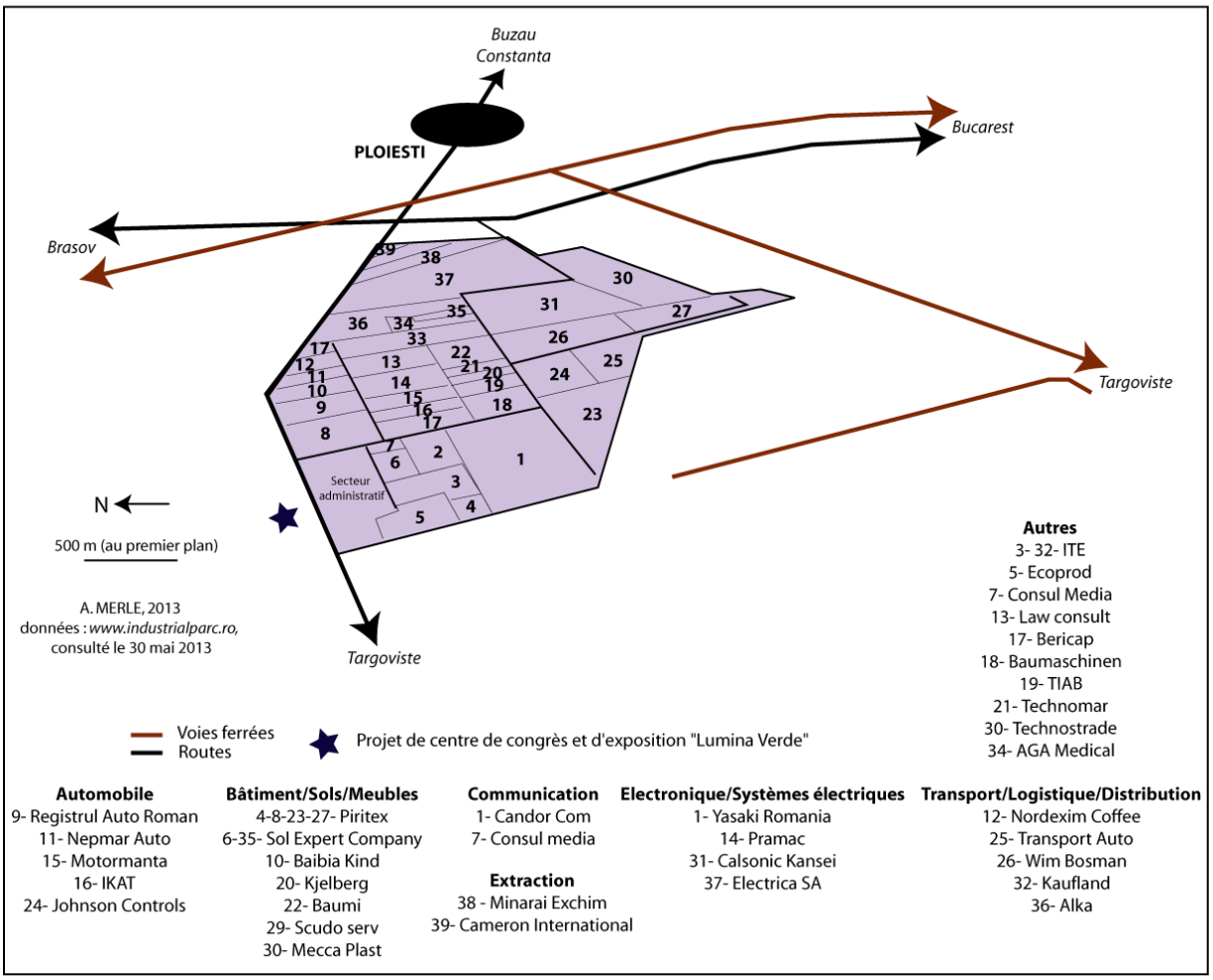
Dans le secteur productif tout d'abord, aucun équivalent d'*Alpespace* ne saurait être trouvé au sein de notre terrain d'étude roumain. Si des parcs industriels ou d'activité existent, ceux-ci regroupent des entreprises qui n'ont aucun lien direct avec la montagne. La ville de Ploiesti, située au pied de la route menant aux stations de ski des Carpates (Sinaia, Predeal…) dispose d'un vaste parc industriel nommé *Ploiesti Industrial Parc (P.I.P)* et d'un autre parc d'activités en projet : *Ploiesti West Park*.

Figure 21 : Localisation des parcs d'activités *Ploiesti Industrial Parc* et *Ploiesti West Park*



Le premier, *Ploiesti Industrial Parc*, est situé à 3 kilomètres à l'ouest du centre-ville de Ploiesti, sur la route menant à Targoviste. Ce parc d'activité dirigé par le conseil du judet de Prahova (l'équivalent d'un conseil général français) regroupe plus de 40 entreprises[18], dont aucune n'a une activité liée à la montagne (figure 22). La quasi-totalité des entreprises travaille dans le domaine énergétique, du pétrole, du gaz et de l'électricité principalement. Un centre d'affaires, de congrès et d'expositions nommé *Lumina Verde* devait être construit dès octobre 2010 au sein de ce parc d'activités et a même été inscrit comme une priorité dans le Plan Intégral de Développement Ploiesti-Prahova (2007). Pourtant, à l'heure actuelle, le chantier n'a toujours pas débuté (photo 8).

Figure 22 : Les entreprises du *Ploiesti Industrial Parc* : l'absence d'activités liées à la montagne



[18] http://www.industrialparc.ro/clienti, consulté le 30 mai 2013.

Photo 8
Terrain sur lequel est prévu la construction du centre d'expositions *Lumina Verde*
(cliché : A. Merle, août 2013)

Ploiesti West Park est un parc d'activité en projet, situé à 5 km au nord-ouest du centre-ville, aujourd'hui au point mort et peinant à attirer des entreprises (photo 9). La construction et la gestion de ce parc ont été confiées au groupe belge *Alinso* (photo 10), qui cherche à attirer les investisseurs pour tirer profit de ce projet - dont la rue principale a d'ailleurs été dénommée *Strada Bruxelles*. *Alinso* multiplie donc les arguments, y compris en déformant la réalité pour que celle-ci puisse davantage correspondre aux attentes de la clientèle ouest-européenne. Ainsi, le groupe belge insiste largement sur une connexion performante du site aux modes de transport autoroutiers et ferroviaires. Comme cela est représenté sur la figure 21, une plate-forme intermodale trains/camions a été construite (photo 11) et est aujourd'hui gérée par *Alinso*, ce qui confirme le statut particulier de Ploiesti par rapport aux villes sur le plan des transports. Ploiesti est ainsi la seule ville de notre terrain d'étude à bénéficier d'une plateforme intermodale, même si celle-ci aurait gagné en fonctionnalité en se trouvant plus près de l'autoroute menant à Bucarest. Cependant, l'échangeur autoroutier représenté sur le plan de localisation réalisé par *Alinso* n'existe pas (figure 23), pour la seule et unique raison que l'autoroute dénommée A3 n'existe pas elle non plus. Cette autoroute est seulement un projet encore loin d'être finalisé. Néanmoins, la vidéo de présentation[19] réalisée par *Alinso* pour attirer les entreprises dans *Ploiesti West Park* est intéressante dans la mesure où elle constitue le seul exemple de document promotionnel - quel qu'il soit - jouant sur l'aménité que peuvent représenter les Carpates (document 34). Mais il convient évidemment de rappeler que ce document émane non pas d'un acteur roumain, mais d'une société d'Europe de l'Ouest nécessairement habituée à ce genre d'argumentaire de vente.

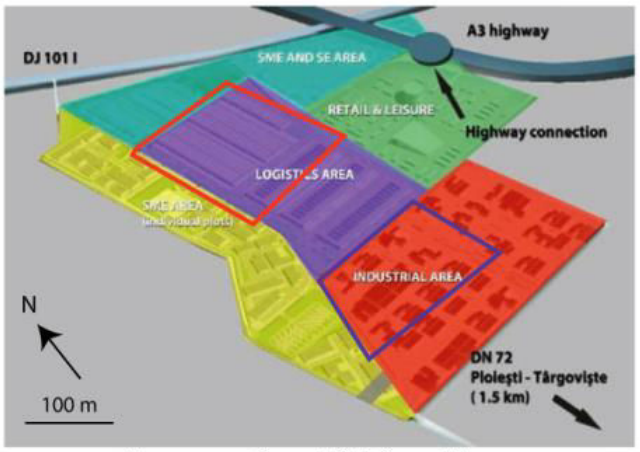
[19] http://www.alinso.eu/fr/ploiesti/introduction, consulté le 30 mai 2013

Photo 9 :
Ploiesti West Park : de nombreux terrains encore inoccupés et le massif carpatique en arrière-plan
(cliché : A. Merle, août 2013)

Photo 10 :
L'entrée de la zone d'activités marquée par une banderole promotionnelle du groupe *Alinso*
(cliché : A. Merle, août 2013)

Photo 11 :
Barrière d'entrée de la plateforme intermodale gérée par *Alinso*
(cliché : A. Merle, août 2013)

Figure 23 : *Ploiesti West Park* : de la promotion à la réalité...



Plan promotionnel édité par *Alinso*

source : *www.alinso.eu/en/ploiesti/*, consulté le 30 mai 2013
modifications : A. Merle, 2013

Image satellite de *Ploiesti West Park*

source : *google earth*, consulté le 30 mai 2013, images satellites 09/2012
modifications : A. Merle, 2013

Document 34 :
Les Carpates comme aménités dans le discours produit par *Alinso*, société d'Europe occidentale, pour attirer d'éventuels investisseurs

Capture d'écran du film promotionnel de présentation de *Ploiesti West Park* par *Alinso*
www.alinso.eu/en/ploiesti/introduction, consulté le 30 mai 2013

L'absence d'un évenementiel « montagne » dans un massif pourtant touristique

Des villes non concernées par une quelconque mise en relation entre offre et demande touristique

En plus des acteurs industriels, aucun acteur institutionnel ou associatif lié à la montagne n'est non plus localisé dans ces villes et aucun événement en lien avec les Carpates n'y est organisé, qu'il s'agisse de fêtes, de salons ou autres. Seul un événement porte un nom et un logo faisant référence aux Carpates : le *festival du film roumain* qui se tient depuis 2011 à Ploiesti et dont l'objectif est de promouvoir le cinéma roumain. Si le nom et le logo de l'événement font référence aux Carpates (document 35), ce festival du film n'a rien de spécifiquement lié à la montagne, *a contrario* par exemple des *Rencontres du cinéma de montagne* de Grenoble.

Document 35 :
Logo du *festival du film roumain* de Ploeisti

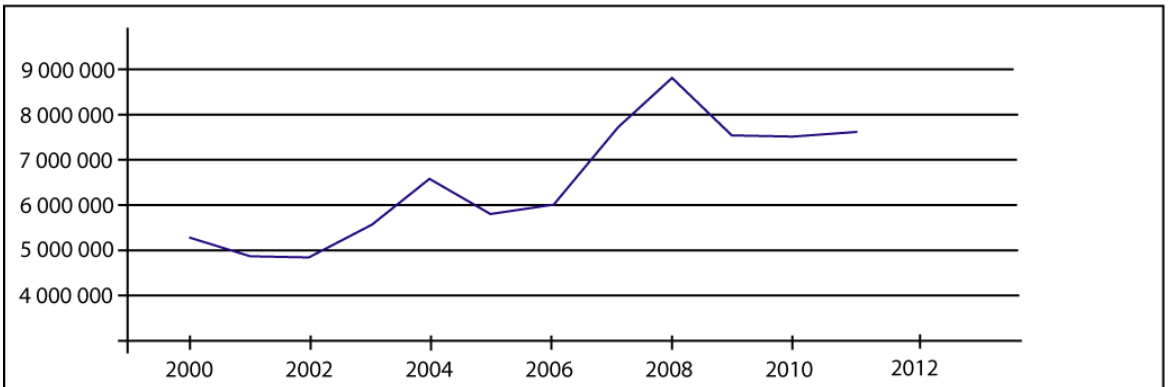
Source :*www.goldencarpathian.com/*, consulté le 15 avril 2013

Ces villes de Buzau à Pitesti ne jouent donc en rien sur une fonction de vitrine de la montagne, c'est-à-dire d'espace ou de lieu à partir duquel la montagne est donnée à voir ou à pratiquer. Ceci est aussi très visible dans le domaine de la promotion touristique. En effet, **en aucun cas l'offre et la demande touristiques ne peuvent prétendre entrer en contact dans les villes de Buzau à Pitesti**, **toutes marquées par une absence de salons sur le sujet et même, plus prosaïquement, d'offices de tourisme** qui ne sont d'ailleurs même pas prévus dans les projets futurs de ces villes[20], situées pourtant dans des *judets* qui connaissent depuis 2000 une augmentation de leur fréquentation touristique. En effet, excepté à partir de 2008 (année de la crise financière), la fréquentation touristique en Roumanie a connu une augmentation constante, qu'il s'agisse de touristes internationaux (figure 24) ou nationaux. D'ailleurs, les derniers chiffres connus sur l'évolution du tourisme en Roumanie laissent bel et bien à penser que l'épisode 2008-2012 n'était qu'une parenthèse dans cette croissance constante. Néanmoins, la figure 26 montre que la fréquentation touristique est encore loin d'atteindre les niveaux de 1995. D'ailleurs, encore en 2006 ou 2007, on remarque sur cette figure que les taux d'occupation des lits touristiques disponibles sont extrêmement bas (autour de 30 %). En réalité, la Roumanie a connu une baisse vertigineuse de sa fréquentation touristique depuis 1989 et ce jusqu'en 2000. Si, depuis 2000 la fréquentation touristique nationale connaît une nouvelle croissance, elle cache en fait une grande recomposition spatiale des destinations touristiques. Ainsi, la figure 25 montre bien que le nombre de nuitées et de lits touristiques a augmenté dans certaines régions et fortement baissé dans d'autres. Bucarest, en tant que point de transit obligé lors d'une arrivée en avion, voit ces chiffres augmenter, tout comme les régions du Nord qui profitent d'un attrait récent pour des régions autrefois complètement marginalisées telles que les Maramures. Le Centre réussit également à tirer

[20] Par exemple dans le *Plan Integral de Développement de Ploeisti*, 2007

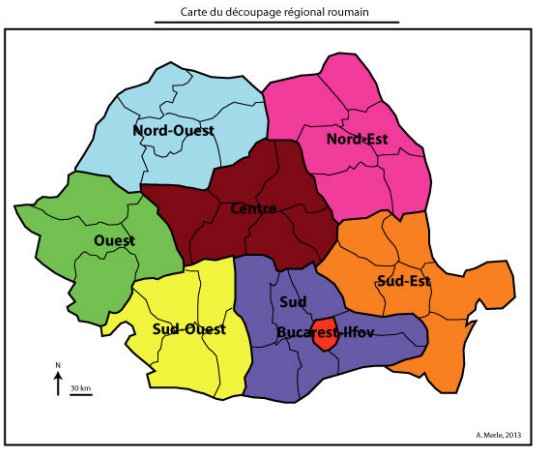
son épingle du jeu, profitant d'un attrait maintenu voire croissant pour les Carpates. En revanche, le Sud-Est dont la principale offre touristique reste les stations littorales du bord de la Mer Noire, connaît depuis 1989 et encore après 2000 un déclin considérable tant du nombre de nuitées que du nombre de lits touristiques.

Figure 24 : Evolution du nombre de touristes internationaux en Roumanie entre 2000 et 2011



A.MERLE, 2013, données : *http://donnees.banquemondiale.org/indicateur/ST.INT.ARVL*, consulté le20 juin 2013

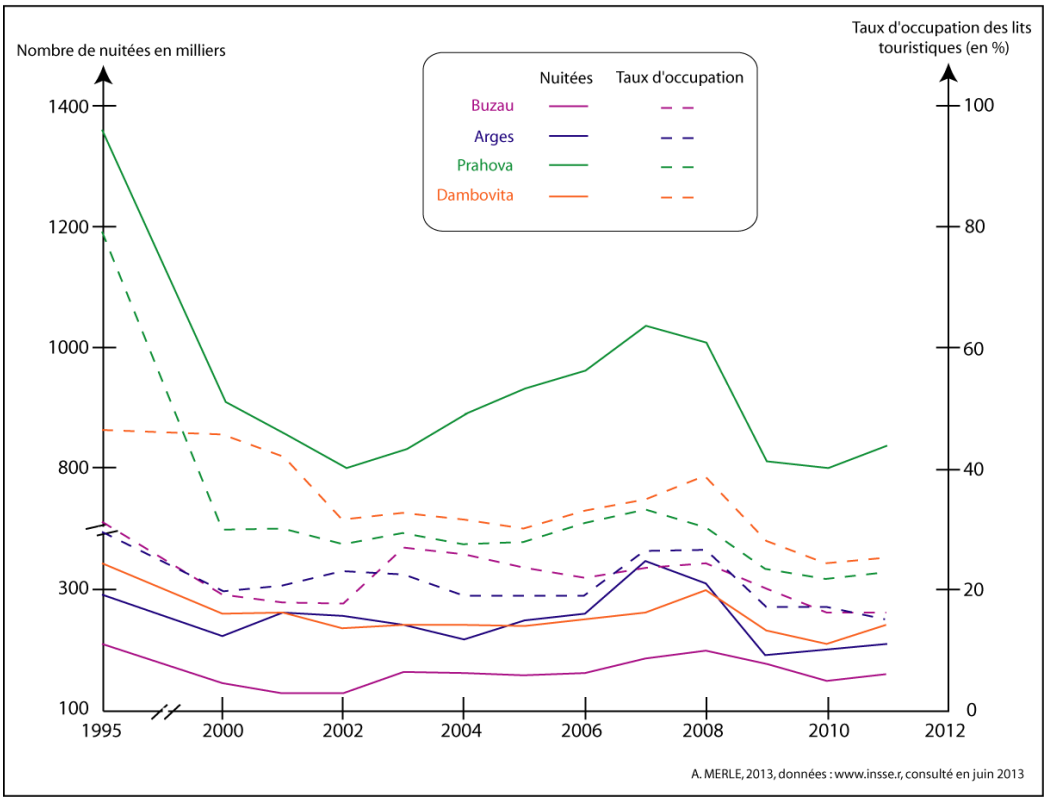
Figure 25 : Evolution du nombre de lits et de nuitées par région entre 2000 et 2011



Régions	Nombre de lits en 2011	Evolution du nombre de lits entre 2000 et 2011	Nombre de nuitées en 2011 (en milliers)	Evolution du nombre de nuitées entre 2000 et 2011 (en milliers)
Nord-Est	21 927	+ 29%	1 556	+ 10%
Sud-Est	136 875	+ 2%	3 734	- 32%
Sud	24 111	+ 7%	1 678	- 4%
Sud-Ouest	18 274	*inconnu*	1 486	*inconnu*
Ouest	23 257	+ 6%	1 504	- 20%
Nord-Ouest	26 484 *(2008)*	+ 3% *(2008)*	2 536 *(2008)*	+29 % *(2008)*
Centre	42 029	+ 19 %	2 719	+ 6%
Bucarest-Ilfov	13 747 *(2007)*	+ 104 %	2 024 *(2007)*	+ 262%

Données : www.insse.ro, consulté en juin 2013

Figure 26 : Evolution du nombre de nuitées et du taux d'occupation des lits touristiques par judet de 1995 à 2011



Néanmoins, à toutes les échelles, le constat d'une sous-valorisation du potentiel touristique est relevé. Par exemple, à l'échelle nationale, le *ministère du développement régional et du tourisme* note que le pays a perdu en compétitivité dans le secteur touristique depuis 1990 et que si en 2003 le tourisme ne représentait que 2,13 % de la croissance nationale, c'est avant tout parce que ce potentiel restait clairement sous-valorisé en rappelant notamment que « *le nombre d'infrastructures touristiques a enregistré un déclin important depuis 1990* [21]». Outre l'hébergement, ce sont aussi « *les programmes touristiques qui sont obsolètes, non concurrentiels, de faible qualité et avec un rapport qualité/prix non satisfaisant* »[22]. En s'appuyant sur des chiffres de la *Banque Mondiale* et de l'*O.N.U*, le *W.T.T.C* (*World Travel and Tourism Council*) estimait que 8 pays pouvaient être directement concurrents de la Roumanie d'un point de vue touristique - sans que cela ne soit réellement justifié - : Bulgarie, Croatie, Serbie, Hongrie, République Tchèque, Slovaquie, Pologne, Ukraine. D'après des calculs qui eux, non plus, ne sont pas expliqués, il en ressortait en 2007 que la Roumanie avait un des indices de compétitivité touristique parmi les plus bas de cet ensemble de pays très bas, seulement suivie par la Serbie et l'Ukraine[23]. Ainsi, **le constat d'une exploitation touristique sous-valorisée est clair et de nombreuses politiques à toutes les échelles cherchent à développer le secteur. Cependant, il n'est pas pour autant envisagé - ni par l'Etat ni par les *judets* ni par les villes elles-mêmes - que Buzau, Ploiesti, Targoviste ou Pitesti puissent jouer un quelconque rôle d'intermédiation entre l'offre et la demande touristique à destination des Carpates, comme en témoigne notamment l'absence d'office de tourisme dans ces villes.**

[21] *Programme Opérationnel Régional*, Ministère du développement régional et du tourisme, 2007, p. 54
[22] *Id.*, p. 55
[23] *Ibid.*, p. 57

Même si toute comparaison avec la montagne alpine française serait exagérée, **il existe bel et bien dans les Carpates roumaines une offre et une demande touristique.** Ainsi, le *ministère du tourisme* estime qu'environ 17 % des lits touristiques du pays sont situés dans les montagnes des Carpates et que cet espace est amené à attirer toujours plus de touristes[24] ; D'ailleurs, la partie des Carpates située au nord de l'axe Buzau-Pitesti est justement la partie des Carpates roumaines la plus visitée et équipée d'un point de vue touristique. De nombreux sites culturels et « naturels » sont en effet prisés des touristes roumains et étrangers, voyageant seuls ou avec des tour-operators. On citera par exemple la présence des principales stations de ski roumaines (Sinaia, Poiana Brasov, Predeal), de grands sentiers de randonnée vers les points culminants des Carpates roumaines (Moldoveanu à 2543 mètres, Negolu à 2535 mètres, Omul à 2505 mètres), de parcs nationaux connus eux aussi pour leurs sentiers de randonnée (Parc National Piatra Craiului, Parc National Cozia, Parc National Buila-Vanturarita…), de sites culturels très fréquentés et largement mis en scène à partir du personnage de Dracula (château de Bran, château de Pèles, forteresse de Rasnov, citadelle de Poienari…) ou encore de routes présentées comme admirables (notamment la Transfagarasan reliant Pitesti à Sibiu par Curtea de Arges). La carte et l'itinéraire extraits du guide *Lonely Planet* (2012), ont pour titre « *Le grand classique* » (document 36) : cet itinéraire associé à Dracula et centré sur les Carpates est en effet le plus emprunté par les tour-operators européens, preuve de l'existence d'une offre et d'une demande touristique importantes dans cet espace carpatique.

Né de la plume de l'écrivain irlandais Bram Stoker en 1897, le vampire Dracula tient son nom d'un surnom donné à deux anciens voivodes (seigneurs) de Valachie ayant vécus au XV^{e} siècle : Vlad II et son fils Vlad III. C'est Vlad II qui fut d'abord surnommé *Dracula* (« le dragon » ou « le diable » selon les sources), et ce surnom aurait aussi été attribué à son fils, Vlad III, plus connu sous le nom de Vlad *Tepes* (l'empaleur), celui-ci ayant marqué les esprits en pratiquant le supplice du pal envers ses ennemis intérieurs ou extérieurs (Turcs). La pratique consistait alors à empaler la victime en dessous du sternum sur un pieu planté à la verticale, la mort étant à la fois lente (la victime se faisant doucement transpercer sous l'effet de la gravité), douloureuse et spectaculaire. C'est en découvrant cette histoire que B. Stoker aurait décidé de baptiser son vampire Dracula. Concernant les lieux du roman, le récit de B. Stoker mêle de manière inextricable lieux réels et lieux inventés : d'ailleurs l'auteur n'a jamais mis les pieds en Transylvanie et c'est par de larges recherches en bibliothèque et une amitié avec un professeur spécialiste de la Hongrie qu'il est parvenu à parfaire ses connaissances sur la Transylvanie. B. Stoker alterne donc entre toponymes inventés et toponymes réels trouvés sur les cartes disponibles à l'époque et livrés en langue germanique puisque la Transylvanie était alors autrichienne. Dès les années 1960, de nombreux touristes occidentaux surnommés les « draculards » se rendent en Transylvanie pour marcher sur les pas de *Dracula* (Dumitrescu, 2007). Si ce type de tourisme reste d'abord marginal, le personnage Dracula devient dès 1989 un levier utilisé de manière récurrente dans un objectif de valorisation touristique. Aujourd'hui, le circuit dit « sur les traces de *Dracula* » est devenu celui le plus vendu et le plus présenté dans les agences de voyage proposant des circuits en Roumanie. Ces itinéraires sont composés de lieux (cols, châteaux, ruines…) touchant de près ou de loin au vampire. Il en résulte une survalorisation du personnage de Dracula, dans les Carpates comme en dehors et une confusion est volontairement entretenue entre les lieux réellement ou soi-disant

[24] *Ibid.*, p. 53.

fréquentés par les personnages historiques Vlad II et Vlad III et les lieux mentionnés par B. Stoker dans son œuvre. Parmi les lieux associés à Dracula, nous retrouvons donc pêle-mêle des lieux qui auraient pu inspirer B. Stoker (et cela reste à prouver…), des lieux effectivement mentionnés dans le roman ou encore des lieux qui auraient été fréquentés par Vlad II ou Vlad III (ce qui bien souvent est là encore à vérifier…). Quant au château du *Dracula* de B. Stoker, l'auteur le place près du col de Borgo, situé bien plus au Nord que les forteresses visitées par les touristes et présentées comme les antres du vampire…

Photo 12 :
Buste de Vlad Tepes à Bucarest
(cliché : A. Merle, mai 2014)
Une aile de cette ancienne citadelle en ruines située au centre de Bucarest aurait été construite par Vlad Tepes, d'où la présence de ce buste.

Photo 13 :
Vendeurs de souvenirs et marchandisation du personnage de Dracula au pied du château de Bran
(cliché : A. Merle, août 2013)
Ce château royal aurait été celui ayant inspiré le château du comte Dracula dans le roman éponyme de B. Stoker. Pourtant, le château du vampire est situé dans le roman à hauteur du col de Borgo, situé à plusieurs centaines de kilomètres du château de Bran

Photo 14 :
La maison où serait né Vlad Tepes à Sighişoara, devenu le restaurant *Vlad Dracul*
(cliché : A. Merle, août 2013)

Photo 15 :
Le château de Poienari (Arges)
(cliché : A. Merle, août 2013)
Cette citadelle construite à 800 mètres de haut aurait été construite par Vlad Tepes pour s'en servir de refuge face aux attaques turques. A l'entrée une mise en scène des sévices du pal amuse (et effraie) largement les touristes…

Document 36 :
Itinéraire de voyage proposé par le guide *Lonely Planet* (2012)

Itinéraires

LE GRAND CLASSIQUE

CHÂTEAUX ET MONTAGNES… SUR LES TRACES DE DRACULA

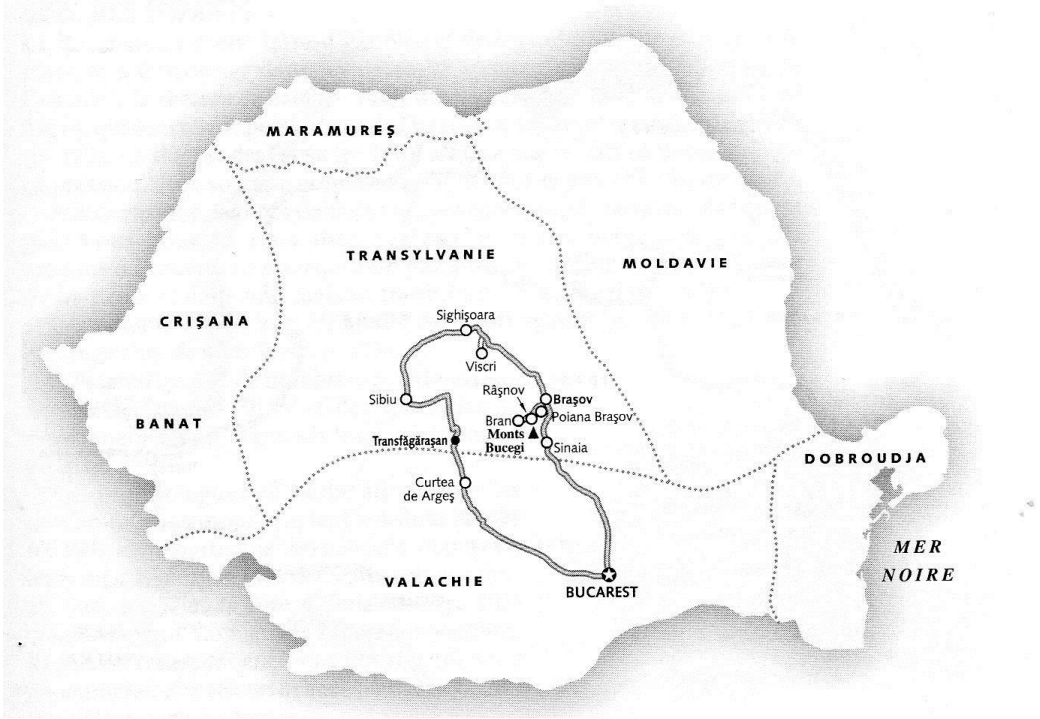
10 jours / de Bucarest à Sibiu

Pour découvrir la Transylvanie en dix jours, ne perdez pas de temps. En arrivant à **Bucarest** (p. 64), louez directement une voiture à l'aéroport (p. 89) ou prenez le train vers le nord. Consacrez deux ou trois jours à **Sinaia** (p. 123) et visitez le château de Peleș. De là, rejoignez les **monts Bucegi** (p. 121) en téléphérique pour une balade à pied ou à VTT. Après, cap vers le nord, en voiture ou en bus, jusqu'à **Brașov** (p. 132), ville animée dotée d'un ravissant centre historique. Prévoyez des escapades au "château de Dracula", à **Bran** (p. 144), et à celui, plus intéressant, de **Râșnov** (p. 143). Et pourquoi ne pas skier ou randonner à **Poiana Brașov** (p. 142) ?

Si vous êtes motorisé, passez une nuit dans la cité saxonne de **Viscri** (p. 157), puis poursuivez vers **Sighișoara** (p. 149), ville natale de Vlad Țepeș, dont la citadelle est inscrite au Patrimoine mondial. Dirigez-vous ensuite vers **Sibiu** (p. 161), au sud-ouest, cité d'une grande richesse culturelle.

Avec une voiture, en été, prenez vers le sud par la **Transfăgărășan** (p. 157), une vertigineuse route d'altitude qui s'élance à travers les Carpates et passe par les ruines du "vrai" château de Dracula, à Poienari, près de **Curtea de Argeș** (p. 107). Il sera alors temps de regagner Bucarest.

Cet itinéraire de 800 km englobe les trois grands sites incontournables du pays saxon, en Transylvanie : Brașov, Sighișoara et Sibiu. En chemin, vous aurez mille occasions d'aller à la rencontre de la Roumanie rurale, et de découvrir les impressionnantes Carpates.



Encadré 9: *Dracula et notre réflexion doctorale…*

Comme l'objet de notre travail, le personnage de Dracula pose le questionnement permanent des limites, ici entre l'animal et l'homme, la vie et la mort, le Bien et le Mal. Si le piémont peut constituer un espace dit intermédiaire, Dracula est un personnage complexe que l'on pourrait qualifier *d'entre-deux* par les réactions qu'il inspire chez les autres personnages, entre crainte et pitié, entre attrait quasi érotique et répulsion viscérale. Aussi, c'est la question de la science et de ses finalités qui se pose dans ce livre, entre un Dracula qui utilise le savoir comme un moyen de servir ses propres intérêts et un Abraham Van Helsing, médecin, philosophe et métaphysicien, qui le place dans une dimension humaniste. Comment ne pas repenser ici à l'appréhension toujours très ambivalente du travail doctoral, entre volonté humaniste de servir sa discipline, la science voire la société en général et volonté, souvent non avouée, d'en tirer un profit personnel, qu'il s'agisse d'un projet professionnel, d'une forme de reconnaissance ou autre. Double dimension qui indéniablement marque le travail de recherche, ses orientations, ses résultats. Aussi, le Docteur Van Helsing reste toujours ouvert à toutes les hypothèses et à toutes les branches du savoir pour venir à bout du comte. Celui-ci déclare d'ailleurs : « *c'est bien le défaut de la science : elle voudrait tout expliquer ; et quand il lui est impossible d'expliquer, elle déclare qu'il n'y a rien à expliquer. Et nous voyons partout et chaque jour apparaître de nouvelles théories, ou plutôt qui se disent nouvelles ; en vérité, elles sont vieilles mais prétendent être jeunes - tout comme ces vieilles dames que l'on voit à l'opéra* » (Stoker, 1975, p. 321). Là encore, nous retrouvons toute la tension qui anime un travail de thèse, entre besoin de nouveauté, d'innovation et nécessité d'académisme et d'ancrage dans l'héritage disciplinaire.

Enfin, B. Stoker dresse un portrait peu flatteur de Dracula : le comte est laid, repoussant, grand et maigre ; il a les sourcils broussailleux, une épaisse moustache, des paumes poilues et une mauvaise haleine. Ce n'est que dans les représentations des Dracula ultérieurs que le vampire prendra une allure d'homme svelte et séducteur. Pour dresser le portait physique de son vampire, Stoker s'était inspiré de thèses très en vogue à l'époque qui émettaient un lien formel entre les traits du visage d'un homme, son caractère et son potentiel criminel. La typologie des criminels émanait donc avant tout de la forme de leur visage. Un déterminisme physique qui n'est pas sans rappeler celui que nous tentons ici de mettre à mal en montrant qu'il serait réducteur d'envisager une définition du piémont - et de la montagne – fondée uniquement sur des critères exclusivement physiques.

Enfin, l'évolution des logos et slogans de promotion touristique du territoire roumain à l'étranger est également très révélatrice de la place centrale que prennent les Carpates dans l'offre et la demande touristique roumaine. Ainsi, en 2007, le logo du tourisme roumain utilisait le « m » du mot « Roumanie » pour mettre en valeur ce qui était alors considéré comme les atouts de son territoire : la mer, la montagne, le soleil. Bizarrement, malgré ses seulement 225 kilomètres de littoral et un climat continental, la Roumanie jouait sur des éléments habituellement utilisés pour promouvoir le tourisme des îles méditerranéennes ou tropicales. Le nouveau logo, présenté en 2011 lors de l'*Exposition Universelle de Shanghai,* est davantage centré sur les Carpates comme en témoigne l'utilisation du vert et le slogan « *Explorez le jardin des Carpates* ». Néanmoins, le langage visuel associé aux îles perdure, constituant peut-être un résultat inconscient des propos de Nicolae Iorga (1871-1940), un des historiens de référence du pays, qui a toujours décrit la Roumanie comme une île de latinité dans un océan slave.

Documents 37.A et 37.B :

L'évolution du logo de promotion touristique de la Roumanie (logo de 2007 à gauche, logo de 2011 à droite)

Source : *http://www.actulogo.fr*, consulté en juin 2013

Les fonctions piémontines (porte, vitrine, théâtre) qui marquent les villes du sillon alpin semblent absentes ou presque des villes de notre terrain d'étude roumain, qu'il s'agisse de Buzau, Ploiesti, Targoviste ou Pitesti. Ce terrain, dénommé piémont par la bibliographie, est pourtant en inadéquation totale avec la définition bibliographique du piémont : **si cet espace peut bel et bien être considéré comme flou, à la fois *en*, *de* et *hors* montagne (chapitre 1), il semble totalement ignorer la montagne, si ce n'est lui tourner le dos.** Cela avait déjà été relevé par une étude des représentations picturales de ces espaces (chapitre 1), mais semble confirmé par l'absence d'une quelconque complémentarité fonctionnelle avec la montagne et l'inexistence de fonctions piémontines de mises en relations de la montagne carpatique avec l'Autre montagne ou la « non-montagne ». Pourtant, cette même montagne carpatique offre de belles potentialités, notamment car il s'agit d'un des espaces les plus touristiques du pays et vraisemblablement amené à le devenir encore plus. **Mais alors, où sont donc les fonctions piémontines que l'on a pu repérer dans le sillon alpin ?**

III.
A la recherche des fonctions piémontines dans les Carpates roumaines…

> « *se pourrait-il qu'enfin au terme de toutes ces années obstinément tournées vers ce projet unique vous touchiez enfin au but personnellement je n'en crois rien mais rien ne vous interdit de le croire* »
> (Perec, 1968, p. 68)

Faute d'avoir pu trouver des traces de fonctions piémontines (porte, vitrine, théâtre) au sein de notre terrain d'étude Buzau-Pitesti, nous proposons ici de partir à la recherche des espaces accueillant une ou plusieurs de ces fonctions. Quatre possibilités s'ouvrent à nous :

- soit ces fonctions piémontines n'existent pas dans le cas roumain et pourront éventuellement constituer une spécificité nord-alpine
- soit ces fonctions piémontines n'existent pas dans le cas roumain, ce qui constituerait une spécificité roumaine.
- soit elles existent et sont situées dans un espace flou (à la fois *en*, *de* et *hors* montagne) : nous serions alors en présence d'un espace flou animé par ces fonctions piémontines, c'est-à-dire à la définition bibliographique du piémont complétée par l'étude du sillon alpin.
- soit elles existent mais ne sont pas dans un espace flou (c'est-à-dire dans un espace clairement considéré *en* ou *hors* montagne) : il conviendrait alors de s'interroger sur cette localisation en décalage avec le cas du sillon alpin.

Zarnesti ou le piémont à la montagne…

C'est par la pratique de terrain que certaines fonctions piémontines nous sont apparues « dans la montagne », c'est-à-dire moins en retrait du massif et moins métropolitaines que ce que nous étions en droit d'attendre. Ainsi, par exemple, **une certaine concentration d'acteurs et d'événements liés à la montagne anime Zarnesti**, ville située à une trentaine de kilomètres de Brasov. Cette localité de plus de 20 000 habitants est située à près de 700 mètres d'altitude juste au pied des Monts Piatra Craiului et du Parc National du même nom. Zarnesti a par exemple accueilli en mai 2013 le *festival international des métiers de la montagne* qui, une année sur deux, se déroule à Chambéry. Cet événement (document 38) fut l'occasion de présenter les différents métiers mais aussi loisirs associés à la montagne, c'est-à-dire de mettre en relation la montagne des Carpates (ses acteurs, ses représentations) avec des *Ailleurs* (leurs acteurs, leurs représentations). On relèvera aussi qu'à l'opposé des villes de Buzau à Pitesti, la montagne est très présente sur les images associées à Zarnesti, qu'il s'agisse d'images diffusées par la ville elle-même (brochures, site internet de la ville…) ou par des acteurs extérieurs à la ville. Lancer une recherche intitulée « Zarnesti » dans le moteur de recherche *Google Images* est assez révélateur à ce sujet : les résultats de la requête montrent une large place accordée à la montagne dans ces images (document 39), ce qui n'est pas le cas par exemple pour Ploiesti (chapitre 1).

<u>Documents 38.A, 38.B, 38.C, 38.D et 38.E :</u>
Le festival des métiers de la montagne à Zarnesti en mai 2013

A

Document 38.A : Programme du Festival

Outre les stands de présentation, des démonstrations sont organisées, notamment par les sauveteurs en montagne, dont une antenne est d'ailleurs basée à Zarnesti. Le soir, des groupes de musique ou de danse folklorique se succèdent

Documents 38.B, C, D et E : les stands de présentation

Dans le centre-ville de Zarnesti, des chalets en rondins ont été montés pour l'occasion (documents B et C), permettant à chaque "métier de montagne" de présenter son activité. On retrouve ainsi par exemple des sculpteurs sur bois (document C) ou encore la Fédération des bergers de montagne de Roumanie visiblement à la recherche de dons (document D). Enfin, le document E montre davantage la présentation de loisirs associés à la montagne; ici une course organisée dans le Parc National et sponsorisée par des équipementiers spécialisés, comme *Salomon*.

B

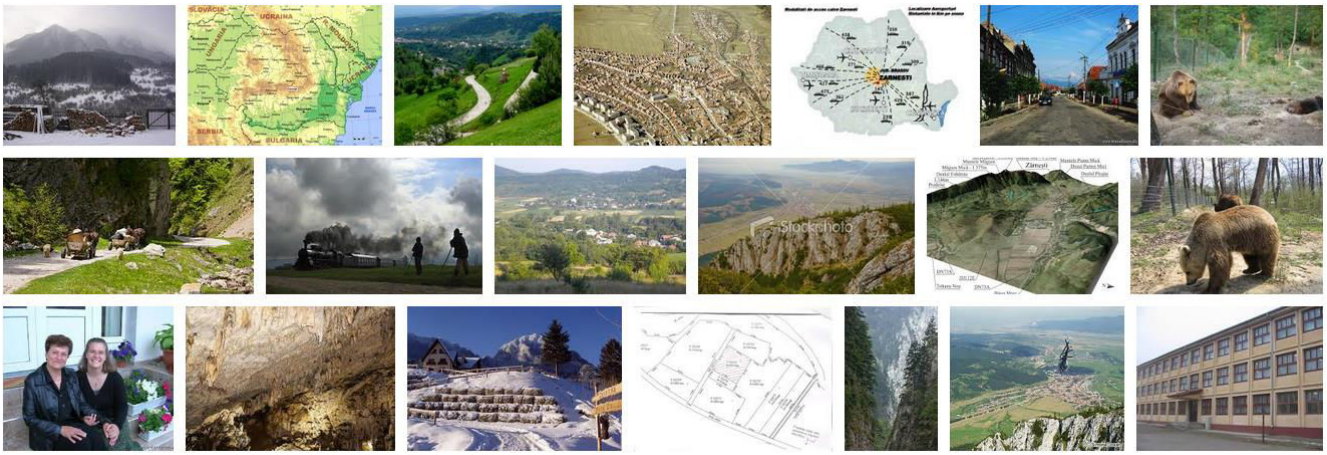
C

D

E

Source des images : *http://primaria-zarnesti.ro/festival-meserii-montane/*, consulté en mai 2013

Document 39 :
Les premières images associées à la requêtes « Zarnesti » sur le moteur de recherche *Google Images*



Recherche réalisée en juin 2013

Cependant, si Zarnesti semble revêtir certaines fonctions piémontines, la ville ne saurait être comparée à Chambéry dans la mesure où **la localité roumaine peut clairement être qualifiée *en* et *de* montagne**. Tout d'abord, d'après la loi Montagne roumaine, Zarnesti est considérée comme intégralement en zone de montagne. Aussi, la ville constitue un important point de départ pour les randonnées vers le Parc National Piatra Craiului dont elle abrite d'ailleurs le bureau exécutif et le bureau des guides. Zarnesti est également en position de « pied de col », au pied des routes trans-carpatiques menant à Pitesti ou à Targoviste. Pour tout cela, Zarnesti est par exemple plus proche de localités comme Bourg-Saint-Maurice que des villes du sillon alpin. En outre, la ville héberge depuis 2005 un parc-sanctuaire, ouvert aux visites, dont l'objectif est d'accueillir les ours blessés ou récupérés après une détention illégale (document 40). Là encore, Zarnesti est plus proche d'une commune comme Les Houches et son parc animalier du Merlet recensant des espèces alpines emblématiques (marmottes, bouquetins, chamois…) que d'une des métropoles du sillon alpin.
Zarnesti n'est donc pas cet espace flou qui définit le piémont : elle est avant tout une ville *en* et *de* montagne. Il semblerait en effet dans ce cas que les fonctions/activités/acteurs piémontins se confondent avec les fonctions/activités/acteurs de montagne : il n'y a pas de déconnexion spatiale entre la montagne et les fonctions piémontines de mise en relations réciproques entre la montagne et l'Ailleurs. Cette mise en relations se fait finalement *dans* et *par* la montagne elle-même.

Document 40 :
Panneau promotionnel du *sanctuaire des ours de Zarnesti*

Source de la photo : *http://primaria-zarnesti.ro/informatii-utile/rezervatia-de-ursi-zarnesti/, consulté en mai 2013*

Ce parc crée en 2005 sous l'impulsion d'une association locale soutenue par la *W.S.P.A* (*World Society for the Protection of Animals*) protège plusieurs dizaines d'ours dont la plupart étaient jusque là en captivité illégale.
L'imagerie utilisée est assez caractéristique de ce type d'infrastructures : alors qu'il s'agit évidemment d'un parc fermé, grillagé et étroitement surveillé, ce sont bien les idées de liberté et de « sauvage » qui sont mises en avant, tant par la figure de l'ours courant en pleine nature que par le logo du sanctuaire qui n'est autre qu'un dessin d'ours habillé à la manière de la Statue de la liberté. La personnification ou humanisation de l'ours est également récurrente dans ces imageries s'inscrivant dans un argumentaire qui pose systématiquement l'ours en victime.

Brasov : une tendance à la valorisation de l'image de la montagne

Localisée dans la courbure intérieure de la chaîne des Carpates à 600 mètres d'altitude, Brasov est la plus grande ville du centre de la Roumanie, avec environ 350 000 habitants (600 000 pour le *judet* de Brasov). La ville était déjà avant 1989 un centre économique important, notamment grâce à une production industrielle parmi les plus élevées du pays. Depuis la chute du régime communiste, de nombreuses industries ont fermé et ont été remplacées en partie par des P.M.E ou de grandes entreprises occidentales ayant délocalisé leurs activités productives. Mais aujourd'hui, Brasov est avant tout un centre de services et de tourisme de premier plan qui connaît une croissance économique à deux chiffres et accueille de nombreux étudiants dans ses différentes universités publiques et privées ainsi que dans ses nombreuses écoles supérieures. L'argumentaire promotionnel développé par la ville, qu'il s'agisse d'attirer les investisseurs économiques ou les touristes, est longtemps resté complètement déconnecté des Carpates. Cela est encore en grande partie vrai aujourd'hui. Les images de la ville mises en avant dans les documents promotionnels, notamment sur le site internet de la ville, ne font pas systématiquement apparaître la montagne comme cela est le cas pour les métropoles du sillon alpin. De même, l'événementiel en lien avec la montagne est quasi-inexistant, quels qu'en soient les domaines (salons, fêtes, festivals…) et les acteurs-montagne sont absents ou presque de la ville.

Néanmoins, depuis peu, une tendance à la valorisation du cadre montagneux semble être à l'œuvre à Brasov, cela s'inscrivant dans une logique nationale comme cela a déjà été démontré plus haut par l'évolution des logos de promotion touristiques. Ainsi, l'imagerie promotionnelle de la ville accorde une place de plus en plus importante aux montagnes : à la manière des villes du sillon alpin, Brasov se montre de plus en plus dans son cadre ou son écrin montagneux. D'ailleurs un nouveau logo a été choisi par le conseil municipal de Brasov en 2011 : les couleurs vertes et bleues associées aux montagnes ont remplacé les couleurs vives du logo précédent, les traits d'une ligne de crête se profilent et le slogan « *Respirez l'air de la montagne* » a fait son apparition (document 41). Avant que ce logo ne soit dessiné, une étude de marché avait été menée et celle-ci faisait ressortir que pour la majorité des habitants sondés, l'atout principal de Brasov était son cadre montagneux avec comme mots récurrents ceux de « nature », « montagne » ou encore « stations de ski ». Selon un article paru dans le journal *Buna Ziua Brasov* le 2 mai 2011, seulement 10 % des réponses plaçaient comme atout principal le passé historique de la ville. Certains événements prennent également depuis quelques années une teinte « montagne » ce qui permet ainsi à la ville de se promouvoir au sein de son cadre montagneux. Par exemple, Brasov a accueilli en février 2013 l'édition d'hiver du *Festival Européen Olympique de la Jeunesse*, événement pan-européen multi-sport se déroulant tous les 2 ans et permettant aux jeunes des 48 pays membres de *l'Association des Comités Olympiques Européens* de se confronter. Les différentes épreuves de cette édition se sont donc déroulées à Brasov (hockey sur glace…) ou dans les stations de ski des environs (Poiana Brasov, Predeal, Rasnov, Fundata).

Pour conclure, **il semblerait donc que certaines fonctions piémontines émergent depuis peu à Brasov qui tend ainsi à se rapprocher nettement des caractéristiques qui ont pu être relevées dans les villes du sillon alpin.** Néanmoins, des questions restent en suspens et mériteront de trouver des éléments de réponse dans ce travail, notamment : **jusqu'où peut aller la comparaison entre Brasov et les villes du sillon alpin au sujet de ces fonctions piémontines (nature, intensité, matérialisations spatiales) ? Ou encore, pourquoi ces fonctions piémontines émergeraient-elles à Brasov et pas ailleurs, notamment sur l'autre versant des Carpates entre Buzau et Pitesti ?**

Documents 41.A et 41.B :

L'évolution du logo promotionnel de Brasov : une volonté nette d'inscrire la ville dans les montagnes

Le logo d'avant 2011 avait pour objectif principal de renvoyer l'image d'une ville jeune, dynamique, en mouvement. Le nouveau logo ne répond plus aux mêmes volontés : il s'agit d'insister sur une image "montagne" et "nature", d'où le choix des couleurs vertes et bleues. Par le jeu des couleurs et des lignes, Brasov se place comme une ville au pied de la montagne. La montagne est en arrière-plan avec des crêtes de couleur bleue, alors que "Brasov" est écrit en vert et que le "v" du mot constitue bien un pied de montagne ou une vallée. Brasov ne se présente donc pas comme "la montagne", mais comme étant au pied d'une montagne qui se veut horizon, écrin, mais tout de même facilement accessible (transition douce du vert au bleu, sommets arrondis et bleu engageant).

A. Merle 2013, logos : *www.prinbrasov.com*, juin 2013

Photo 16 :
Le magasin *Himalaya* au centre de Brasov, spécialisé dans la vente de matériel de montagne
(cliché : A. Merle, août 2013)

Photo 17 :
Le magasin *Salomon* au centre de Brasov
(cliché : A. Merle, août 2013)

Photo 18 :
Le mont Tampa (1000 mètres) surplombant Brasov et fortement valorisé et patrimonialisé par la ville :
(cliché : A. Merle, août 2013)

Photo 19 :
Vue de Brasov à partir du télécabine montant au Mont Tampa
(cliché : A. Merle, août 2013)

Les fonctions piémontines en Roumanie semblent donc fortement associées à la montagne, comme en témoigne parfaitement bien l'exemple de Zarnesti et, dans une moindre mesure, de Brasov que nous interrogerons davantage plus loin dans notre travail. Au contraire, dans les Alpes du Nord françaises, ces fonctions piémontines semblent davantage métropolitaines et déconnectées de l'espace considéré comme clairement *en* et *de* montagne. Comment comprendre ce décalage ? **L'hypothèse d'un processus d'extériorisation des fonctions piémontines dans le cas alpin est-elle pertinente ?**

Encadré 10 : ***Premier séjour en Roumanie : impressions de terrain…***

Jour 1 : Esprit, es-tu là ?

La question est apparue dans l'avion en direction de Bucarest, en plongeant la main dans ce que les compagnies aériennes nomment « bagage à main », même si cette appellation demeure un mystère pour un bagage au standard bien loin du sac à main (55cm x 35cm x 25cm et 12 kg au maximum). C'est donc en effleurant du bout des doigts le bloc-notes vierge acheté la veille que, tout à coup, sans prévenir, a surgi LA question : que penser d'un « carnet de terrain » ? Les questions s'enchaînent. Quelle utilité ? Ecrire quoi ? Pour qui ? Secret ou diffusé ? Quand l'écrire ? Si diffusé, le retoucher ou non ? Trop de questions. Faut-il toujours se poser des questions ? Mince, encore une question. Finalement, même de façon arbitraire, il faut trancher. C'est décidé, il y aura bel et bien un carnet de terrain, au moins pour ce premier séjour en Roumanie. Bloc-notes, stylo : c'est parti. Le mouvement aide l'écriture, ce carnet sera écrit durant les temps de transport, ici dans l'avion, ensuite d'une ville à l'autre dans la voiture que nous louerons. Il figurera dans le travail final, avec le minimum de retouches possible. Nous nous cantonnerons à y faire figurer des impressions au sens entendu pour désigner le courant de peinture du même nom. Il s'agira donc essentiellement d'impressions fugitives plutôt que d'une approche figée, académique et « réaliste » du terrain. Pour le lecteur/correcteur, ce sera le moyen de saisir, si ce n'est *l'esprit du lieu*, au moins *l'état d'esprit* de celui qui a fait de ce lieu son terrain d'étude.

Jour 2 : Première impression : toujours la bonne ?

Les premières heures voire les premières minutes dans un endroit inconnu sont celles du foisonnement. Tous les sens sont en éveil, tout est analysé : architecture des bâtiments, enseignes des commerces, état des routes, signalisation routière, comportement et mode vestimentaire des autochtones, odeurs, bruits, musiques… Tout cela crée la première impression, la première représentation que l'on se fait de cet espace inconnu. Pourtant, dans quelle mesure cette première impression n'est-elle pas conditionnée par les représentations que l'on avait avant de partir ? Une mesure difficile à déterminer et tout travail de recherche sur ce sujet s'avèrerait difficile - mais ô combien intéressant - tant les biais sont nombreux.

Au cours de ses études universitaires, il n'est pas rare d'apprendre la technique dite de « lecture rapide » permettant de retenir les aspects importants d'un texte. Cette méthode de lecture a fait ses preuves et de nombreux spécialistes ont montré une efficacité identique voire meilleure que pour la « lecture lente ». Peut-on imaginer un « coup d'œil rapide » en ce qui concerne l'approche de terrain, c'est-à-dire une technique permettant de capter en peu de temps l'essentiel de ce qu'un terrain peut nous apprendre ?

Jour 3 : une arriération très en avance sur son temps…

En route pour Brasov. Encore une charrette tirée par un maigre cheval. Impossible de ne pas penser à l'image d'Epinal du paysan roumain et de sa charrette pleine de foin tirée par un cheval, encore présente jusque dans les manuels scolaires du secondaire, bien souvent à côté d'une image de moisson dans la Beauce où s'alignent de rutilantes moissonneuses toutes plus modernes les unes que les autres. L'arriération est une image qui colle à la peau de la Roumanie, au moins en Europe occidentale. Le passé communiste de la Roumanie, surtout durant sa phase d'essoufflement et de déclin, a également contribué à véhiculer l'image d'un pays exsangue et en retard. La période socialiste a été synonyme de grandes transformations spatiales, à toutes les échelles. Son effondrement aussi. Mais il serait réducteur de s'en tenir là, comme cela a été largement le cas dans la géographie des années 1970 à 2000. Oui, le socialisme a existé. Oui, son avènement comme sa chute ont été accompagnés de grandes recompositions spatiales. Mais cette période reste une parenthèse de quelques décennies et ne devrait éclipser la prise en compte du temps long. D'ailleurs, l'image d'arriération largement associée à la Roumanie en Europe occidentale trouve clairement son origine aux XVIII^{e} et XIX^{e} siècles, quand l'Europe occidentale cherchait à légitimer sa domination mondiale par une prétendue avance technologique et civilisationnelle. Certains guides ne rapportent-ils pas que lorsque Marie, petite-fille de la reine britannique Victoria, épousa en 1892 Ferdinand I^{er} (héritier du trône roumain), les Anglais furent consternés par cette mésalliance avec un prince d'un pays alors considéré comme « semi-barbare » ?

Jour 4 : Suivez le guide…
Visite de la magnifique église fortifiée de Prejmer, à une quinzaine de kilomètres au nord de Brasov. La région est constellée de châteaux, de citadelles et d'églises fortifiées saxonnes, toutes inscrites sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Outre la très faible valorisation urbanistique de ces monuments qui semblent sortir de nulle part, ce qui paraît frappant c'est aussi l'absence de valorisation commerciale. Personne pour proposer aux touristes depuis Brasov des *tours* à la journée ou la demi-journée pour visiter cette région. Personne non plus pour vous proposer une chambre chez l'habitant. Même les serveurs et les commerçants semblent très peu enclins à attirer le client éventuel. Sans même oser une comparaison avec l'Asie ou l'Amérique latine, on remarquera là une différence notable avec certains pays voisins (Turquie, Bosnie, Croatie, Monténégro, Serbie…).

Jour 5 : La théorie du 7e kilomètre
5e jour de terrain. Des centaines de kilomètres parcourus. Cependant, quoi qu'il en soit, nous sommes bel et bien dans le 7e kilomètre. La théorie du 7e kilomètre est simple : dans une course de 10 kilomètres (appelé couramment un « 10 000 mètres), le 7e kilomètre est le plus dur. Le coureur n'a plus la fraîcheur et l'adrénaline du début de course. Il ne peut encore apercevoir la ligne d'arrivée et jeter ses dernières forces dans la bataille. Il s'essouffle. Pire, il doute. Aujourd'hui, en ce 5e jour de terrain, nous sommes bel et bien dans ce 7e kilomètre. Beaucoup de choses vues, autant de questions, de réflexions, de contradictions. Le doute s'installe, on réfléchit. Que suis-je venu chercher ? Qu'ai-je trouvé ? Jusqu'à la question finale : qu'est-ce que je fais là ? Voir son père marcher à côté de soi permet de faire taire l'angoisse : cette course aura au moins été un moment de partage entre un père et son fils.

Jour 6 : Prendre le melon : une question de méthode.
Petit supermarché dans le centre de Sibiu, rayon fruits et légumes. Il est toujours amusant d'observer les gens choisir un melon. Outre le prix et l'origine qui peuvent avoir une influence non négligeable dans ce choix, reste encore ensuite à prendre « le bon », celui qui ravira l'ensemble des personnes assises autour de la table dans quelques heures ou dans quelques jours. A chacun sa technique. Il y a celui qui sous-pèse le melon : il le prend dans une main, lève la main de bas en haut voire, parfois, n'hésite pas à lancer légèrement le melon en l'air. Il y a celui qui préfère sentir le curcubitacé, cherchant à en saisir les arômes comme autant de promesses gustatives. Scène toujours étrange de voir ces gens poser leur nez sur l'épaisse peau des melons, sans jamais prendre celui posé par un autre renifleur situé juste à côté. D'autres, encore, observent ou triturent la queue du melon en partant du principe que celle-ci se détachera d'autant plus facilement que le fruit sera mûr. Ou encore, il y a celui qui compte le nombre de tranches (ou rayures) que compte le melon, s'embarquant ainsi dans une course effrénée pour trouver le légendaire melon à 10 rayures qui promet mondes et merveilles. Mais le plus amusant n'est pas là. La partie la plus drôle débute quand, autour de la table, de façon quasi systématique, une personne réalise un commentaire, bon ou mauvais, sur le goût du melon proposé. A ce moment précis, il convient alors de lancer, de façon bien innocente et naïve « comment faut-il faire pour choisir un bon melon » ? Non seulement chacun dévoilera sa méthode, mais surtout chacun cherchera à la défendre, par exemple d'un « inutile de les sentir, ils sortent de grands frigos et n'ont pas d'odeur » ou d'un « certains melons pèsent lourds mais ils sont pleins d'eau »… Ou comment le choix d'un melon peut faire référence au travail de thèse : postulats et hypothèses (par la lecture ou l'expérience), déploiement d'une méthode, résultats, justification et approche critique de la méthode déployée qui sera toujours à nouveau critiquée par d'autres.

Jour 7 : La boucle est bouclée…
Retour au point de départ par la Transfagarasan, route impressionnante traversant les Carpates et construite sur ordre de Ceausescu. Pour en rester aux impressions, comme cela était la règle dans ce carnet de terrain, il est possible que l'impression ressentie ne soit pas la même d'un côté et de l'autre des Carpates. Côté nord, en Transylvanie, le sentiment dominant est celui d'une plus grande proximité avec des caractéristiques « occidentales » : cela tient peut-être au passé de cette région, sous influence forte des Saxons, des Hongrois, des Habsbourg. Côté sud, la Valachie a davantage a un aspect balkanique. Impressions à creuser.

IV.
Sur la possibilité d'une extériorisation des fonctions piémontines dans le cas alpin

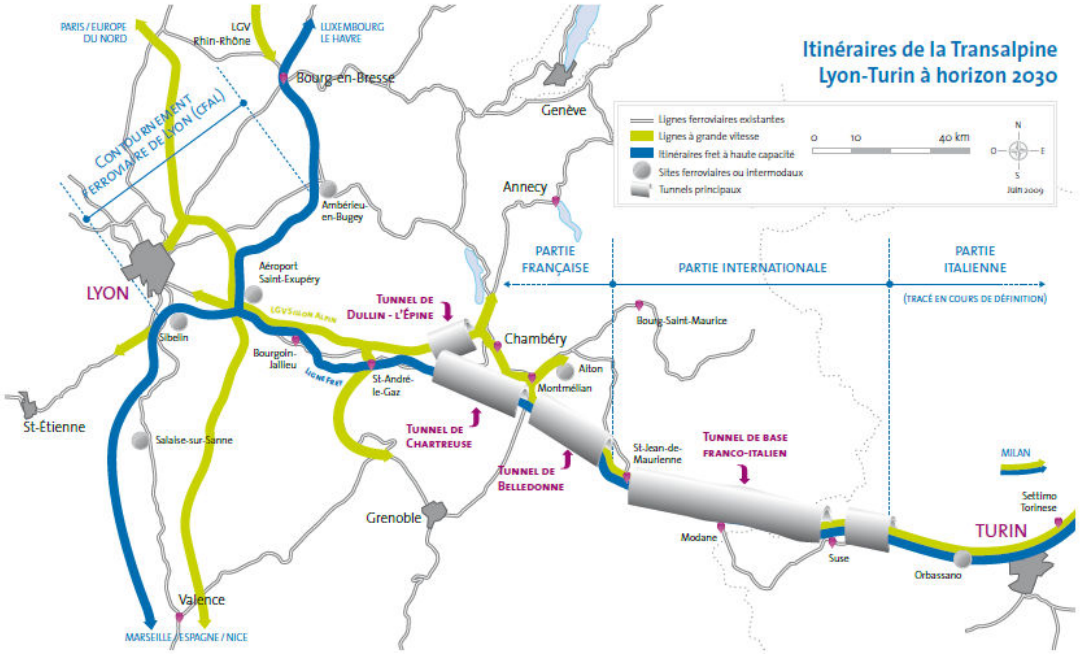
> « *Puis, tout à coup, il paraissait pris d'un sursaut brutal. Il frissonnait. Alors surgissait l'assaillant, s'incrustant, la vision qui l'hantait : un court instant, il savait, il voyait, il saisissait* ».
>
> (Perec, 1969, p. 21)

En admettant de définir le piémont d'abord par un ensemble de fonctions spécifiques (porte, vitrine, théâtre), alors **le piémont devient un espace-support susceptible de changer de localisation au cours du temps**. C'est ce que relève par exemple X. Bernier (2004) quand il voit dans la mise en service du terminal de report modal à Aiton, à l'entrée de la vallée de la Maurienne, un processus d'**extériorisation** du point de franchissement alpin. L'auteur poursuit en expliquant qu'à terme, peut-être, ce point de franchissement sera reporté toujours plus en aval, par exemple à Culoz, Ambérieu ou Lyon. Cette fonction piémontine d'articulation transversale, de porte traversière se verrait ainsi décalée toujours plus loin du massif du fait de l'avènement de la grande vitesse et des tunnels de base. K. Sutton (2011) montre quant à lui, toujours par l'étude des traversées ferroviaires alpines, que le processus à l'œuvre est plus complexe, **l'extériorisation se doublant parfois d'une intériorisation de certaines fonctions.** Ce double processus extériorisation/intériorisation se matérialiserait par exemple dans la désaffection de Culoz comme nœud ferroviaire, à la fois supplanté en aval dans la redistribution du trafic par Lyon Part-Dieu et en amont par Chambéry.

Dans certains cas, ces processus d'extériorisation/intériorisation des fonctions piémontines ont pu être ralentis par les pouvoirs centraux pour répondre à des enjeux d'ordre stratégique. La gare de Canfranc (Desmischel, 2008) dans les Pyrénées en est une illustration. Cette gare internationale construite à 1200 mètres d'altitude et inaugurée en 1928 était l'œuvre d'un gouvernement espagnol opposé à un tunnel transpyrénéen qui aurait débouché bien trop loin de la frontière. Les invasions napoléoniennes étaient encore un souvenir douloureux, l'Espagne préféra donc le choix d'une gare internationale en altitude, protégée par un fort au Col des voleurs. L'extériorisation de la fonction traversière a été ici clairement empêchée par un pouvoir central soucieux de ne pas engendrer un effacement du rôle défensif de la montagne**.** Lors de l'inauguration de la gare de Canfranc, le roi Alfonso XIII d'Espagne, en présence du Président de la République Française Gaston Doumergue aurait déclaré : « *Les Pyrénées n'existent plus !* », alors même que l'objectif de l'Espagne était bel et bien de maintenir cette barrière pyrénéenne. Dans les Alpes du Nord, il n'y eut pas cet enjeu stratégique pour empêcher une extériorisation de la fonction traversière, puisque le tunnel ferroviaire de Fréjus vit le jour sous l'égide d'un roi de Piémont-Sardaigne contrôlant alors les deux versants du massif alpin. Aujourd'hui, à l'heure de l'ouverture des frontières intra-européennes et d'une intensification croissante des échanges, ces processus extériorisation/intériorisation des fonctions piémontines sont avant tout corrélés à l'évolution des conditions de circulation (technique, vitesse…). Néanmoins, parfois, des blocages politiques peuvent voir le jour. C'est le cas du projet Lyon-Turin qui, bien qu'officiellement soutenu par l'ensemble des métropoles du sillon alpin, est tout de même perçu par ces mêmes acteurs, comme un risque d'affaiblissement de leur territoire. La

crainte de ces acteurs est en effet de voir la logique piémontine tri-dimensionnelle définie plus haut leur échapper au profit d'un glissement toujours plus en aval, dans ce cas en direction de la métropole lyonnaise et de l'ensemble de la vallée du Rhône. En effet, comme en témoigne la carte ci-dessous, une majorité de points de rupture de charge seront situés encore plus en aval (Ambérieu, plate-forme de Saint-Exupéry…), dans l'actuel avant-pays, éventuel piémont de demain.

Document 42 :
Le Lyon-Turin : une multiplication des tunnels de base repoussant toujours plus en aval le pied de traversée
Source : document du *Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin*, 2010

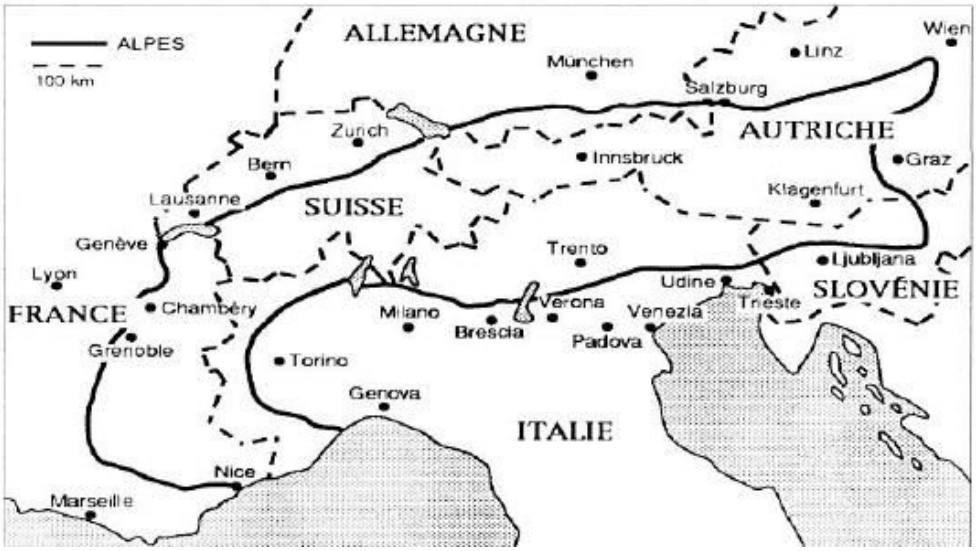


Outre la logique transversale, c'est aussi **la logique altitudinale** qui pourrait échapper au sillon alpin, par exemple avec le développement de bus directs entre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et les stations alpines. C'est d'ailleurs pour pallier ce risque que le développement des aéroports chambériens et grenoblois figure parmi les objectifs communs et prioritaires de ces métropoles. Ce passage tiré de documents diffusés par le Sillon Alpin est révélateur de cette prise de conscience : « *les terres de transit sont bien souvent celles des activités logistiques, secteur qui connaît ces dernières années un essor exponentiel. Si la topographie du territoire et la rareté du foncier empêchent le Sillon Alpin de surfer sur cette vague porteuse, il est cependant nécessaire de faciliter l'implantation d'entrepôts logistiques à proximité des frontières du Sillon. La porte d'entrée logistique du Sillon Alpin est aujourd'hui située en région lyonnaise. Le Sillon Alpin assume quant à lui des fonctions de transit. Le premier enjeu est d'en limiter les contraintes, et seulement ensuite de savoir en cultiver les opportunités », estime Olivier Klein, enseignant chercheur au Laboratoire d'économie des transports à Lyon. Pour cultiver les opportunités, les élus doivent veiller à bien connecter leur territoire avec ces entrepôts logistiques, même s'ils sont plutôt en périphérie du territoire, afin de tirer vers le haut les activités locales. Ce sera notamment le cas avec la liaison ferroviaire Lyon-Turin* [25]».

[25] *Les cahiers du Sillon Alpin*, 2008, n°6

Ce processus de glissement de fonctions piémontines échappant au sillon alpin pourrait également se constater dans le champ de la connaissance. Ainsi G. Plassmann et N. Subotsch (1995) posent la question d'une **extériorisation de la connaissance sur la montagne**. Les deux auteurs - tous deux alors à l'université de Grenoble - notent ainsi (1995, p. 27) : *« de toutes les universités associées au fait alpin, cinq seulement sont implantées à l'intérieur des Alpes (Innsbruck, Klagenfurt, Grenoble, Savoie et Trente) sachant que l'université de Savoie est une création relativement récente. La majorité des universités qu'on peut associer aux Alpes se situent en effet à leur périphérie (Salzbourg, Graz, Ljubljana, Berne, Nice, Vienne, Lausanne, Genève, Brescia, Udine). Un troisième groupe en est même relativement éloigné (Munich, Zurich, Milan, Turin, Marseille, Lyon, Vérone, Venise, Gênes, Trieste, Padoue, Linz...)* ». Une carte insérée dans le texte sert même de « justification » aux deux auteurs, puisqu'elle donne à voir les villes considérées *en* montagne et celles considérées *hors* montagne. Evidemment, Grenoble est *en* montagne (et mérite donc de ce fait de conserver ce « pré-carré » de la connaissance sur la montagne…).

Document 43 :
Les universités considérées comme « alpines » selon Plassmann et Subotsch (1995)



Source : Plassmann et Subotsch (1995, p. 28)

Enfin, c'est aussi la fonction piémontine de **vitrine** de la montagne qui peut également connaître des processus de glissement. Ainsi, concernant les Jeux Olympiques, il est de moins en moins rare que des métropoles relativement éloignées de la montagne accueillent les Jeux. Ce fut par exemple le cas de Turin, ville située à près de 2 heures de transport de Sestriere où se déroulaient de nombreuses épreuves. Ces grandes métropoles extra-montagnardes jouant sur leur accessibilité, leurs atouts logistiques et leur capacité à recycler les infrastructures sportives, parviennent ainsi à attirer à elles certaines fonctions piémontines. Il en est de même pour l'événementiel associé à la montagne qui, parfois, se déroule dans des métropoles situées à longue distance euclidienne de la montagne. L'exemple du *Festival Montagne et Musique* est à ce titre assez révélateur. Organisé tous les ans depuis 1994 à Palaiseau par *Cocktail Scandinave* (enseigne de mobilier et de décoration d'intérieur) et l'*A.S.B.M* (Association *Sportive de Bûcheronnage Moderne*), ce festival se déroule depuis ses débuts à Palaiseau. La municipalité est pleinement partie

prenante de l'événement et les services techniques de la ville participent activement à la tenue du festival. L'événement, qui se déroule sur deux jours et accueille selon les organisateurs plus de 20 000 visiteurs, est l'occasion d'un concours international de bûcheron, de concerts gratuits, mais aussi d'une promotion importante de la montagne alpine et de ses produits (gastronomie, sports d'hiver…) coordonnée par *Savoie Mont Blanc Tourisme* et *l'Ecole de Ski Français* notamment. Quels que soient les acteurs évoqués, l'objectif est bel et bien d'organiser l'événement promotionnel au plus près du bassin de clientèle principal ou à conquérir, quitte à organiser un festival sur la montagne dans un espace clairement *hors*-montagne.

Document 44 :
Le programme du Festival Montagne et Musique de Palaiseau

LE VILLAGE

Découvrez un véritable village de montagne à seulement 25 km de la tour Eiffel... (vieux métiers, produits artisanaux, jeux traditionnels, sculpture sur bois et sur glace, chiens de traîneaux, etc...)

LES ANIMATIONS

Concerts et animations prennent possession de 2 des principales rues de la ville pour offrir aux 20 à 30.000 franciliens qui s'y pressent, des animations dont les recettes permettent de réaliser les rêves d'enfants malades par l'intermédiaire des associations A chacun son Everest et Etoiles des Neiges.

Pour enfants et adultes :
la pêche à la ligne, la pomme dans le tuyau, le Chamboul'tout ...

En savoir +

LES VIEUX MÉTIERS

Les vieux métiers à découvrir ou à redécouvrir, tout est fabriqué sur place sous le regard émerveillé des visiteurs

En savoir +

LA GASTRONOMIE

est également présente avec une maxi tartiflette qui mijote dans une immense poêle, la raclette, les crêpes, la barbe à papa, les churros, la soupe des alpages qui marmite dans un chaudron géant, le vin chaud, le vrai jus de pomme pressé à l'ancienne devant vous, les bugnes préparées et cuisinées sur place, le café préparé par le grilleur de café etc...

En savoir +

Retrouvez en photos les vieux métiers

Retrouvez en photos la gastronomie savoyarde du festival montagne et musique

http://www.fetedelamontagne.com/, consulté le 10 août 2013

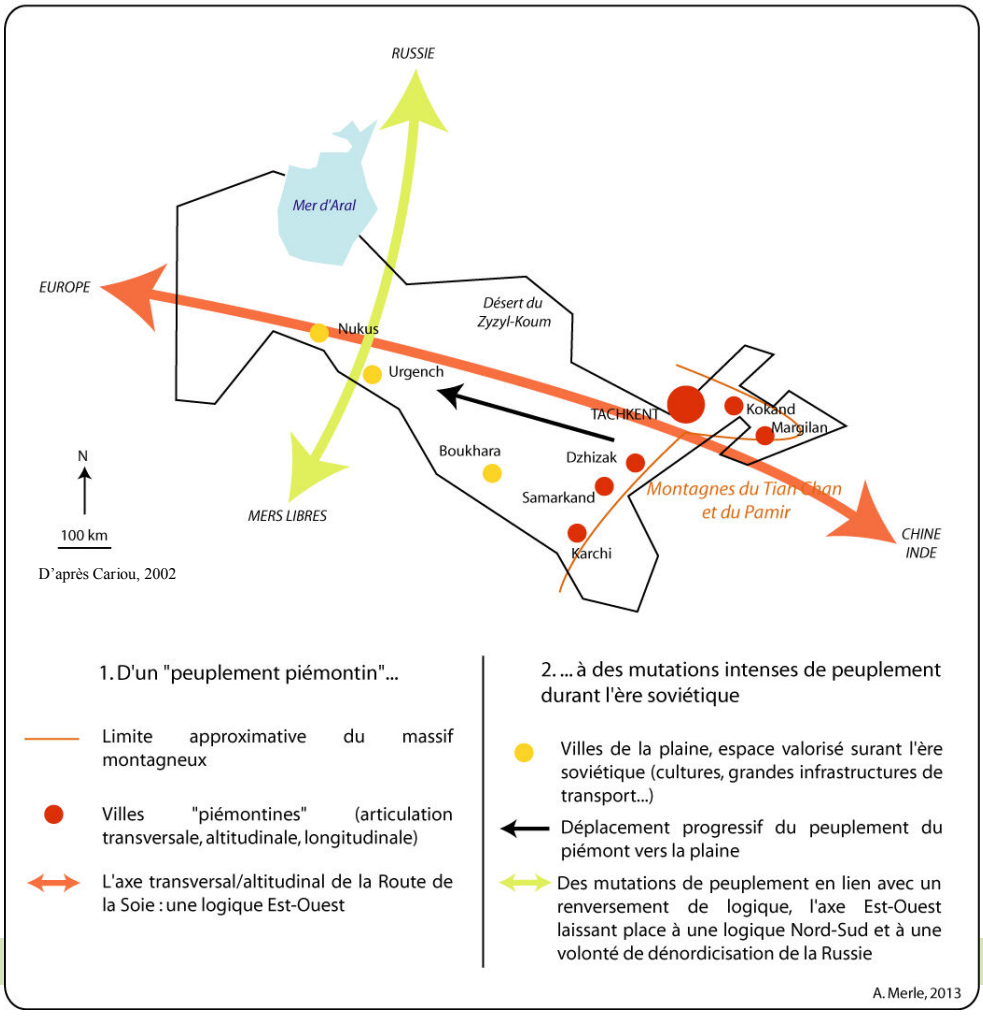
Encadré 11 : *Détour par l'Asie Centrale : piémont et montagne en Ouzbékistan (Cariou, 2002)*

« Comment comprendre le glissement progressif du centre de gravité démographique et économique des piémonts en direction des plaines ? ». A. Cariou, après avoir posé cette question montre que le peuplement ouzbek est, à l'origine, un « *peuplement de piémont* » avec plusieurs éléments explicatifs. Une des raisons invoquée est la logique transversale qui anime le piémont dans une montagne ouzbek historiquement traversée (route de la soie). A. Cariou écrit ainsi : *« Malgré les vicissitudes de l'histoire, le réseau urbain actuel de l'Ouzbékistan s'inscrit encore largement dans cette logique de contact entre plaine et montagne : Samarcande situé à 700 m d'altitude s'épanouit à l'ombre de la chaîne du Zéravchan ; Tachkent, à 450 m d'altitude, vit au pied de l'extrémité des Tian Shan ; Kokand, Margilan, se localisent sur la marge sud du bassin montagnard du Ferghana dominée par la haute chaîne du Pamir-Alaj. En définitive, les oasis des piémonts ont fixé de façon privilégiée les hommes et leurs activités dans des oasis qui, disposées en un long chapelet, ont constitué autant de jalons sur l'antique Route de la soie. »*

Pourtant, l'auteur note que durant la période soviétique le peuplement ouzbek a évolué, la population quittant progressivement les piémonts pour gagner les plaines. L'auteur écrit en effet : *« toute cette nouvelle forme de peuplement s'est organisée autour d'axes modernes de communication dont l'installation a été facilitée par la monotonie du relief : chemin de fer, grandes routes et autoroutes suivent un tracé rectiligne qui se fond dans le paysage géométrique du parcellaire. Ces moyens de transport modernes, qui délaissent désormais la zone des piémonts et des montagnes, ont permis une rapide intégration des plaines à l'économie nationale et internationale »*. L'auteur détaille également l'importance de la mise en valeur des terres de la plaine ouzbek par les soviétiques (culture du coton…), attirant inexorablement - de façon plus ou moins volontaire - la main d'œuvre des piémonts. Mais c'est aussi un changement d'orientation qui anime l'Ouzbékistan durant l'ère soviétique. En effet, de par ses conquêtes méridionales, la Russie cherche surtout la dénordicisation et l'accès aux mers libres : la logique Nord-Sud l'emporte sur la logique Est-Ouest en Ouzbékistan. La logique transversale qui animait alors le pays (et le piémont) perd de son intensité. Le piémont perd alors de son dynamisme, de son attractivité, de sa population.

Cet exemple montre là encore à quel point les fonctions piémontines sont évolutives dans le temps (éphémères) et dans l'espace (mouvantes), ici du fait de reconfigurations territoriales de bien plus petite échelle.

Figure 27 : Le glissement progressif du peuplement en Ouzbékistan



A ce stade de la réflexion, il est possible de souligner que le glissement des fonctions piémontines, en amont ou en aval, est un processus qui semble échapper aux territoires concernés et fortement liés aux évolutions des infrastructures de transport et des conditions de circulation. Il apparaît être le fruit d'acteurs d'échelons supérieurs (pouvoirs centraux, U.E…) et/ou extérieurs (métropoles périphériques plus ou moins lointaines) et répondant à des enjeux d'ordres techniques et politiques. Ainsi, par exemple, K. Sutton (2011) voit dans la plate-forme intermodale d'Aiton l'expression d'une intériorisation temporaire d'une fonction métropolitaine, ce terminal ayant eu dès sa création vocation à disparaître à terme au profit de Lyon Sibelin. Enfin, au moins dans le cas du sillon alpin, **ce glissement des fonctions piémontines semble bel et bien se faire au profit des métropoles même si la corrélation avec la métropolisation reste encore à interroger, mais permettra à coup sûr de mieux comprendre les processus à l'œuvre dans ce phénomène d'extériorisation ou de glissement des fonctions piémontines.**

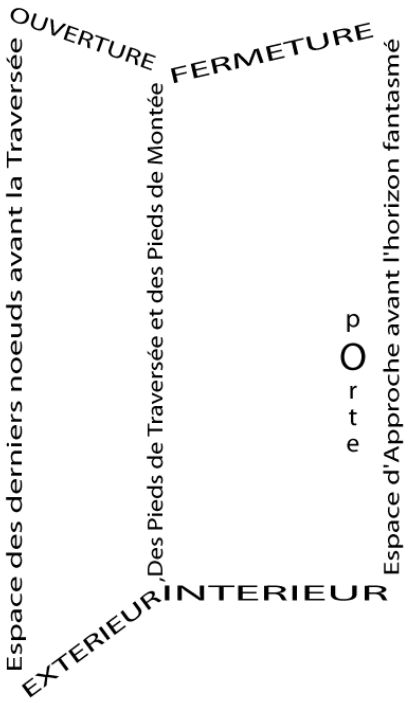
Le constat qu'aucune complémentarité entre l'espace Buzau-Pitesti et la montagne carpatique pourtant touristique n'apparaissait dans les représentations picturales (chapitre 1) nous a obligé à envisager un changement de méthode ou, tout du moins, d'outils. Plutôt que de passer par une analyse d'images, nous nous sommes alors attachés à interroger les infrastructures de transport et l'événementiel, susceptibles selon nous de faire apparaître plus facilement d'éventuelles complémentarités avec la montagne. C'est fort de cette nouvelle hypothèse que nous en sommes retournés au terrain alpin. L'étude des infrastructures de transport et de l'événementiel nous a alors permis de faire émerger trois fonctions assurées - non exclusivement - par le sillon alpin : porte, vitrine et théâtre. Ces fonctions sont plus qu'une complémentarité exclusive avec la montagne, elles sont en réalité des fonctions de mises en relations entre montagne et non-montagne, mais aussi entre les espaces situés de part et d'autre de la montagne. Cela permet désormais de mieux comprendre la genèse des postulats 1 et 2, et partiellement du postulat 3 (*cf* introduction).

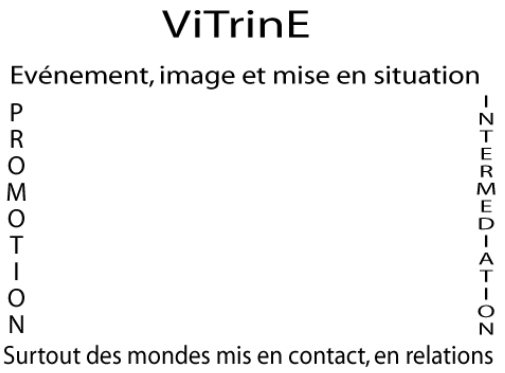
Ceci étant alors constaté, un retour sur le terrain roumain s'imposait pour trouver d'éventuelles traces de ces fonctions dites « piémontines » dans l'espace Buzau-Pitesti. Or, aucune trace de ces fonctions ne fut à nouveau décelée, ne faisant que confirmer le constat établi à partir des analyses picturales. De nouvelles hypothèses furent envisagées pour comprendre ce décalage. L'une d'elles fut concluante : ces fonctions piémontines se déploient en fait dans des espaces clairement considérés comme *en* et *de* montagne. L'espace Buzau-Pitesti, pourtant nommé et présenté comme étant un piémont, ne semble finalement animé par aucune complémentarité avec la montagne, encore moins par de quelconques mises en relations avec celle-ci.

Une nouvelle hypothèse se devait d'expliquer ce décalage entre terrain roumain et terrain alpin. Il s'agit de l'hypothèse 4 (*cf* introduction) proposant la possibilité d'un processus d'extériorisation des fonctions piémontines qui se serait déroulé dans le cas alpin mais pas dans le cas roumain. Ce glissement toujours plus en aval des fonctions piémontines dans le cas alpin semble bel et bien confirmé, mais de nombreuses questions restent encore en suspens notamment au regard d'une localisation de ces fonctions préférentiellement urbaines (d'où l'hypothèse 5).

.

Encacdré 12 : Ecrire autrement...
Les fonctions piémontines : essai pour un dictionnaire de la géographie en calligrammes





A. Merle, 2014

> « *Le lecteur qui voudrait marquer ici une pause, le peut. Nous en sommes arrivés, ma foi, à ce que d'excellents auteurs (Jules Sandeau, Victor Margueritte, Henri Lavedan, Alain Robbe-Grillet même, dans son tout dernier* Carême de Noël*) appellent une articulation naturelle.* »
>
> (G. Perec, 1966, p. 43)

A ce stade de la réflexion et après un va-et-vient permanent entre la définition bibliographique du piémont et nos deux terrains d'étude - dont il a même été parfois nécessaire d'élargir le champ -, plusieurs conclusions semblent pouvoir être tirées :

- La définition bibliographique du piémont est réductrice. Si l'idée du flou - que nous avons complété de l'intermédiarité - semble pertinente, celle d'une complémentarité « naturelle », exclusive et de logique strictement altitudinale avec la montagne l'est beaucoup moins. Après une étude menée notamment sur les infrastructures de transport et les conditions de circulation, il apparaît assez nettement que la complémentarité d'ordre altitudinal ne saurait suffire à définir le piémont qui doit également être pensé par rapport à « l'autre côté de la montagne » selon une logique transversale. Aussi, l'idée de complémentarités exclusives entre piémont et montagne semble devoir être dépassée par la nécessité de penser le piémont dans les mises en relations qu'il assure à la fois entre montagne et non-montagne, mais aussi entre la montagne « proche » et les autres « montagnes ».

- Le piémont pourrait être considéré comme l'espace animé par un certain nombre de fonctions spécifiques de mises en relations. Ces fonctions seraient celles :

  - de **porte**, c'est-à-dire d'espace du début de la séquence d'Approche avant le franchissement ou la montée en altitude, ou, autrement dit, espace des Pieds de Traversée et des Pieds de Montée comprenant ainsi les derniers nœuds infrastructurels avant une montagne marquée par leur absence.

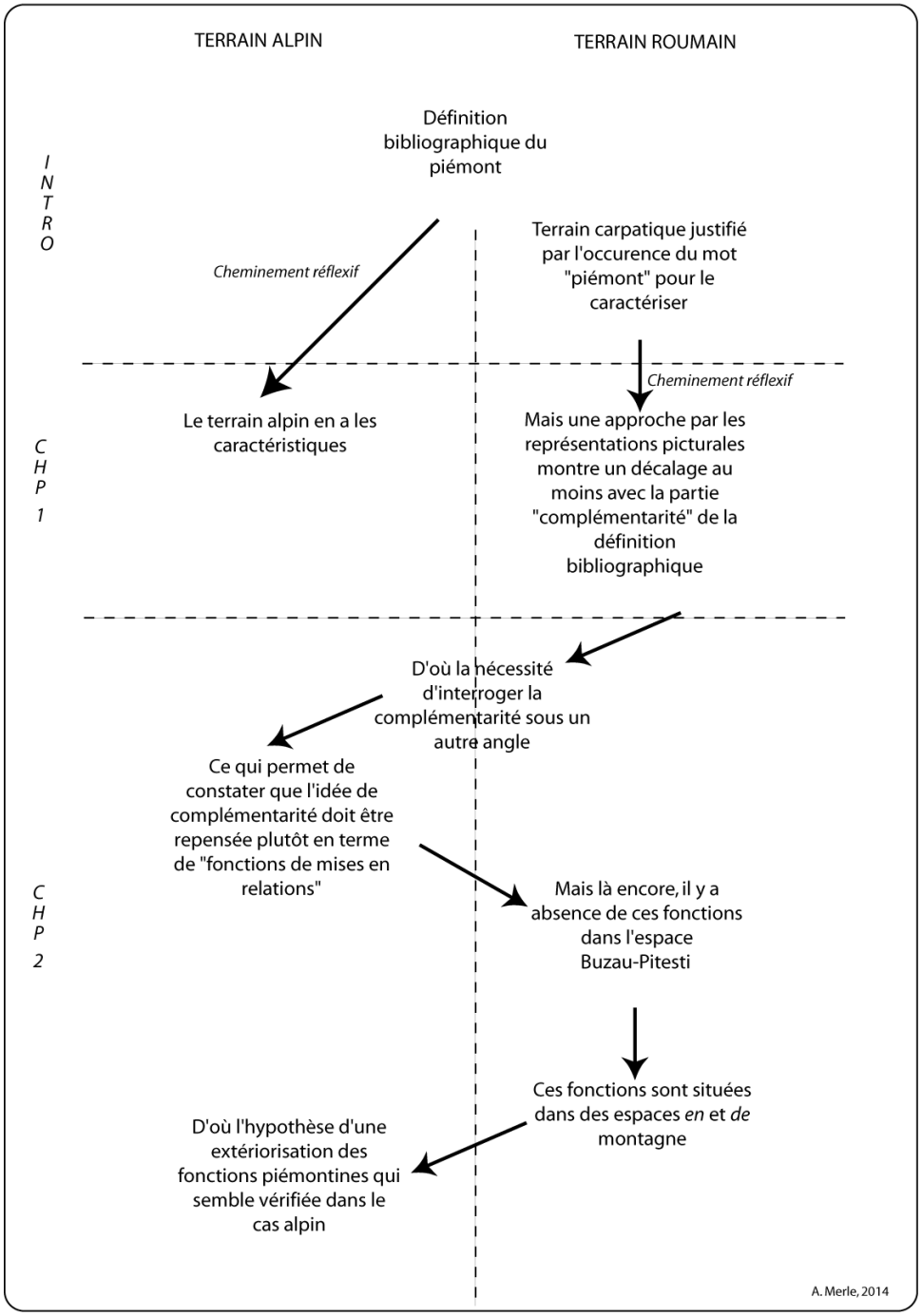
  - de **vitrine**, c'est-à-dire d'espace intermédiaire de mise en scène des acteurs « montagne » et de mise en contact des acteurs liés à la montagne entre eux et avec les acteurs « non-montagne ».

- de **théâtre**, c'est-à-dire comme espace de visibilité, de représentation et de mise en scène d'acteurs définis comme « montagnards »

- Ces fonctions sont susceptibles de changer de localisation au cours du temps, ce qui donne au piémont un caractère non figé, éphémère, prenant donc le contre-pied d'une approche strictement physique du terme qui s'inscrit nécessairement dans des temporalités beaucoup plus longues. Néanmoins cette hypothèse reste encore à interroger au regard du terrain roumain qui ne semble pas concerné par un quelconque glissement ou déplacement de ces fonctions.

« *Ou, un court instant sous trois traits droits, l'apparition d'un croquis approximatif, insatisfaisant* »
(G. Perec, 1969, p. 19)

Figure 29 : Synthèse du cheminement réflexif suivi en première partie



Deuxième partie

Situation piémontine et métropolisation

Chapitre 3.
Les acteurs piémontins ou l'interspatialité comme élément de définition du piémont……..……144

Chapitre 4.
Les fonctions piémontines des villes su sillon alpin, entre coopérations et concurrences métropolitaines……173

Page précédente :
Document 45 : Situation piémontine et métropolisation : un nouveau regard ?

Photographie présente sur le site *Chambéry Métropole*, consulté le 2 avril 2014
http://www.chambery-metropole.fr/430-sentiers-de-randonnees.htm

> « *[Il] décida un jour que sa vie tout entière serait organisée autour d'un projet unique dont la nécessité arbitraire n'aurait d'autre fin qu'elle-même.* »
>
> (Perec, 1978, p. 152)

Au vu de ce qui a été constaté dans la première partie de ce travail, de nouvelles interrogations et hypothèses se font jour. Les fonctions piémontines relevées dans le cas alpin semblent se déployer essentiellement au sein des villes. L'extériorisation de ces mêmes fonctions paraît très liée à l'évolution des conditions de circulation et au processus de métropolisation. Ces impressions sont-elles justes ? Nous formulons l'hypothèse qu'elles le sont car les acteurs assurant les fonctions piémontines, par l'interspatialité qu'elles impliquent, cherchent et alimentent le couple densité-diversité définissant l'urbain. Plus que cela, nous formulons aussi l'hypothèse que ces fonctions piémontines (et les acteurs qu'elles impliquent) sont mobilisées dans les projets urbains ou métropolitains de certaines villes soucieuses de gagner en métropolité (hypothèse 5). A partir de là, une autre hypothèse peut alors être envisagée : ces fonctions piémontines peuvent servir de point de rapprochement et de coopération entre les villes les partageant, mais peuvent également constituer des points d'achoppement, de concurrences entre ces mêmes villes (hypothèse 6).

Chapitre 3.

Les acteurs piémontins ou l'interspatialité comme élément de définition du piémont

Pour tenter de comprendre et d'expliquer le caractère urbain des fonctions piémontines ainsi que leur extériorisation, nous avons formulé l'hypothèse que les acteurs assurant ces fonctions, par l'interspatialité qu'elles impliquent, cherchent et alimentent le couple densité-diversité définissant l'urbain. Si l'intermédiarité peut se révéler porteuse pour aborder notre objet d'étude qu'est le piémont, celle-ci montre des limites qui justifient le recours à l'interspatialité et aux notions qui lui sont associées. Mais l'interspatialité ne se fait évidemment pas seule : c'est pourquoi nous proposons ici une entrée par les acteurs « piémontins » - c'est-à-dire assurant des fonctions piémontines - dont le rôle, la localisation et les stratégies seront à interroger et à confronter au fait métropolitain. Nous avons également avancé l'hypothèse que ces fonctions piémontines (et les acteurs qu'elles impliquent) sont mobilisées dans les projets territoriaux de certaines de ces villes pour gagner en métropolité : cela demandera à être vérifié.

I.
Du recours à l'interspatialité

> « *Ils se lancèrent dans un récit compliqué, si compliqué que la fameuse dictée de Claude Simon proposée aux candidats au concours d'entrée de l'Ecole Normale Supérieure de Puériculture (session unique de 195.) eût à côté paru plus linéaire que le célèbre sixtain d'Isaac de Benserade (1613-1691)* »
>
> (G. Perec, 1966, p. 46)

L'intermédiarité, pourtant déjà abordée dans la première partie, admet certains écueils qui en font une entrée pertinente mais insuffisante dans le cadre de notre réflexion. Une approche du piémont par l'interspatialité paraît dès lors indispensable et plus porteuse, notamment suite à la mise en évidence de fonctions « piémontines » de mises en relations multiples et réciproques. Aussi, ces fonctions piémontines, qui semblent étroitement associées au fait urbain ou métropolitain nous obligent à ce stade à un intense effort de définition nécessaire à la poursuite de notre réflexion.

L'intermédiarité : un angle insuffisant

Comme mentionné précédemment, en réalisant un tour d'horizon bibliographique, il est possible de faire émerger plusieurs registres d'intermédiarité : horizontale, verticale, catégorielle et d'évolution. Toujours selon la bibliographie, certaines caractéristiques semblent émerger pour définir l'espace intermédiaire : situé entre au moins deux espaces considérés comme typés, extrêmes ou majeurs selon les auteurs, l'espace intermédiaire serait un espace marqué par l'hybridation et la mixité, ce qui suppose une ouverture aux flux des différents espaces encadrants. Aussi l'espace intermédiaire apparaît comme « oublié », ni assez central ni assez marginal pour susciter l'intérêt. Défini par négation, c'est-à-dire par ce qu'il n'est pas (un espace *« ni, ni »*), n'étant donc pas considéré comme typé par celui ou ceux qui pensent l'espace (scientifiques, politiques…), l'espace intermédiaire est finalement cet espace d'entre-deux, cet espace qui reste. Aussi, J-J. Bavoux (1993, p. 164) qui considère la Bourgogne comme un espace intermédiaire, explique cette situation, en partie, par l'incapacité relative de la Bourgogne « *à exploiter les avantages apparemment fort enviables que représentent sa situation et sa fonction d'interface* ». La situation d'entre-deux de la Bourgogne ne serait finalement pas suffisamment valorisée, comme si cet espace était marqué par une incapacité à se recentrer. Un constat identique peut être relevé dans le cas de l'Avant Pays Savoyard (Merle, 2011), espace largement traversé (voie sarde, premières lignes ferroviaires, autoroutes…) mais qui n'a jamais su véritablement tirer profit de ce passage. En définitive, l'intermédiarité apparaît parfois dans la bibliographie comme un état subi par un territoire qui peine à trouver une place et une reconnaissance.

Mais la notion d'intermédiarité admet de nombreuses limites. Pour commencer, chaque espace, délimité d'une manière ou d'une autre, est nécessairement situé entre deux autres espaces différents (intermédiarité horizontale). Tout espace peut être qualifié d'intermédiaire, dans un registre ou un autre ou en fonction des critères choisis. Deuxièmement, tout espace est nécessairement marqué par l'hybridation et l'intermédiarité catégorielle puisque tout espace délimité ne peut être considéré comme clos et imperméable aux influences extérieures. Troisièmement, aucun espace n'étant fixe, figé, immuable, chaque espace est en situation d'intermédiarité temporelle, c'est-à-dire dans une situation de passage d'un état à un autre. Enfin, « l'anti-héroïsme » qui semble caractériser l'espace intermédiaire selon certains auteurs est paradoxal dans la mesure où, quand le scientifique s'intéresse justement à ces espaces, cela revient finalement à leur donner du sens, ou plus précisément une place, et à faire de leur « anti-héroïsme » et de leur banalité des traits caractéristiques de leur intérêt, de leur individualisation, voire de leur héroïsation. Les caractéristiques attribuées aux espaces intermédiaires par certains auteurs en postulat même de leurs travaux de recherche sont à ce sujet assez révélatrices du flou qui entoure la notion « d'interémédiarité ». Pour ne prendre qu'un exemple, quand S. Dauvergne (2011) tente, toujours en s'appuyant sur la bibliographie et des citations d'auteurs, de caractériser l'espace intermédiaire dans les premières pages de son travail doctoral il en résulte des contradictions apparentes qui font de l'espace intermédiaire tout et son contraire. Ainsi, pour S. Dauvergne (2011) - s'appuyant sur la bibliographie existante - les espaces intermédiaires sont à la fois

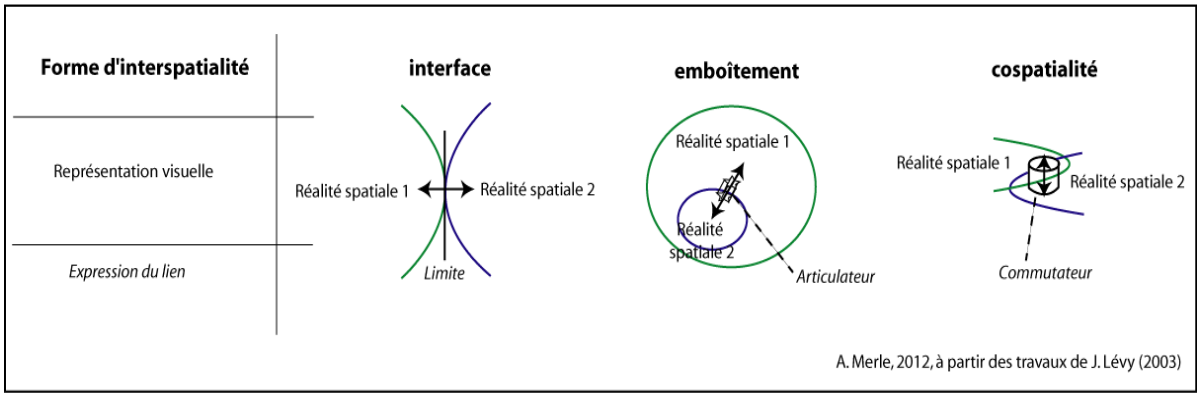
- des espaces « ni, ni », des espaces oscillant entre deux identités antagonistes, situés entre deux pôles, des « entre-deux ».
- des interfaces (sans que le mot ne soit défini).
- des espaces tiraillés par des forces externes et donc présentant une propension à la fragmentation.
- des espaces incapables de se construire et de tirer meilleur avantage de leurs ressources.
- des espaces qui ne sont pas marqués par une dynamique dominante.
- des espaces au devenir incertain, où la prospection est difficile, aux dynamiques difficiles à percevoir contrairement aux espaces majeurs qui évoluent selon une dynamique claire.
- des espaces inclus dans un espace majeur, à la limite de celui-ci (ce qui peut apparaître surprenant vu les premiers points).
- des espaces marginaux et qui ne parviennent donc à jouer un rôle moteur (ce qui remet en question l'intermédiarité pour sortir du modèle centre-périphérie).
- des espaces marqués par une absence de politiques publiques (si tant est que cela existe).
- des espaces d'innovation.
- des espaces privilégiés de conflits puisque se croisent des dynamiques contradictoires (qui, rappelons le, sont difficile à percevoir selon l'auteur).
- des espaces de négociation entre deux mondes qui se croisent.
- des espaces qui sont le contraire de l'espace majeur qui se montre rigide, sûr de sa normalité, n'acceptant pas les adaptations nécessaires suite aux transformations sociales, politiques et économiques (comment a-t-il donc fait pour rester un espace majeur ?).

Il est aisé de comprendre par cet exemple qu'avec de tels critères de définition, il est possible d'envisager trois considérations. Les plus pessimistes en conflueront qu'aucun espace ne peut répondre à toutes ces caractéristiques et que l'intermédiarité n'est donc qu'une vue de l'esprit. Les plus optimistes diront que tout espace peut entrer dans la catégorie de l'intermédiarité, mais cela pose alors la question de l'opérabilité d'un tel concept si l'on accepte qu'il en soit un. Enfin, les plus opportunistes verront dans l'intermédiarité un « mot-valise » bien pratique pour donner une justification et une existence à leur terrain d'étude. Pour notre part, nous préférons en conclure qu'il n'existe pas d'espace intermédiaire dans l'absolu, qu'il n'est d'intermédiarité que construite par ceux qui pensent l'espace (en premier lieu les géographes) **: plus qu'un état de fait spatial ou territorial, on doit donc penser l'intermédiarité plutôt comme une construction, comme une approche, comme une manière d'appréhender et d'interroger l'espace.**

De l'intermédiarité à l'interspatialité

J. Lévy (2003, p. 523) propose comme définition générale de l'interspatialité l'ensemble des « *interactions entre espaces* ». L'auteur envisage l'existence de trois formes d'interspatialité : l'interface, l'emboîtement et la cospatialité. Selon lui, l'interface se réaliserait « *horizontalement, de face, sous forme d'un contact par juxtaposition et dont l'expression est la limite ou le seuil* », telle la frontière. L'emboîtement correspondrait davantage à un lien assuré par le principe d'articulation entre un espace englobant et un espace englobé, ce qui donne ainsi une dimension verticale à l'emboîtement. Enfin, la cospatialité serait le lien entre « *des couches spatiales superposées sur une même étendue* », l'expression du lien étant celle du commutateur (appelé « synapse » par R. Brunet) qui, s'il n'existait pas, empêcherait toute possibilité de transfert, d'échange entre ces couches spatiales coexistantes.

Figure 30 : Proposition pour une représentation visuelle des différentes formes d'interspatialités



Mais, à ce stade, il convient de souligner la différence d'acception du terme « interface » entre J. Lévy qui la réduit à une entrée *horizontale* (dont l'expression est la limite ou le seuil) et le *groupe Interface* (2008) qui porte un regard plus large sur l'interface, terme qui engloberait dans sa signification ce que J. Lévy nomme interface, emboîtement et cospatialité et qui deviendrait ainsi un synonyme d'interspatialité. Ce groupe d'auteurs ajoute que l'interface (ou l'interspatialité au sens de J. Lévy) est « *avant*

tout une fonction de mise en relation de différents systèmes territoriaux et jouant un rôle privilégié de régulation », que ces pouvoirs de régulation soient tenus par les acteurs de l'interface ou qu'ils soient extérieurs à l'interface, c'est à dire ayant pour origine - de façon équilibrée ou non - les centres des systèmes territoriaux mis en relation. Aussi, « *de par son rôle régulateur, l'interface capte, filtre, transforme et oriente les multiples échanges qui s'y déroulent* », ce qui n'est pas sans rappeler le terme de prisme employé plus haut pour caractériser le piémont. Enfin, les auteurs proposent une décomposition de l'interface en différents processeurs, à savoir :

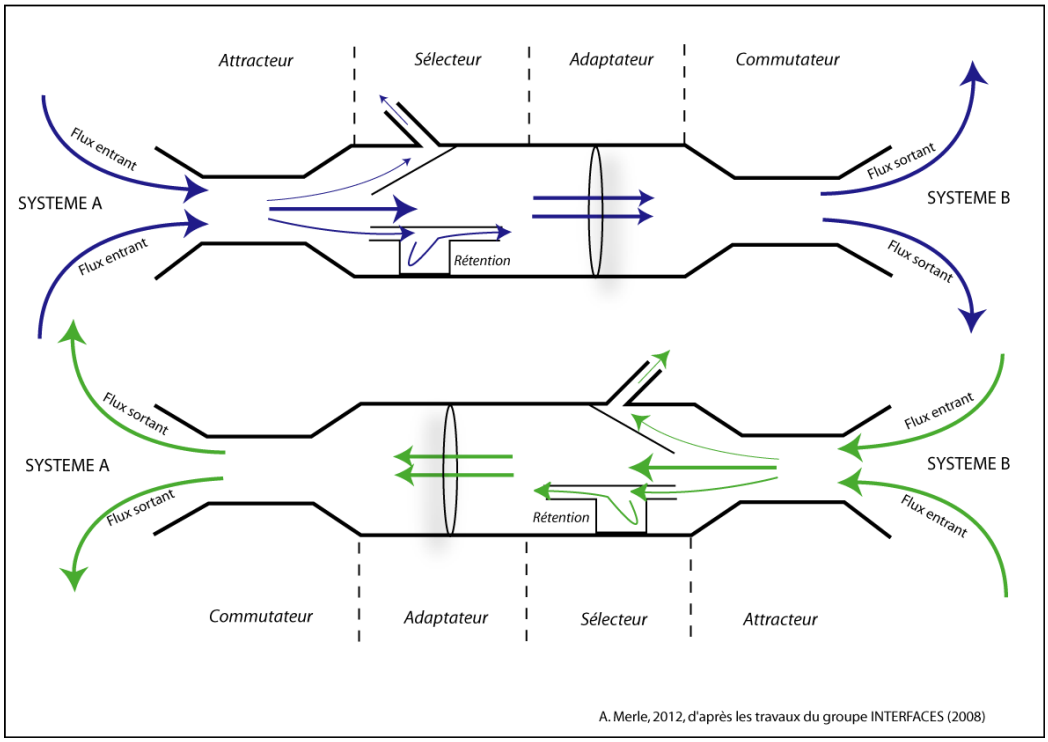
« • l'attracteur *qui capte une grande partie des flux entrants et se retrouve, soit dans des points de passage obligés (nécessités administratives ou techniques), soit dans des points de passage réputés (notamment auprès des migrants comme pour Calais-Douvre), soit dans des points de passage dédiés ;*

• le sélecteur *qui filtre les flux (entrées supérieures aux sorties) par un système de quotas ou des conditions de visas restrictives. Ce processeur peut agir en sens inverse (entrées inférieures aux sorties) lorsque, comme dans le cas de zones tampons, l'interface possède une capacité de rétention ;*

• l'adaptateur *qui modifie la nature des flux à partir de traitements spécifiques : par exemple, dans les ports, les acteurs jouent soit sur le temps d'immobilisation de la marchandise (entreposage), soit sur la nature de la marchandise (distribution portuaire, traitement de l'information…), soit sur le changement de propriétaire de la marchandise (négoce). L'interface est alors l'espace dans lequel s'opèrent les transformations nécessaires en vue d'assurer le passage d'un système à un autre (interface terre-mer) ;*

• le commutateur, *enfin, qui permet de distribuer les flux sortants et offre, dans le cas des réseaux, une meilleure connectivité. Selon la complexité de l'interface, tout ou partie de ces processeurs sera mobilisé. ».* Notons ici que le terme commutateur, qui est élément de décomposition du fonctionnement de l'interface, ne doit être confondu avec le commutateur proposé par J. Lévy (2003) qui permet la mise en relation entre deux espaces occupant la même étendue, rendant alors possible la cospatialité.

Figure 31 : Décomposition de l'interface en plusieurs processeurs



C. Lampin-Maillet et *al*. (2010) ont publié une géographie des interfaces, au sein de laquelle l'intermédiarité est totalement absente. Pourtant, quand les auteurs notent que « *les limites des objets géographiques auparavant nettes tendent à être de plus en plus floues* » (p. 13), c'est bien d'intermédiarité dont il s'agit. L'intermédiarité serait donc différente, dissociée de l'interspatialité. Pour notre part, vient le temps de définir le vocabulaire employé dans la suite de notre travail, pour éviter toute confusion sur des termes qui, nous l'aurons compris, endossent des sens souvent différents entre les auteurs.

- ***L'intermédiarité*** **serait donc d'abord une façon d'interroger l'espace.** *Intermédiariser son approche de l'espace* reviendrait à interroger l'espace au prisme des quatre registres d'intermédiarité : horizontale, verticale, catégorielle et temporelle. Comme le propose K. Emsellem (2009), *intermédiariser son regard spatial* permettrait entre autres de sortir de la dichotomie centre-périphérie qui a pendant longtemps dominé la discipline géographique et l'ensemble des sciences sociales. L'*espace intermédiaire* n'existe pas de façon absolue, comme cela a été expliqué depuis le début de ce travail, il l'est nécessairement par rapport à d'autres localisations spatiales (intermédiarité horizontale), d'autres figures spatiales (intermédiarité catégorielle), d'autres échelles de gouvernances spatiales (intermédiarité verticale) ou d'autres temps spatiaux (intermédiarité temporelle). Quel(s) qu'en soi(en)t le(s) registre(s), un espace intermédiaire peut émerger comme en témoigne de nombreuses cartes qui mentionnent des espaces dits en situation intermédiaire, moyenne, médiane… **L'espace intermédiaire pourrait donc être défini comme un espace échappant aux extrêmes de la catégorisation formulée et édictée, un espace qui reste, un espace anti-héros car en situation moyenne, ni central ni périphérique.** L'espace n'est donc pas intermédiaire en soi, il l'est à cause des critères et des modalités de la catégorisation opérée par un ou plusieurs acteurs. **L'intermédiarité est donc subie : un espace est jugé intermédiaire car un ou plusieurs acteurs - extérieurs ou non à l'espace en question - l'estiment intermédiaire, moyen, banal.**

- ***L'interspatialité*** **serait,** comme proposé par J. Lévy et M. Lussault (2003), **l'ensemble des « *interactions entre espaces* »,** l'interaction étant une action ou une influence qui peut s'établir entre deux objets ou plus, et toujours suivie d'un ou plusieurs effets, désirés ou non. **Aborder l'interspatialité implique donc de se questionner sur les natures, les formes, les intensités, les acteurs et les enjeux de ces interactions, mais également sur leurs effets en retour et leurs implications spatiales.** Toujours à partir de J. Lévy et M. Lussault (2003), nous postulons sur le fait qu'il existe trois formes d'interspatialité (interface, emboîtement, cospatialité) et, en s'appuyant cette fois sur les travaux du *Groupe Interface* (2008), nous considèrerons que ces interactions entre espaces peuvent être décomposées en processeurs (attracteur, sélecteur, adaptateur, commutateur) qui, en théorie du moins, pourraient être autant de lieux et d'acteurs différents (dans la pratique, on peut imaginer des phénomènes de concentration).

- ***L'intermédiation*** est originellement utilisée pour désigner un rôle d'intermédiaire dans le cadre d'une transaction financière ou commerciale, comme peuvent l'être par exemple les banques ou encore les agences immobilières. Ainsi, si l'intermédiarité semble, d'après la littérature, constituer un état de fait souvent associé à une certaine passivité (banalité, anti-héroïsme…) **l'intermédiation serait davantage un rôle joué de manière active par un acteur. L'espace d'intermédiation devient ainsi**

l'espace privilégié des *intermédiateurs*, c'est-à-dire des acteurs de l'interspatialité, que ces acteurs soient de type attracteur, sélecteur, adaptateur et/ou commutateur pour reprendre le vocabulaire du *Groupe Interface* (2008).

La métropole, lieu privilégié d'interspatialités

Revenant sur l'étymologie de la ville et sur la profusion contemporaine des notions la désignant, P. Pigeon (2012) montre très clairement cette **tendance à un éclatement des définitions de la ville et à la remise en cause de cette notion par une grande part de la bibliographie** et ce dès le début du XXe siècle. L'auteur en conclut qu'il est possible d'admettre que « ***tout effort de définition d'une ville, devrait, s'il est possible, être recherché plus du côté des évolutions, des dynamiques, que des formes statiques,*** *supposées avoir des significations absolues* ». Et d'ajouter que « *la remise en cause de toute possibilité de définition universellement valable, et statique, d'une ville […] peut justifier le recours à [la notion] d'urbanisation* » (Pigeon, 2012, p. 36). Toujours selon lui, ce sont les coévolutions entre densités et mobilités qui pourraient représenter alors le cœur de cette notion d'urbanisation. En s'inspirant aussi de la définition de la ville et de l'urbain de J. Lévy et M. Lussault (2003), peut-être pourrions nous ajouter la diversité au couple densité-mobilité. **Ainsi l'urbanisation serait définie par l'existence effective de coévolutions entre densification du peuplement (densité), diversification des composantes du peuplement (diversité) et intensification des échanges et des mobilités à différentes échelles (mobilité).**

Le terme de métropole fait partie de cette profusion contemporaine des notions désignant la ville (Pigeon, 2012). La métropole est apparue en géographie dans l'optique de définir ces villes qui, non seulement répondaient aux critères de définition de la ville (dont le seul critère était alors celui de densité et de poids démographique) mais disposaient en plus de fonctions de commandement, de centralité, d'impulsion et d'organisation sur un espace donné. La notion d'échelle de référence est alors importante, comme en témoigne la définition de R. Brunet (1993). D'ailleurs, cette définition de la métropole comme centre de commandement, très présente dans les monographies des années 1960-1970 et aujourd'hui relativisée (Pumain et *al*., 2006), s'avère problématique puisqu'elle laisse planer l'idée de villes « commandantes » alors que les villes en question ne font qu'accueillir des fonctions de commandement nationales ou internationales qui, bien souvent, leur échappent en terme de gouvernance, c'est-à-dire qui ne sont en rien sous la houlette des pouvoirs urbains. Les pouvoirs urbains, par les politiques mises en place, se contentent surtout d'attirer, de conserver et de tirer profit de la présence de ces instances nationales et internationales. C'est donc surtout la capacité à attirer des acteurs d'échelons supérieurs qui peut constituer un critère, parmi d'autres, de définition de la métropole. Si commandement il y a, celui-ci s'opère avant tout à l'échelle locale, c'est-à-dire à l'échelle de l'aire urbaine, mais pas davantage. Le maire de Paris ne gouverne pas la France, pas plus que Bruxelles ne régit l'Europe ou que New York ne commande le monde. Par contre, Paris accueille, attire et profite des instances décisionnelles nationales (et certaines internationales), tout comme cela est le cas pour Bruxelles ou New York (à qui les principales instances nationales ont échappé par ailleurs). Plus que celui du commandement, le principal critère de définition de la métropole serait donc celui du rayonnement auquel s'ajoutent évidemment les critères de définition de l'urbanisation définis plus haut puisque la métropole est étymologiquement urbaine. D'ailleurs, F. Ascher (*in* Lévy et Lussault, 2003, p. 612) note que « *partout la métropolisation s'appuie sur le*

développement des moyens de transports et de télécommunications » ce que P. Pigeon (2012) confirme quand il note que « *la bibliographie mentionne la tendance de la métropolisation à s'auto-augmenter en favorisant la spécialisation des fonctions liées à la gestion des échanges et des mobilités* ». La métropole dispose donc des critères de définition de l'urbain, auquel s'ajouterait celui du rayonnement. Rayonner, au sens figuré, est le fait d'étendre son influence, ce qui traduit bien l'idée d'un dépassement scalaire (idée d'extension). Toujours au sens figuré, le rayonnement (d'un visage par exemple) c'est aussi un éclat. Pour une métropole, le rayonnement inclut par exemple la notoriété. Mais, tout comme le commandement n'est qu'une part de l'influence dont dispose une métropole (surtout effectif à l'échelle locale d'ailleurs), la notoriété ne saurait suffire pour définir la métropole puisque par exemple certaines stations touristiques ont une notoriété internationale indiscutable, mais ne peuvent prétendre au rang de métropole. Il faut donc comprendre le rayonnement comme la capacité de la métropole à attirer, valoriser et diversifier des acteurs et activités s'inscrivant et rayonnant dans un environnement ou un réseau à plus petite échelle que la sphère d'influence strictement fonctionnelle de la ville (sphère des services et des mobilités du quotidien). Un des leviers du rayonnement - mais qui ne peut être le seul - est la présence au sein de la métropole d'acteurs et d'activités rares, donc à forte valeur ajoutée. Pour D. Pumain, la métropole est inscrite dans des réseaux d'interdépendances de portée mondiale ou continentale avec d'autres métropoles, sans être dominée, et dont les interdépendances s'organisent non pas autour d'une activité spécialisée (contrairement aux villes dites spécialisées), mais autour de toute une variété de fonctions urbaines. Si la métropole ne peut donc être une ville spécialisée, la géographe ajoute ensuite, de manière presque paradoxale, que les villes qui ne sont pas des métropoles ne sont pas pour autant vouées à un déclin absolu et inexorable puisqu'elles peuvent entrer dans la hiérarchie métropolitaine « *par l'invention d'une spécialisation nouvelle* » (Pumain et *al*., 2006). La métropole, pour trouver une *place* dans le « concert métropolitain » (pour s'inspirer ici de l'expression « concert des nations »), cherche donc à se différencier des autres dans un domaine ou un autre, même si l'horizon d'attente pour celle-ci reste de réussir à se détacher d'une trop forte spécialisation toujours porteuse de risques pour tendre vers une diversité fonctionnelle maximale. C'est ce qu'ont très nettement réussi à faire les principales métropoles mondiales, qu'il s'agisse par exemple de New York, Paris ou encore Tokyo.

Pour notre part, dans la suite de ce travail, **nous postulerons sur le fait que :**

- **L'urbanisation serait définie par l'existence effective de coévolutions entre densification du peuplement (densité), diversification des composantes du peuplement (diversité) et intensification des échanges et des mobilités à différentes échelles (mobilité).**
- **La métropolisation est quant à elle définie de la même manière, à ceci près que le terme comprend également que l'espace urbain parvient alors - par ses caractéristiques, par des politiques spécifiques… - à attirer, valoriser et diversifier des acteurs et activités s'inscrivant et rayonnant dans un environnement ou un réseau à plus petite échelle que la simple échelle locale. Il y a ainsi en quelque sorte une recherche de la part des pouvoirs métropolitains (*la cité* au sens politique) de profiter et de valoriser ces processus pour trouver *une place* (Lussault, 2007 ; 2009) à plus petite échelle que son rayonnement « fonctionnel » ou quotidien. Cela sous-tend donc que tout processus d'urbanisation n'implique pas nécessairement celui de métropolisation, ce qui est d'ailleurs le cas pour beaucoup de villes des pays en voie de développement.** C'est ce que montre par exemple P. Pigeon (2012) quand il écrit que certaines villes d'Inde ou de Chine (Changzhou, Dongyuan, Zhongshan, Xuzhou, Indore,

Nagpur…), très peuplées (de 2 à 5 millions d'habitants) et en pleine expansion sont néanmoins faiblement inscrites dans les échanges internationaux et ne peuvent donc prétendre au statut de métropole internationale, comme en témoignent par exemple une accessibilité réduite aux modes de transport internationaux ou à internet (Kaplan et *ai*., 2009).

- **En fonction de l'intensité des critères de densité, de diversité et de mobilité et de leurs coévolutions, il existe selon les villes considérées différents degrés ou niveaux d'urbanité et de métropolité, c'est-à-dire de caractères proprement urbains et métropolitains, ce qui implique alors nécessairement l'existence d'une hiérarchie urbaine et métropolitaine.**
- **Les termes urbanisation ou métropolisation - présentant l'avantage de s'inscrire dans un cadre dynamique plutôt que dans une réalité statique contestée - caractérisent l'ensemble des processus et des signes spécifiques aux villes gagnant en urbanité et en métropolité.**

Les écueils de l'intermédiarité justifient donc le recours à l'interspatialité en vue d'une étude des liens entre fonctions piémontines et métropolisation. En effet, l'interspatialité étant définie comme l'ensemble des interactions entre espaces, elle entre directement en résonnance avec les fonctions piémontines (porte, vitrine, théâtre) relevées dans les chapitres précédents et l'idée d'un piémont comme espace où s'opèrent les mises en relations. Les efforts de définition qui en ont résulté permettent dorénavant d'envisager une étude des liens entre fonctions piémontines et métropolisation par le prisme de l'interspatialité et en analysant le rôle et les stratégies des acteurs assurant ces fonctions piémontines : les intermédiateurs.

II.
Fonctions piémontines et métropolisation dans le cas alpin: une approche par les intermédiateurs

> « *Il lut ; mais il n'y saisissait qu'un imbroglio confus, il butait à tout instant sur un mot dont il ignorait la signification* »
>
> (G. Perec, 1969, p. 32)

Les intermédiateurs seraient donc des acteurs d'interspatialités, des acteurs à l'origine des interactions entre espaces, c'est-à dire, pour notre sujet, assurant les fonctions piémontines. Nous traiterons ici du cas alpin, puisque c'est sur ce terrain qu'a semblé émerger une corrélation entre métropolisation et fonctions piémontines. La réflexion sera donc menée en traitant trois acteurs qui sont autant d'intermédiateurs assurant les fonctions piémontines. Cela permettra alors de mieux comprendre en quoi ces acteurs piémontins sont étroitement associés au processus de métropolisation et de justifier l'impression établie précédemment d'une extériorisation des fonctions piémontines en lien avec la métropolisation.

Les intermédiateurs, des acteurs d'interspatialités

Pour montrer en quoi les fonctions piémontines (porte, vitrine, théâtre) sont bien le fait d'intermédiateurs entrant donc dans le champ de l'interspatialité, trois exemples seront développés ici : *l'Association Européenne des Elus de Montagne*, *Savoie Mont-Blanc Tourisme* et *Altibus*. Le choix de ces trois acteurs s'est fait de manière arbitraire, même si il demeurait important de choisir trois intermédiateurs piémontins aux champs de compétences très différents : politique pour le premier, de promotion touristique pour le second et logistique pour le dernier. Ainsi, le biais « domaine d'activité » de l'acteur est volontairement écarté pour se concentrer davantage sur une décomposition des processus de mises en relations et de la localisation de ces processus. L'étude de chaque acteur a d'abord été menée à partir de documents tirés de leurs propres publications (papier ou internet) et d'une veille assidue aux articles de presse à leur sujet. Des entretiens ont été envisagés quand l'information désirée manquait.

L'Association Européenne des élus de Montagne (A.E.M), dont le siège administratif est basé à Chambéry joue clairement le rôle d'intermédiateur. Il est bien clair que cet acteur n'a aucun pouvoir de commandement, sa seule fonction étant la mise en relations. La création de l'*A.E.M* a été impulsée par deux acteurs principaux : *l'Association nationale des élus de la montagne (A.N.E.M)* de France et *l'Union nationale des communes et communautés de montagne (U.N.C.E.M)* d'Italie. L'*A.N.E.M* fut créée en 1983 par le maire de Barby et futur maire de Chambéry Louis Besson. Il est déjà intéressant de relever que le fondateur puis la majorité des présidents de l'*A.N.E.M* furent des élus de ces espaces flous considérés comme des piémonts par la bibliographie. Louis Besson a en outre grandement participé à l'élaboration de la Loi Montagne adoptée en 1985. Créée en 1991, les objectifs de l'*A.E.M* sont avant tout ceux du lobbying, c'est-à-dire de pointer des spécificités - réelles ou non - des régions de montagne auprès des instances

communautaires, afin d'en obtenir une reconnaissance politique et juridique et de défendre ainsi les intérêts de ces régions dites *de* montagne. En outre, son autre objectif est également de permettre une coordination de l'action des collectivités territoriales de montagne au niveau européen. Pour G. Rudaz (2009), l'*A.E.M* est clairement une de ces mobilisations collectives de communautés identifiées comme montagnardes qui participent de la construction d'une catégorie géographique (la montagne). **L'*A.E.M* est donc bien un intermédiateur qui pratique plusieurs formes d'intermédiation :**

- ***Coordination:*** l'*A.E.M* met en relation des acteurs qui se définissent, au moins sur certains points, comme identiques, semblables (être un élu dit *de* montagne) même si chacun est évidemment porteur d'une réalité spatiale spécifique. Ainsi, un élu haut-savoyard, corrézien et des Apennins se rejoindront sur le fait de porter la voix de la catégorie géographique « montagne », mais chacun aura à cœur de faire-valoir sa réalité spatiale, évidemment différente entre ces trois espaces. L'*A.E.M* joue donc ici un rôle de coordination qui se matérialise de façon permanente dans les bureaux situés à Chambéry (grâce aux salariés de l'association) et de façon éphémère lors des réunions et assemblées générales de l'association.
- ***Articulation :*** L'*A.E.M* joue aussi un rôle d'articulateur, au sens où l'entend J. Lévy, puisque l'*A.E.M* permet l'interspatialité dénommée « emboîtement » correspondant à la mise en relation entre un espace englobant (l'Europe communautaire) et un espace englobé (la montagne européenne). Ce rôle d'articulateur se matérialise de façon temporaire lors des réunions de l'intergroupe européen 174 et dont l'A.E.M constitue le secrétariat exécutif. Cet intergroupe 174 (voir l'encadré) a pour ambition de fournir aux députés européens une forme de réflexion et de débat sur ces espaces considérés comme spécifiques. Ce rôle d'articulateur est aussi assuré de façon ponctuelle au sein des institutions européennes, tout simplement quand un élu dit *de* montagne et membre de l'*A.E.M* prend la parole ou fait des propositions pour porter la voix dite de la montagne à l'échelon européen. La mise en relation de type articulatoire s'opère enfin de façon permanente par le lobbying réalisé par l'*A.E.M* auprès des acteurs et instances européens et qui trouve une forme de visibilité par l'existence d'une antenne de l'association au cœur même de Bruxelles.
- ***Interlocuteur :*** l'*A.E.M* joue aussi un rôle d'interlocuteur puisqu'un de ses rôles est de porter la voix dite *de* la montagne auprès des acteurs « non-montagnards ». Dans l'autre sens, les acteurs « non-montagnards » vont également se tourner vers l'interlocuteur qu'est l'A.E.M s'il est pour eux nécessaire de discuter avec ceux qui disent représenter - à tort ou à raison - la montagne. Les lieux où se matérialise ce rôle d'interlocuteur sont les mêmes que ceux de l'articulation.

Enfin, si l'on décompose le fonctionnement de l'intermédiateur qu'est l'*A.E.M* en reprenant la proposition du groupe Interface (figure 31), on remarquera que l'association est à la fois :

- *attracteur* : l'association regroupe une partie des élus des montagnes européennes et leurs revendications.

- *sélecteur* : elle sélectionne les adhérents en fonction de critères « montagne » puisque les adhérents sont soit des élus de montagne (selon les classifications nationales des espaces montagne) ou des collectivités territoriales comprenant sur leur territoire des espaces classifiés « montagne » (selon les réglementations nationales en vigueur).

- *adaptateur* : l'association modifie et transforme les revendications hyper-locales pour les rendre acceptables sur la scène européenne.

- *commutateur* : elle porte ces revendications dans les différentes instances européennes

Figure 32 : Formes et lieux d'intermédiation de l'intermédiateur "*Association Européenne des élus de Montagne*"

Lieux et temporalités / Rôle / Formes	Coordination *Mise en relation d'acteurs qui pensent faire partie d'un tout (la montagne) mais dont chacun est porteur d'une réalité spatiale spécifique*	Articulation *Mise en relation entre un espace englobant (l'UE) et un espace englobé (la montagne européenne) : logique d'emboîtement*	Interlocuteur *Mise en relation entre acteurs "de montagne" et acteurs "non-montagne"*
Ephémère	**Lieux des réunions et assemblées générales** ex : assemblée générale de l'AEM le 13 juin 2013 au Grand-Bornand	**Lieux des réunions de l'intergroupe 174, sièges des institutions européennes** ex : siège de la Commision Européenne à Bruxelles	**Sièges des institutions européennes** ex : siège de la Commision Européenne à Bruxelles
Permanent	**Siège de l'Association à Chambéry**	**Lieux de lobbying auprès des instances européennes et de leurs acteurs** ex : Antenne de l'AEM à Bruxelles	**Lieux de lobbying auprès des instances européennes et de leurs acteurs** ex : Antenne de l'AEM à Bruxelles

A. Merle, 2014

Documents 46 à 49 : Les lieux d'intermédiation de l'A.E.M,
de la "station-village" à la métropole européenne

http://jgeraud.typepad.fr

Document 46 : L'Assemblée générale de l'A.E.M au Grand-Bornand le 13 juin 2013

Sur ce cliché émanant du site internet officiel du député des Hautes-Alpes Joël Giraud, il est possible de reconnaître, au centre, le président de l'*A.E.M* (le portugais Carlos Pinto), entouré de Sophie Dion (députée de Haute-Savoie) et Joël Giraud

http://www.chambe-aix.com/actualite/2008/janvier/aem_chambery_france.html

Document 47 : L'inauguration des bureaux de l'*A.E.M* au sein de la Maison des Parcs et de la Montagne à Chambéry le 10 janvier 2008

Cette inauguration s'est déroulée en présence de Michel Bouvard, député de la Savoie et alors vice-président de l'association, Nicolas Evrard, secrétaire de l'association et Bernadette Laclais, maire de Chambéry.

Image Google Earth, Street View, août 2013

Document 48 : L'entenne bruxelloise de l'*A.E.M*

Situés avenue Boileau à Bruxelles, ces locaux permettent à l'association d'être au plus près du centre décisionnel européen et de pratiquer ainsi un lobbying efficace et permanent au sein des institutions européennes décisionnaires.

afpafp.com/Dominique Faget

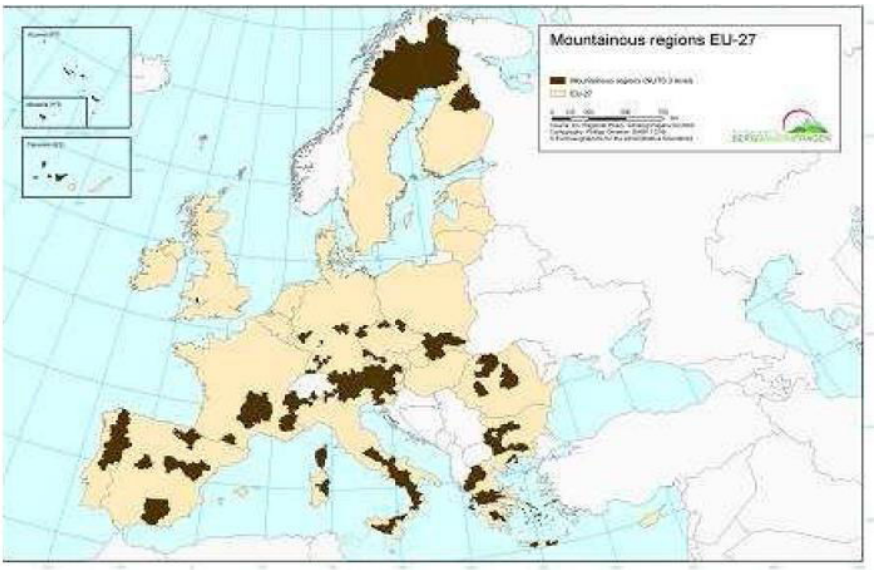
Document 49 : Le siège de la Commission Européenne à Bruxelles

Au sein des institutions européennes, notamment de la Commission et du Parlement, les élus de l'A.E.M tentent de faire entendre "la voix de le montagne", lors des différentes séances plénières mais aussi au sein de groupes de travail et de réflexion (comme par exemple l'intergroupe 174)

Encadré 13 : l'intergroupe 174 ou quand la voix de l'A.E.M se fait entendre…

Cet intergroupe est né suite au Traité de Lisbonne (2007) dont l'article 174 prévoyait qu'une « *attention particulière [devait] être apportée aux régions souffrant de handicaps naturels ou démographiques graves et permanents telles que les régions les plus septentrionales à très faible densité de population et les régions insulaires, transfrontalières et de montagne* ». Approche et explication hautement discutables puisque clairement déterministes : ces régions mériteraient d'après le texte un « traitement de faveur » du fait de handicaps naturels et démographiques (les premiers expliquant certainement les seconds) présentés comme insurmontables !

Dès l'adoption du Traité, des voix se sont élevées pour critiquer cette position discutable. Ainsi, en 2009, dans une *Note critique sur le document de Travail de la Commission Européenne*, l'*A.E.M*, qui dit porter la voix de la montagne, a formulé plusieurs récriminations à cette disposition communautaire. Dans un premier temps, l'association a remis en question la présence des espaces transfrontaliers dans cet article 174 expliquant que « *le texte de l'Article 174, rédigé semble-t-il assez hâtivement, a inclus pour des raisons d'opportunité politique les régions frontalières dans la liste des régions qui souffrent de « handicaps naturels ou démographiques graves et permanents », alors que de toute évidence la création d'une frontière résulte de l'action de l'homme, et non de celle de la nature* ». C'est donc en s'appuyant sur un déterminisme naturel que l'*A.E.M* a tenu à écarter les régions transfrontalières de ce groupe de faveur. Aussi, l'*A.E.M* a critiqué l'emploi du groupe de mots « *handicaps naturels ou démographiques graves et permanents* » trop péjoratif et amoindrissant à son goût. Enfin, l'*A.E.M* a déploré que ces régions dites « naturellement défavorisées » soient définies à partir de la maille NUTS III (c'est-à-dire la maille départementale en France). En effet, le texte prévoyait de prendre la maille NUTS III comme unité de référence : si un caractère spécifique dominait au sein de l'unité NUTS III (par exemple 50 % de la population du territoire vivant en zone classifiée montagne), alors celle-ci pouvait entrer dans le cadre de l'article 174. Selon l'*A.E.M,* cette méthode avait pour conséquence d'éliminer une grande part de zones montagneuses, par exemple dans les Alpes, les Pyrénées ou les Abruzzes, tout simplement car certaines zones montagneuses n'étaient pas assez « dominantes » dans certaines unités NUTS III.



Document 50 : Les zones NUTS III « montagneuses » et susceptibles d'entrer dans le cadre de l'article 174 selon la Commission européenne
(source : Note critique Sur le Document de Travail de la Commission Européenne (DGREGIO) « Les Territoires avec des caractéristiques géographiques particulières » (02/2009) – 13 p.)

Suite aux critiques menées par l'*A.E.M* et d'autres associations liées à l'intergroupe 174, ce groupe a été rebaptisé « montagnes, îles et territoires à faible densité de population ». L'objectif de cet intergroupe est de fournir aux députés européens une forme de réflexion et de débat sur ces espaces considérés comme spécifiques. En outre, les membres de l'intergroupe 174 ont décidé de mener une réflexion sur les indices et outils statistiques à modifier ou inventer pour éviter l'exclusion de territoires, montagnes ou îles, de ce groupe.

En guise de second exemple, dans le domaine économique cette fois, *Savoie Mont-Blanc Tourisme* est une association créée par les départements de Savoie et Haute-Savoie. Cette structure a pour objectif premier de réaliser la promotion touristique des deux départements savoyards et de porter l'image de la montagne et de ses activités touristiques à l'extérieur du territoire. Là encore, *Savoie Mont Blanc Tourisme* est un intermédiateur qui pratique plusieurs formes d'intermédiation.

- ***Coordination*** : ce sont plus de 90 acteurs touristiques (offices de tourisme, comités de stations, communautés de communes, syndicats mixtes ou intercommunaux, parcs régionaux…) qui ont adhéré à cette association dans un objectif de coordination des efforts et des messages promotionnels. Ce rôle de coordinateur joué par l'association s'opère lors des réunions et assemblées générales des acteurs membres ou au sein des bureaux de l'association basés à Chambéry et Annecy.
- ***Articulation*** : l'association constitue également un articulateur au sens où l'entend J. Lévy dans la mesure où l'association va mettre en relation les acteurs touristiques de Savoie et Haute-Savoie avec les acteurs qui portent la promotion touristique de l'ensemble du territoire français, tels qu'*Atout France* ou *France Montagne*. *Atout France* est l'agence d'Etat de développement touristique de la France, avec pour mission, entre autres, de promouvoir l'offre touristique française sur la scène internationale. *France Montagne* est une association regroupant les principaux acteurs du tourisme en montagne avec pour objectif de promouvoir la montagne française en France et à l'étranger et de proposer une visibilité optimale à ces acteurs touristiques. *Savoie Mont-Blanc* joue donc le rôle d'articulateur entre ses membres (acteurs du tourisme en Savoie et Haute-Savoie) et les structures de promotion du tourisme français. Cela se traduit par une participation active, permanente et visible (sur le site internet de *France Montagne*) de *Savoie Mont-Blanc* à l'association *France Montagne*.
- ***Interlocuteur*** : *Savoie Mont-Blanc* participe pleinement de la mise en relations entre les acteurs du tourisme en Savoie et Haute-Savoie avec les espaces hors-Savoies/leurs clients potentiels/leurs représentations**.** *Savoie Mont-Blanc* constitue ainsi l'interlocuteur, la plate-forme d'échange et de mise en relation réciproque entre offre et demande touristique. Ainsi, de façon temporaire et ponctuelle, *Savoie Mont-Blanc* participe à de nombreux salons en vue de faire la promotion du tourisme savoyard et mène également de grande campagne publicitaire télévisuelle ou par affichage. Cette mise en relation se matérialise également de façon permanente par le site internet de *Savoie Mont-Blanc*, son standard téléphonique ou encore l'ouverture d'un bureau à Paris, afin d'être au plus près d'un bassin de clientèle de première importance.
- ***Commutateur :*** L'association joue aussi le rôle de commutateur (au sens de J. Lévy) assurant par là une forme d'interspatialité, à savoir celle de la cospatialité. Il est effectivement possible de parler de cospatialité dans la mesure où il est bien question ici de mise en relation de deux réalités spatiales en partie superposées sur une même étendue. Ainsi lorsque *Savoie Mont-Blanc* assure des opérations de promotion de la montagne en Savoie ou Haute-Savoie (car il est aussi des clients potentiels au sein du massif alpin), il s'agit bien de mise en relation de deux réalités spatiales (l'offre et la demande touristique) superposées sur une même étendue (Savoie et Haute-Savoie).

Figure 33 : Formes et lieux d'intermédiation de l'intermédiateur "*Savoie Mont Blanc Tourisme*"

Lieux et temporalités / Rôle / Formes	Coordination *Mise en relation d'acteurs qui pensent faire partie d'un tout "homogène" (acteurs touristiques de Savoie et Haute-Savoie) mais dont chacun défend une stratégie*	Articulateur *Mise en relation entre un espace englobant (échelon français) et un espace englobé (Savoie et Haute-Savoie) : logique d'emboîtement*	Interlocuteur *Mise en relation entre acteurs "de Savoie et Haute-Savoie" et acteurs "ni Saoie ni Haute-Savoie"*	Commutateur *Mise en relation de deux réalités sptiales en partie superposées sur une même étendue : logique de cosptialité*
Ephémère	**Lieux des réunions et assemblées générales** ex : assemblée générale de juin 2013 à Annecy	**Lieux de réunion et de rencontres "physiques"** ex : avec les acteurs de "Atout France" ou "France Montagne" par exemple	**Lieux de salons, de publicité...** ex : festival montagne et musique de Palaiseau	**Lieux de salons, de publicité, de promotion en Savoies...** ex : opération un jour, un col...
Permanent	**Bureaux de l'association à Chambéry et Annecy**	**Lieux des acteurs nationaux de la promotion touristique** ex : site internet de "France Montagne"	**Site internet de Savoie Mont Blanc, standard téléphonique, antenne de Savoie Mont Blanc à Paris**	**Site internet de Savoie Mont Blanc, standard téléphonique**

A. Merle, 2014

Documents 51 à 55 : Les lieux d'intermédiation de *Savoie Mont Blanc*

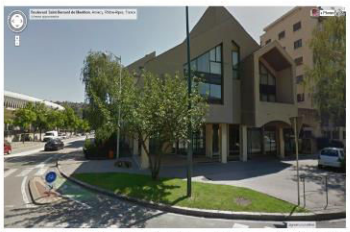


Image Google Earth, Street View, Août 2013

Document 51 : Les bureaux de *Savoie Mont Blanc Tourisme* à Annecy

L'association a des bureaux de techniciens situés à Annecy et à Chambéry. C'est dans ces bureaux que sont prises les décisions concernant l'association et ses actions.

http://pro.savoie-mont-blanc.com

Document 52 : Photo de clôture de l'Assemblée Générale du 19 juin 2013 à Annecy

L'association compte un conseil d'administration de 28 membres et une assemblée générale de 55 membres. Les membres sont répartis en 3 collèges : représentants de l'Assemblée des Pays de Savoie, représentants des diverses composantes de l'activité touristique, structures territoriales et organismes locaux de développement et de promotion.

http://pro.savoie-mont-blanc.com

Document 53 : Participation de S*avoie Mont Blanc Tourisme* à l'opération 1 jour, 1 col

Cette photo a été prise au Col des Aravis. L'opération 1 jour, 1 col consiste à fermer un col à la circulation durant toute une journée pour en réserver l'accès aux cyclistes. Savoie Mont Blanc participe activement à cette opération et en profite pour marquer sa présence et promouvoir ainsi "la montagne" des Savoies.

Image Google Earth, Street View, Août 2013

Document 54 : Les bureaux de *Savoie Mont Blanc Tourisme* à Paris

L'association dispose également de bureaux à Paris (20, rue Croix des Petits Champs) ce qui lui permet d'être au plus près du principal bassin français de clients et de faciliter la participation de l'association à des événements "montagne" sur le bassin parisien et à des salons consacrés au tourisme.

progsanctuary.ephpbb.com

Document 55 : Participation de *Savoie Mont Blanc Tourisme* au festival Montagne et Musique de Palaiseau

L'association participe activement à de nombreux événements métropolitains consacrés aux thèmes de l'agriculture, du tourisme, de la montagne, du sport. A chaque fois, cela est l'occasion pour l'association de promouvoir les Savoies, comme en témoigne ici le drapeau de l'association flottant au festival Montagne et Musique de Palaiseau.

Enfin, un dernier exemple d'intermédiateur, déjà abordé dans la première partie, peut ici être étudié : *Altibus.* Comme énoncé plus haut, *Altibus* est une plate-forme de réservation de billets d'autocars à destination des stations de ski des Alpes du Nord, née d'une coopération de plusieurs compagnies d'autocars. Les clients sont pris en charge dès leur sortie de l'avion, du train ou d'un autre autocar pour être transportés dans les stations d'altitude. Là encore, plusieurs formes d'intermédiation animent *Altibus* :

- ***Coordination :*** ce sont plus d'une vingtaine de compagnies d'autocars des Savoies et d'Isère qui composent *Altibus*. Ceci sous-entend une coordination et une entente entre ces transporteurs pour élaborer le partage du réseau, son organisation, son fonctionnement.
- ***Passeur :*** *Altibus* peut endosser un rôle de « passeur de limite ». Il convient alors de se situer dans l'interspatialité « interface » décrite par J. Lévy, interspatialité caractérisée par la mise en contact par juxtaposition de deux réalités spatiales. J. Lévy note au sujet de l'interface que « *l'expression de cette interaction est la limite, qui peut revêtir des métriques variées, pas seulement celle de la frontière, mais aussi celle des confins* » (Lévy et Lussault, 2003, p. 522). *Altibus* joue donc un rôle de « passeur de limite », à savoir la limite, certes non linéaire et dotée d'une certaine « épaisseur » (l'espace flou du piémont) entre montagne et non-montagne.
- ***Commutateur :*** *Altibus* joue aussi le rôle de commutateur (au sens de J. Lévy) assurant une cospatialité, c'est-à-dire une mise en relation de deux réalités spatiales en partie superposées sur une même étendue. Le lieu de commutation est la plate-forme intermodale où s'opère la rupture de charge des passagers, descendants du train ou de l'avion pour monter dans un *Altibus*. Les réalités spatiales mises en relation au sein de lieu de commutation qu'est la plate-forme multimodale sont avant tout logistiques, entre le ferroviaire, l'aérien et le routier, ce dont témoignent les partenaires d'*Altibus*.

Figure 34 : Formes et lieux d'intermédiation de l'intermédiateur "*Altibus*"

Rôle / *Formes*	Coordination	Passeur	Commutateur
	Mise en relation de compagnies d'autocars alpines	*Passeur de limite (espace flou du piémont) entre montagne et non-montagne : logique d'interface*	*Mise en relation de réalités spatiales en partie superposées sur une même étendue : logique de cospatialité*
Lieux	**Siège de *Altibus* à Chambéry**	**Espace flou du piémont**	**Plateforme intermodale**

A. Merle, 2014

Les intermédiateurs au cœur du processus de métropolisation

Pour les intermédiateurs : profiter des caractéristiques urbaines

De manière générale, et cela se vérifie dans les 3 cas étudiés plus haut, **les intermédiateurs assurant les fonctions piémontines ont leur centre de commandement basé dans les villes du sillon alpin**, au sein desquelles se déploient par ailleurs de nombreuses actions et événements initiés par ces intermédiateurs. Les autres actions menées par ceux-ci se déroulent quant à elles *en* montagne quand il s'agit pour ces intermédiateurs de jouer un rôle de coordonateur entre acteurs « montagne », *hors* montagne quand il s'agit pour eux de porter la voix de la montagne au plus près d'une cible (clients potentiels, instances politiques…). Les fonctions piémontines de mises en relations (ou d'interspatialités) peuvent donc parfois trouver des formes de matérialisation en dehors du sillon alpin, selon une logique de (ré)intériorisation dans le premier cas, d'extériorisation dans le second cas. Néanmoins, quoi qu'il en soit, ces actions d'interspatialité sont pensées et menées depuis un centre névralgique situé dans les villes du sillon alpin.

Le positionnement de ces intermédiateurs au sein des espaces urbains s'explique par la possibilité pour eux de profiter des caractéristiques même de l'urbain : densité, diversité, mobilité. La ville, caractérisée par la **densité**, permet un effet de concentration des acteurs et, par là, des potentialités accrues d'échanges et d'interactions entre eux. Cet effet de concentration est même parfois intensifié par les pouvoirs urbains eux-mêmes, par exemple par la construction de lieux intra-urbains spécialisés et totalement voués à ces acteurs comme les maisons de la montagne (Chambéry, Grenoble) ou encore les parcs d'activités (Alpespace à Montmélian). C'est ainsi que 7 réponses sur les 11 obtenues lors de l'enquête menée à *Alpespace* mentionnaient la concentration d'acteurs montagne sur un même site comme facteur décisif d'implantation (*cf* chapitre 2). Par leur positionnement urbain, ces acteurs espèrent également tirer profit de la **diversité** qui caractérise l'urbain. Il s'agit alors pour ces intermédiateurs de profiter d'échanges et d'interactions intensifiées avec l'ensemble des acteurs non directement concernés par les fonctions piémontines, mais complémentaires à l'existence de celles-ci. Par exemple, pour *Savoie Mont-Blanc Tourisme*, le positionnement à Chambéry ou à Annecy est l'occasion d'échanges facilités avec les Conseils Généraux qui participent activement à la direction et aux actions menées par l'association. Enfin, se positionner dans les villes du sillon alpin est également l'occasion pour ces acteurs de profiter de bonnes conditions de **mobilité**, puisque ces villes constituent bien souvent des points de déploiement privilégiés à la fois vers la montagne et vers les espaces *hors* montagne. Cette association entre intermédiateurs « piémontins » et caractéristiques urbaines (densité, diversité, mobilité) permet dès lors de **comprendre le processus d'extériorisation des fonctions piémontines** relevée prudemment dans le cas du sillon alpin et dont témoigne très clairement l'enquête menée auprès des acteurs « montagne » d'Alpespace puisque 10 réponses sur 11 plaçaient l'accessibilité comme facteur décisif d'implantation (*cf* chapitre 2). Ainsi, **l'extériorisation des fonctions piémontines serait le résultat conjoint de l'évolution des infrastructures de transport (déplacement toujours plus en aval des Pieds de Traversée et des Pieds de Montée) et d'une métropolisation croissante ayant attiré à elle les intermédiateurs.**

Pour les villes : valoriser les fonctions piémontines pour gagner en métropolité

Si les intermédiateurs ont tout intérêt à s'installer au sein des villes du sillon alpin pour profiter du triptyque densité-diversité-mobilité, **les villes mettent bien souvent tout en œuvre pour, de leur côté, attirer ces intermédiateurs.** Cela passe par exemple par la construction de bâtiments qui leur sont réservés, par la promesse d'une certaine visibilité ou encore par la garantie d'une accessibilité maximale. En effet, pour les villes du sillon alpin, attirer ces intermédiateurs est un enjeu, certes économique, mais également pour leur statut même de métropole. **Accueillir ces intermédiateurs, ces acteurs d'interspatialité est le moyen pour ces villes de poursuivre ou d'intensifier leur processus de métropolisation, d'espérer gagner en métropolité.** Plus que les retombées directes (en terme d'emplois, de recettes fiscales…), ce sont surtout les retombées indirectes qui intéressent ces villes : si ces activités « piémontines » restent modestes dans la croissance et le développement économique de la ville, celles-ci jouent avant tout **un triple rôle d'aménités, de différenciation et de rayonnement.** Or, c'est bien cette capacité de l'espace urbain à participer voire à créer des événements à plus petite échelle que son rayonnement fonctionnel du quotidien, et celle à attirer, valoriser et diversifier les acteurs s'inscrivant et rayonnant dans un environnement ou un réseau à plus petite échelle que la simple échelle urbaine qui fonde la définition même de la métropole (*cf* point précédent) :
Premièrement, les villes se servent largement de la présence de ces intermédiateurs et de l'image qu'ils véhiculent pour promouvoir pour leur propre compte une image « montagne » attractive et positive, largement centrée sur l'aspect paysager et récréatif de la montagne. Cela se traduit matériellement par une survisibilité de ces acteurs (par les maisons de la montagne, par l'événementiel organisé par la ville…). En véhiculant cette image positive, la ville espère alors attirer d'autres acteurs, spécialisés dans d'autres domaines d'activité, et qui entendent profiter eux aussi de cette image positive associée à la montagne. Deuxièmement, attirer ces intermédiateurs est également l'occasion pour la ville de trouver une forme de spécialisation et donc de se différencier des autres villes de même rang. En effet, dans un contexte de concurrence entre métropoles, un des moyens de trouver sa place sur la scène régionale, nationale et/ou internationale est de se différencier des autres par des actions, des activités, des événements, des politiques spécifiques. Les fonctions piémontines assurées par les intermédiateurs piémontins peuvent permettre cette différenciation. Cela rejoint alors le troisième point : celui du rayonnement. Par la différenciation permise par la présence et la valorisation des intermédiateurs piémontins, la ville peut espérer accroître son rang métropolitain, occuper une meilleure place au sein de la hiérarchie métropolitaine ou du « concert métropolitain » pour s'inspirer ici de l'expression « concert des nations ». Cela sera le cas si la ville réussit à tirer profit de la présence de ces intermédiateurs pour organiser sur son territoire des événements susceptibles d'être reconnus à plus petite échelle qu'elle ne l'est habituellement ou encore si la ville parvient à participer et à se faire reconnaître lors d'événements organisés à l'extérieur de sa sphère d'influence habituelle.

Documents 56 à 58 : Les intermédiateurs "piémontins", des enjeux métropolitains pour Chambéry

Aménité : l'utilisation des intermédiateurs et de leur visibilité comme signe tangible de la montagne comme aménités

"Chambéry a aussi acquis, par une politique suivie, une vraie reconnaissance qui se concrétise par l'installation d'organismes tels que le réseau alpin des espaces protégés, l'association européenne des élus de montagne, le siège de Mountain Wilderness et aussi la création de l'institut de la montagne à l'Université de Savoie. Tout cela ouvre des pistes propres à notre agglomération en termes d'opportunité de développement.

Projet de l'agglomération de Chambéry, 2007, p.9

Différenciation : la présence des intermédiateurs "piémontins" : une inscription au sein d'une stratégie métropolitaine de "spécialisation" et de différenciation.

1985 : vote de la Loi Montagne sur le développement et la protection de la montagne
1992 : création de la mission montagne à la Ville de Chambéry
1994 : création du Festival international des métiers de montagne
1995 : inauguration de la Galerie Eurêka
1999 : création d'un Institut de la Montagne
2000 : premier Forum mondial de la montagne
2001 : création de l'association Montanea
2002 : Chambéry, point focal français pour l'Année internationale des montagnes
2006 : inauguration de la Maison des Parcs et de la Montagne, Chambéry élue Ville des Alpes
2007 : première convention entre la Ville de Chambéry et les Parcs des Bauges, de la Chartreuse et de la Vanoise
2008 : regroupement Institut de la montagne / laboratoire Edytem / pôle de formation professionnelle sur le site universitaire de Savoie Technolac
2012 : deuxième convention entre la Ville de Chambéry et les parcs
2013 : opération "2013, année de la montagne"

http://lumieresur.chambery.fr/1914-reperes-chronologiques.htm, cosulté le 15 septembre 2013

Rayonnement : utiliser les intermédiateurs piémontins pour gagner en rayonnement par une représentation et/ou une influence à plus petite échelle

Document 58 : La présence de sauveteurs en montagne venus des Alpes du Nord à Zarnesti en Roumanie dans le cadre du Festival International des Métiers de la montagne initié par Chambéry.

http://primaria-zarnesti.ro/festival-meserii-montane

La ville de Chambéry profite de la présence de nombreux intermédiateurs "piémontins" sur son territoire pour organiser, depuis 1994, le Festival International des Métiers de la Montagne. Initialement cette manifestation avait lieu uniquement à Chambéry mais depuis 2012 ce festival se tient en alternance une année sur deux à Chambéry et dans une ville étrangère (en 2013 à Zarnesti, en Roumanie).
Ce festival international est une occasion parmi d'autres, pour Chambéry, de rayonner à bien plus petite échelle que sa sphère d'influence habituelle (*grosso modo* le département de la Savoie). Ainsi, par cette spécialisation et cette différenciation vis à vis d'autres métropoles de même rang, Chambéry peut espérer trouver une place reconnue dans le "concert des métropoles".

Montage : A. Merle, 2013

Une valorisation différente des fonctions piémontines entre les villes du sillon alpin : fonctions piémontines et stratégies métropolitaines

Si l'horizon des villes du sillon alpin - comme probablement de toutes les villes du monde d'ailleurs - est de gagner en métropolité, les considérations générales apportées plus haut au sujet de la volonté des villes du sillon alpin d'attirer les intermédiateurs piémontins se doivent d'être nuancées au regard **des stratégies différenciées qui les animent**. Une étude des discours et documents d'aménagement produits par les acteurs décisionnaires de ces villes suffit largement à établir cette différenciation, entre villes mobilisant fortement les fonctions et acteurs piémontins et celles qui ne le font pas.

Chambéry et Grenoble sont vraisemblablement les deux villes qui jouent le plus sur ces fonctions piémontines à la fois en tant qu'aménités et moyens de différenciation et de rayonnement. Cela se matérialise spatialement de plusieurs manières : profusion d'événements en lien avec la montagne, multitude de noms de bâtiments associés à la montagne (sommets, personnages…), survisibilité des intermédiateurs « piémontins » implantés dans la ville, mobilisation soutenue de l'image montagne dans les documents promotionnels… Néanmoins, les fonctions piémontines ne sont qu'un moyen parmi d'autres utilisé par Grenoble pour assurer sa place dans la hiérarchie métropolitaine. En effet, la ville est également en mesure de rayonner à petite échelle et de s'assurer une bonne place dans le « concert métropolitain » en jouant sur son statut de technopole. Au contraire, faute de bénéficier d'un autre moyen de différenciation et de valorisation valable, Chambéry semble avoir réellement décidé depuis deux décennies (*cf* documents 56 à 58) d'axer l'ensemble de sa stratégie métropolitaine sur ses fonctions piémontines de mises en relation des montagnes entre elles et entre montagne et non-montagne.

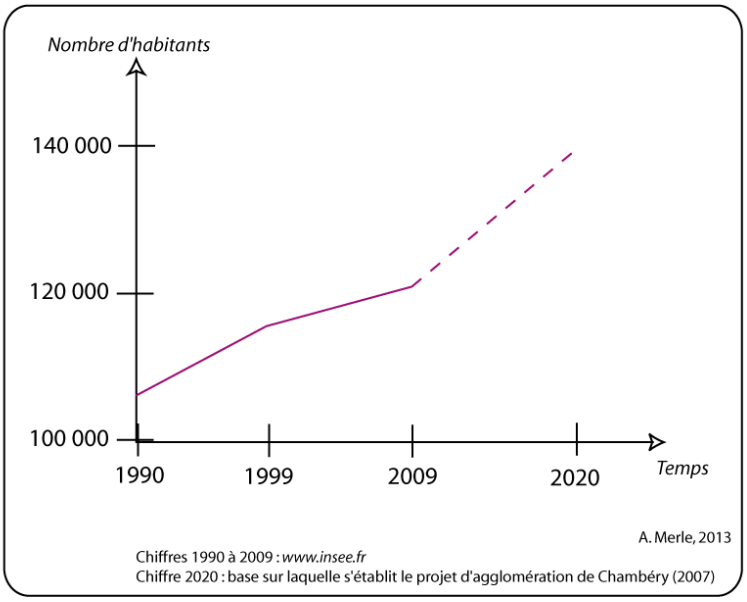
Annecy insiste aussi assez largement sur ses fonctions piémontines, mais dans une moindre mesure que Chambéry ou Grenoble. En effet, Annecy profite déjà largement d'une image positive et reconnue à l'extérieur de l'espace alpin, notamment grâce à son prestige touristique et résidentiel.

Enfin, Genève n'est que très peu préoccupée par un quelconque souci de valorisation et de promotion de ses fonctions piémontines qui ne sont pas à la hauteur de ses ambitions métropolitaines. En effet, les formes d'interspatialités assurées par les intermédiateurs piémontins ne sont que bien peu de choses en comparaison des interspatialités qui animent une des villes situées au sommet de la hiérarchie métropolitaine mondiale. Les institutions internationales présentes à Genève constituent en effet des intermédiateurs d'une bien autre envergure que les intermédiateurs piémontins décrits dans ce travail. Cette déconnexion de l'environnement montagneux et du rôle piémontin que serait pourtant en mesure d'assurer Genève se traduit picturalement dans les documents promotionnels édités par la ville, comme cela a déjà été abordé dans le premier chapitre de ce travail.

L'interspatialité piémontine comme vectrice d'urbanisation : le cas chambérien

Chambéry entend donc fonder son dynamisme actuel et futur essentiellement sur ses fonctions piémontines, comme en témoigne son projet d'agglomération largement articulé à la fois sur une valorisation de *« la spécificité montagne* [26]» et sur le projet ferroviaire « Lyon-Turin » avec lequel elle espère bien renforcer son statut de « Pied-de-Traversée [27]» et « Pied de Montée ». **Accueillir les intermédiateurs « piémontins », quels que soient leurs domaines d'activité, est donc devenu une priorité dans la stratégie métropolitaine chambérienne** et participe, au moins partiellement, au dynamisme de la ville grâce au triptyque déjà énoncé plus haut, à savoir aménités, différenciation et rayonnement. Ce dynamisme se traduit, entre autres, par une augmentation croissante de la population des communes qui composent actuellement *Chambéry Métropole* (figure 35). Le choix de fonder l'image et le dynamisme de la ville en partie sur ses fonctions piémontines participe donc d'une densification de peuplement croissante, qu'il s'agisse de la population, de ses activités, de ses infrastructures.

Figure 35 : L'évolution de la population cumulée des communes de *Chambéry Métropole*

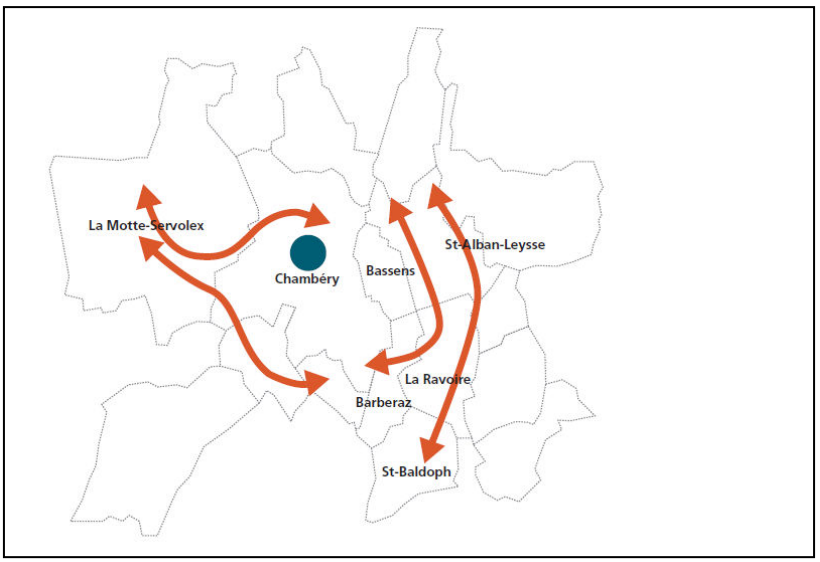


[26] « *Sans récuser l'intérêt de la diversité actuelle des activités industrielles existantes (pôle agro-alimentaire, matériaux, logistique…), le projet d'agglomération compte mettre plus particulièrement en avant deux pôles d'excellence porteurs d'image et de développement durable. […]. Depuis quelques années, la ville de Chambéry avec ses partenaires a fait progresser cette spécificité « montagne » au travers d'événements (le festival des métiers de la montagne, les manifestations de l'année internationale de la montagne en 2002, Chambéry ville Alpine 2006, le salon « grand ski »…), d'équipements (galerie Eurêka…), d'implantations d'institutions (DEATM, Maison des parcs et de la montagne…), de socioprofessionnels (syndicats des guides, des accompagnateurs, des pisteurs-secouristes…), d'entreprises (la Compagnie des Alpes, S3V…), d'un pôle d'enseignement et de recherche (Institut national de la montagne…). […]. De nombreux arguments plaident en faveur d'un positionnement « montagne » plus marqué, à condition de définir une approche et une communication stratégique* ». (Projet d'agglomération de Chambéry, 2007, p. 29)

[27] Le projet Lyon-Turin est mobilisé de manière récurrente dans le projet d'agglomération de Chambéry : il est ainsi mentionné plus d'une dizaine de fois dans un document comprenant 25 engagements. Extraits : « *Hors le littoral méditerranéen, l'essentiel des flux de personnes et de marchandises en direction ou en provenance de l'Italie transite par la cluse de Chambéry. La situation à l'entrée du massif a fortement marqué les fonctions transport sur le territoire de l'agglomération. Cette fonction historique avec l'Italie prend aujourd'hui une nouvelle dimension. La nécessité de doter l'Europe d'un réseau ferré à grande vitesse et de grandes liaisons fret a conduit à la définition de quelques grands itinéraires ferroviaires à l'échelle du continent. L'un d'eux implique directement notre agglomération qui se trouve en position charnière. […]. L'agglomération chambérienne est également devenue au cours des 40 dernières années, avec l'accès à la vallée de la Tarentaise, la porte d'un des plus grands domaines skiables au monde.* » (Projet d'agglomération de Chambéry, 2007, p. 9). Ou encore : « *Il est légitime que Chambéry consacre toute son énergie à faire de la nouvelle infrastructure Lyon-Turin une occasion à saisir pour certes continuer à remplir sa fonction de passage, mais pour en faire une double opportunité de respect de son environnement et de meilleure desserte de ses habitants.* » (Projet d'agglomération de Chambéry, 2007, p. 18).

Aussi, **la densification de peuplement que connaît Chambéry, au moins en partie liée aux fonctions piémontines mises en exergue et valorisées par la ville elle-même, amène la métropole à repenser les mobilités.** L'engagement 3 du projet d'agglomération est à ce titre révélateur du lien établi entre valorisation des fonctions piémontines et gestion de la mobilité, celui-ci s'intitulant « *Préparer un saut qualitatif en matière de transports et déplacements en prenant appui sur la future liaison Lyon-Turin et la mise en œuvre du plan de déplacements urbains* » (*Projet d'agglomération de Chambéry*, 2007, p. 18). Les rétroactions entre densification du peuplement et mobilités sont également clairement établies[28] et apparaissent donc comme des priorités urbaines à penser et à gérer. C'est dans ce sens qu'un Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.) avait déjà été établi dès 2004. Ce P.D.U. constate bel et bien les **interactions réciproques entre densification du peuplement et gestion des mobilités**, l'une appelant l'autre. Ainsi, dans le P.D.U., la densification du peuplement est diagnostiquée[29], tout comme ses effets en retour non désirés sur les mobilités : nuisances sonores, pollution atmosphérique et effets de saturation. Il est également relevé que la gestion de la densification amènera au développement du polycentrisme, d'ailleurs largement encouragé par la ville elle-même puisqu'affiché comme une priorité de son S.C.O.T[30]. Le polycentrisme accompagnant la densification amène donc la ville à repenser les mobilités, par exemple en développant les lignes tangentielles de transports en commun. La ligne tangentielle est ainsi pensée tant comme le résultat du polycentrisme que comme un moyen de développer ce même polycentrisme affiché comme priorité métropolitaine. Autrement dit, **la mobilité est bel et bien gérée dans ses coévolutions avec le polycentrisme, lui-même lié au processus de densification urbaine.**

Document 59 : Hypothèses de développement des lignes tangentielles de transports en commun dans *Chambéry Métropole*.



Source : *Plan de Déplacements Urbains de Chambéry Métropole*, 2004, p. 47.

[28] « *Il s'agira de reconstruire la ville sur la ville partout où cela peut être envisagé afin de réaliser des économies en matière de foncier ainsi qu'au niveau des réseaux.* » (Projet d'agglomération de Chambéry, 2007, p. 13). « *L'agglomération aura à faire face dans les années à venir à un accroissement des flux de différentes natures. Des options majeures doivent être prises dès maintenant pour faire face […] au risque de difficulté d'accessibilité et donc de perte d'attractivité de l'agglomération chambérienne* » » (Projet d'agglomération de Chambéry, 2007, p. 18).

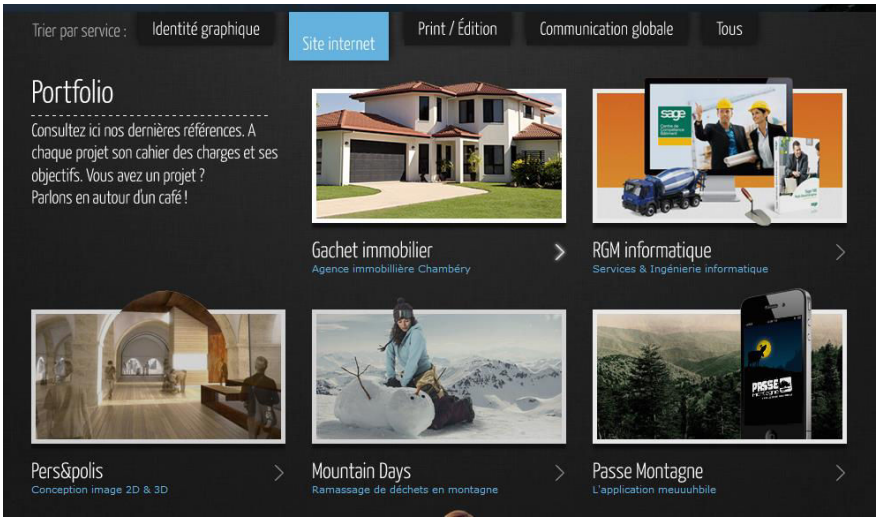
[29] « *Les derniers recensements indiquent une progression constante des emplois et de la population au sein de l'agglomération chambérienne [tant] dans la ville centre que dans les communes périphériques* » (Plan de Déplacements Urbains de Chambéry Métropole, 2004, p. 18)

[30] « *Le projet de S.C.O.T prévoit par ailleurs le rééquilibrage de l'offre commerciale dans l'agglomération notamment par le renforcement des pôles secondaires de La Motte-Servolex, Cognin, La Ravoire et des Hauts-de-Chambéry.* » (Plan de Déplacements Urbains de Chambéry Métropole, 2004, p. 43)

Enfin, le développement des fonctions piémontines et cette « spécialisation » de l'image de la ville est présentée comme un moyen d'attirer d'autres activités et, ainsi, de gagner en diversité des activités[31]. Aussi**, la densification du peuplement et la gestion de celle-ci amènent nécessairement à une diversification des activités avec l'émergence d'acteurs spécialisés profitant d'un effet de seuil de cette densité de peuplement à gérer.** « *Plus de densification suppose toujours, au moins potentiellement, plus de spécialisation des fonctions* » écrit P. Pigeon (2012). C'est ainsi que se développent des activités de services à la personne, de services aux entreprises ou encore de services aux pouvoirs publics (sous-traitance de la gestion de certains domaines publics tels que les réseaux, la planification urbaine, la communication et le marketing…). Ces activités, si elles se développent, pourront par la suite profiter du rayonnement procuré par la ville « métropolisée » pour se projeter à plus petite échelle et tenter de s'imposer sur d'autres marchés plus éloignés. En d'autres termes, **la diversification des activités engendrée par le processus de métropolisation peut également participer pleinement à ce même processus de métropolisation.** Pour ne prendre qu'un exemple choisi de manière arbitraire avant tout par sa proximité, la société *Here we com*, paraît en constituer une illustration particulièrement pertinente. Installée au Bourget-du-Lac, cette entreprise se charge de créer des sites internet pour les clients qui font appel à elle. Certains de ces clients sont très clairement liés à l'activité « montagne » ; c'est ainsi que *Here we com* a conçu les sites de *Mountain Days*, *Mountain Riders*, *Passe Montagne*… Evidemment, l'entreprise travaille aussi pour d'autres clients aux activités bien éloignées de l'activité « montagne ». De l'aveu même du directeur de l'entreprise interrogé le 27 octobre 2014 (voir annexe 3), si la communication de l'entreprise est largement basée sur son positionnement montagne, les clients ayant une activité liée à la montagne ne représentent finalement que 10% de la clientèle totale. Aussi, alors même que l'activité proposée par *Here we com* est complètement dématérialisée et a-territoriale, la plupart de ses clients sont néanmoins situés dans une certaine proximité « euclidienne », puisque le directeur indique que l'écrasante majorité de ses clients sont situés en Savoie, notamment dans la cluse chambérienne et aixoise. *Here we com* bénéficie donc très clairement de la densité d'acteurs économiques présents dans l'agglomération chambérienne, qui sont autant de clients potentiels, que ceux-ci soient des intermédiateurs « piémontins » ou non. C'est d'ailleurs la densité de clients potentiels qui ont poussé à la fondation de l'entreprise à cet endroit, le directeur ajoutant disposer d'un bon réseau dans le secteur ce qui a nettement facilité le lancement de son entreprise. **La densification du peuplement appelle donc à la diversification des activités par la spécialisation de celles-ci** (ici une spécialisation dans la création de sites internet). Dans l'éventualité où Chambéry gagnerait en métropolité et en rayonnement à plus petite échelle, *Here we com* serait peut-être en mesure d'en profiter pour se faire connaître ailleurs et gagner elle aussi en rayonnement.

[31] « *L'agglomération chambérienne, les territoires qui l'environnent, recèlent des potentialités qui peuvent conférer au tourisme une réelle dimension économique. En particulier Le Phare renforcera les atouts de l'agglomération chambérienne notamment en matière de tourisme d'affaire et de congrès. La mise en service de la partie française du Lyon-Turin pourra et devra avoir un effet de levier considérable sur le développement des courts séjours. Les bassins de clientèle seront multipliés en raison de la diminution des temps de parcours.* » (Projet d'agglomération de Chambéry, 2007, p. 33).

Document 60 : 5 clients pour lesquels a travaillé *Here we com*



Source : http://www.herewecom.fr/philosophie_fr.html, consulté en septembre 2013

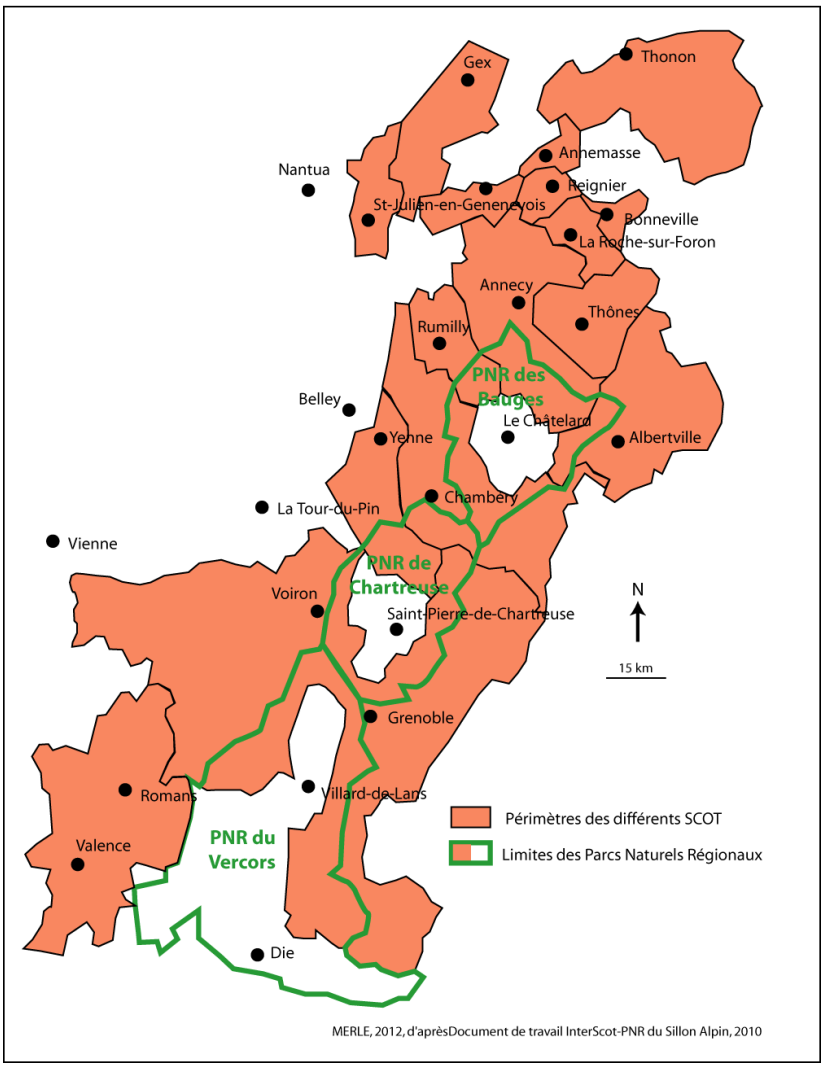
A ce stade, il est donc possible d'affirmer que **la valorisation des fonctions piémontines entreprise par Chambéry depuis une vingtaine d'années participe de son processus d'urbanisation, c'est-à-dire d'une intensification de la densité, de la diversité et des mobilités urbaines ainsi que d'une intensification des coévolutions entre ces trois composantes.** Par les intermédiateurs qu'elle attire, la ville entretient alors une « spirale urbaine » fondée sur un trinôme rétroactif densité, diversité et mobilité qui tend à s'auto-entretenir et à s'intensifier. Aussi, par cet exemple, nous pourrions prétendre que **la métropolisation soit le fruit d'une capacité pour une ville à s'imposer comme lieu privilégié d'expression et de gestion des interspatialités, c'est-à-dire des interactions entre espaces.**

En outre, de telles considérations permettent dès lors de **comprendre, au moins partiellement, la multiplication des rapports villes piémontines-massifs environnants énoncés dans le chapitre 2**. D'après F. Ascher (*in* Lévy et Lussault, 2003, p. 612), « *les métropoles connaissent une double-croissance : « interne » par extension de la zone classiquement urbanisée ; « externe » par l'absorption de périphéries de plus en plus lointaines, notamment grâce à l'accroissement des performances des moyens de transport et de télécommunications* ». En réalité, ces deux croissances sont difficilement dissociables, l'une appelant l'autre. Ainsi, dans le cas de Chambéry, l'extension de la zone urbanisée a indéniablement amené la ville à intégrer progressivement des communes de plus en plus lointaines au sein de *Chambéry Métropole* ou encore à développer des partenariats et des échanges divers avec des territoires eux aussi de plus en plus éloignés. **Le processus d'urbanisation, marqué donc par l'intensification du trinôme densité-diversité-mobilité, de leurs coévolutions et de leur gestion, implique généralement (et nous soulèverons plus loin l'existence d'exceptions) la nécessité de penser le territoire urbain toujours à plus petite échelle.** Là encore, cette assertion est largement établie par les pouvoirs métropolitains eux-mêmes, comme cela est le cas dans l'exemple chambérien[32]. **Il en résulte ainsi une multiplication des partenariats et coopérations**

[32] « *Dans les quinze ans à venir, compte tenu de ses disponibilités foncières, l'agglomération ne pourra plus absorber seule l'augmentation prévue de la population et les implantations indispensables d'entreprises nouvelles. Il s'agit de réfléchir et de répondre avec les intercommunalités voisines aux grandes problématiques*

entre les villes du sillon alpin et leurs massifs environnants. Cela se matérialise par l'implication des élus urbains au sein des instances dirigeantes des P.N.R, mais aussi par l'élaboration de projets particuliers, par exemple dans le domaine des transports[33]. C'est également dans ce cadre qu'il faut aborder le projet InterS.C.O.T/P.N.R, lancé dès 2008 afin de créer du lien et une planification optimale entre les différents S.C.O.T élaborés dans le sillon alpin et les chartes des P.N.R. Il en résulte que certains espaces se retrouvent en situation d'intermédiarité puisqu'appartenant à la fois à un P.N.R (dont la charte est bien souvent très « ruralisante ») et à un S.C.O.T dont l'objectif est au contraire de répondre à des problématique très clairement urbaines.

Figure 36 : Les acteurs du projet Inter SCOT-PNR du sillon alpin



urbaines de développement, d'aménagement, de déplacement, de loisirs, de qualité de vie dans un espace fortement marqué par ses caractéristiques et richesses naturelles » (Projet d'agglomération de Chambéry, 2007, p. 18). « *Les projets de l'agglomération dans le domaine des transports, du développement économique ou encore de l'habitat doivent être pensés à une échelle plus vaste qui correspond à la réalité de vie des habitants. […]. Des coopérations sont à consolider avec des territoires proches non membres de Métropole Savoie. Il s'agit en particulier des P.N.R des Bauges et de la Chartreuse.* » (Projet d'agglomération de Chambéry, 2007, p. 46).

[33] « *Pour le long terme, certains projets ne sont pas à exclure […] comme l'aménagement entre la cluse et le plateau Féclaz-Revard, sans exclure la réalisation d'une liaison téléportée. Cette liaison devrait assurer une complémentarité entre une vocation de transport quotidien (déplacements domicile-travail par exemple) et un usage lié au tourisme* » (Projet d'agglomération de Chambéry, 2007, p. 22). Ce projet était en outre déjà mentionné dans le P.D.U de *Chambéry Métropole* en 2004 (p. 52).

La multiplication des partenariats et coopérations entre les villes du sillon alpin et leurs massifs environnants est donc étroitement corrélée au processus d'urbanisation. Comme cela a déjà été énoncé plus haut (chapitre 2), les pouvoirs urbains ne sauraient être vus en prédateurs des massifs environnants : **la coopération toujours accrue entre les villes du sillon alpin et les massifs qui les environnent n'est que le résultat de la nécessité de gérer au mieux l'urbanisation (autrement dit les coévolutions entre densité-diversité-mobilité) pour en éviter d'éventuels effets en retour non désirés,** même si cette gestion, à coup sûr, en provoquera d'autres comme cela déjà pu être démontré (Pigeon, 2012). Ce n'est donc pas la ville qui entend contrôler directement ces espaces : c'est plus prosaïquement l'intensification du processus d'urbanisation et ses effets en retour qui rapprocheraient de fait ces communes « de massifs » à des problématiques urbaines. Pourtant, ces communes appartenant pour beaucoup d'entre elles à des P.N.R, s'inscrivent par là au sein de politiques et d'argumentaires largement marqués par la ruralité et sa mise en scène[34] alors même que ces massifs, on l'a compris, sont de moins en moins « différenciés » de la métropole dont ils deviennent partie intégrante. Ainsi, par l'argumentaire au moins, les P.N.R tiennent à se différencier de la métropole : il en va de leur raison d'être. De son côté, la ville « piémontine », qui joue très largement sur son rôle de mises en relations avec la montagne ne peut que se satisfaire de cet argumentaire mené par les P.N.R puisqu'elle peut tirer une image positive d'association à la montagne. **Mieux vaut donc pour la ville « piémontine » que la montagne continue à s'affirmer comme telle : il en va de sa métropolité.**

---

[34] La première orientation de la nouvelle charte (2007-2019) du P.N.R des Bauges est claire : « *Affirmer et valoriser une identité rurale* ». Cela se traduit par des orientations politiques sans équivoque : « *Optimiser les structures d'exploitation agricole, maintenir une vocation économique aux alpages, soutenir les filières de qualité…* ». En jouant sur la ruralité et son caractère *de* montagne, il s'agit pour le P.N.R des Bauges de montrer sa volonté de différenciation par rapport aux métropoles du sillon alpin volontiers vues comme prédatrices ou, du moins, invasives : « *Dans le contexte de pression foncière exacerbée que connaît le sillon alpin, la maîtrise de la consommation de l'espace est désormais reconnue comme enjeu primordial sur les zones urbaines. Par l'espace disponible qu'il représente à proximité des agglomérations, le massif des Bauges sera de plus en plus convoité, avec le risque notamment de prolifération d'une urbanisation pavillonnaire. […]. Pour conjurer le phénomène d'étalement urbain qui en résulte, il convient à la fois d'organiser qualitativement la densification du tissu bâti sur les communes de la «périphérie urbaine » et de la « frange périurbaine », et de maîtriser l'effet de report de la demande sur les secteurs plus éloignés, qui va accroître la zone d'influence urbaine. Les communes rurales de la « montagne habitée », peu sollicitées jusqu'ici, devront anticiper les demandes et trouver des réponses proportionnées à la taille et à la capacité des villages. La mutualisation des expériences avec les communes des « piémonts sous influence » doit éviter la reconduction d'aménagements conçus dans l'urgence.»* (Charte du P.N.R des Bauges 2007-2019, p. 6)

La charte du P.N.R de la Chartreuse semble, au moins dans l'argumentaire, moins en opposition vis-à-vis des métropoles du sillon alpin que celle des Bauges puisque ressort assez nettement l'idée de partenariats, de complémentarités et de collaboration entre le Parc et les métropoles. Néanmoins, la dissociation urbain-rural et l'affirmation d'un caractère montagnard échappant aux villes du sillon alpin restent bien marquées. « *Le dynamisme économique des grands bassins démographiques des agglomérations avoisinantes (750 000 habitants résident à moins de 20 minutes des limites du Parc) a pour corollaire une pression foncière forte sur un périmètre très large. A proximité immédiate, facilement accessible et disposant d'un cadre de vie de grande qualité, la Chartreuse est devenue une terre d'expansion du sillon alpin. Le risque pour le territoire de Chartreuse est bien de voir une consommation de foncier accélérée, mal maîtrisée, de se trouver confronté à un mitage de l'espace tel, qu'il viendrait bouleverser tous les équilibres écologiques et économiques. La collaboration avec les agglomérations et territoires situés aux portes du Parc naturel régional de Chartreuse répondra à la reconnaissance de la complémentarité des territoires en matière de logements, de services, de loisirs, de cadre de vie et de vitalité économique, pour une bénéfice partagé et réciproque. La solidarité urbain – rural doit s'entendre comme la recherche de partenariats économiques et sociaux nouveaux, [en prenant] acte que la grande majorité de la population vit en ville et que tous les habitants des villes ne partagent pas tous les mêmes liens avec le territoire rural et montagnard. »* (Charte du P.N.R de Chartreuse, 2008 – 2019, p. 17)

En prolongeant notre réflexion sur les fonctions piémontines par une intégration des notions associées à l'interspatialité et par une approche par les acteurs (les intermédiateurs), il a été possible de démontrer en quoi ces acteurs (et les fonctions qu'ils assurent) étaient étroitement associés au fait métropolitain. Les intermédiateurs assurant les interspatialités piémontines cherchent une implantation urbaine et les villes mettent elles-mêmes tout en œuvre pour les attirer et les rendre visible, explication au moins partielle du processus d'extériorisation des fonctions piémontines relevée dans les chapitres précédents. Ces villes se servent ainsi de ces acteurs et de ces fonctions dans leur stratégie métropolitaine avec pour objectif de gagner en métropolité. Néanmoins, il a été possible de faire apparaître une valorisation très différenciée de ces fonctions piémontines entre les villes du sillon alpin, entre celles qui en font la base de leur image et de leur métropolisation (comme Chambéry) et celles qui semblent s'en détourner totalement (comme Genève), ce qui semble confirmer notamment l'existence d'une « logique de compensation hiérarchique » (Giraut et Chéry, 2000 ; Boulineau et *alii*., à paraître…) poussant les villes secondaires à se tailler des arrière-pays afin de compter dans la compétition entre territoires métropolitains, les métropoles régionales se concentrant quand à elles sur leur vaste aire urbaine. Enfin, à travers l'exemple chambérien, il aura été possible de démontrer en quoi les interspatialités assurées par les intermédiateurs piémontins pouvaient devenir vectrices de métropolisation, permettant alors de mieux comprendre la multiplication des relations entre villes du sillon alpin et massifs environnants qui avaient pu être relevées dans le chapitre précédent.

Mais de nouvelles questions apparaissent nécessairement : est-ce que ces fonctions piémontines inscrites dans les projets métropolitains de nombreuses villes du sillon alpin peuvent devenir source de coopération entre ces mêmes villes ? Ou sont-elles au contraire source de concurrences et de tensions ?

Chapitre 4.

Les fonctions piémontines des villes du sillon alpin, entre coopérations et concurrences métropolitaines

Les fonctions piémontines sont mobilisées par les villes du sillon alpin (excepté Genève) dans leur propre projet métropolitain : mais ces fonctions piémontines peuvent-elles pour autant devenir vectrices de coopérations entre ces villes ?

Nous aborderons pour commencer le projet « Sillon Alpin », seul projet de coopération entre les villes de notre terrain d'étude s'étendant de Genève à Grenoble. Après avoir expliqué la genèse et les évolutions de ce projet territorial et après avoir défini les notions associées au territoire, viendra alors le temps de se demander sur quelle base s'est pensé et continue de se penser ce projet territorial Sillon Alpin. Cela permettra alors d'interroger le degré de mobilisation des fonctions piémontines dans l'émergence de ce projet. Mais nous verrons également que ce projet donnant une impression de volonté de coopération et de collaboration étroite autour de problématiques communes cache en réalité des phénomènes de concurrences métropolitaines fortes, en partie animées par la volonté pour chaque ville d'affirmer son statut de métropole piémontine. Le cas très particulier de Genève sera alors abordé, tout comme la place des espaces interstitiels, c'est-à-dire de ces espaces situés entre les différentes villes du Sillon Alpin.

I.
Le Sillon Alpin : genèse et évolutions

> « *L'espace est un doute : il me faut sans cesse le marquer, le désigner ; il n'est jamais à moi, il ne m'est jamais donné, il faut que j'en fasse la conquête.* »
>
> (Perec, 1985, p. 179)

D'une logique topographique portée par les Conseils Généraux…

Le terme sillon alpin a d'abord été diffusé par le géographe grenoblois R. Blanchard selon une acception physique pour définir cette dépression des Alpes françaises comprise entre les massifs préalpins du Nord et les massifs centraux. Cette dépression de 120 kilomètres, entre 200 et 300 mètres d'altitude, est orientée Nord-Est/Sud-Ouest et court du bassin de Sallanches au col de la Croix-Haute. L'appellation est remobilisée dans les années 1970 dans le cadre de problématiques d'aménagement et de planification régionales, qualifiant alors l'axe d'urbanisation allant de Genève à Grenoble (Fourny, Papa, Périgois, 2010). Cet axe ne correspond finalement que très partiellement au sillon géomorphologique défini par R. Blanchard. Même la continuité topographique - altitude basse - de ce nouveau Sillon Alpin est illusoire puisqu'entre Genève et Annecy se situe le Col d'Evires haut de plus de 800 mètres. Ce Sillon Alpin n'a donc rien de géomorphologique, il est un terme d'élus, voire même plutôt de techniciens de l'aménagement. Comme de nombreux autres mots ou noms de la géographie, le sillon alpin, né à l'heure de la toute puissance de la géographie physique, n'a rien à voir avec le Sillon Alpin des aménageurs.

Le Sillon Alpin est, depuis les années 2000, un **espace de coopération regroupant des territoires qui disent avoir des problématiques proches en termes d'aménagement du territoire** : pression démographique et foncière importante (environ 15 000 habitants supplémentaires chaque année), recul de l'activité agricole, densification des flux de circulation… C'est de l'ensemble de ces problématiques que nait en 2000 l'idée du Sillon Alpin sous l'impulsion des Conseils Généraux de la Savoie, Haute-Savoie et Isère, rejoints en 2005 par la Drôme. Cette coopération débouche chaque année sur une conférence et des rencontres entre acteurs concernés pour tracer les grandes lignes de la coopération : gestion de l'espace, transports et déplacements, innovation technologique… Mais le Sillon Alpin reste « une coquille vide » uniquement consacrée à des échanges entre acteurs : sa visibilité reste très limitée tout comme la traduction des échanges et objectifs communs en politiques concrètes et effectives. En 2003-2004, l'Etat retient lors du CIADT (Comité Interministériel sur l'Aménagement du Territoire) la candidature du Sillon Alpin comme métropole européenne émergente et accepte d'en faire un espace de coopération métropolitaine. C'est ainsi que **le Sillon Alpin, né des départements en 2000, devient dès lors une construction avant tout urbaine**, c'est-à-dire portée par les grandes villes que sont surtout Annecy, Chambéry, Grenoble et Valence.

L'émergence du Sillon Alpin en 2000 n'est pas isolée. R. Brunet (2008), brocardant le toponyme - ou plutôt « choronyme » - Sillon Alpin, note que la logique d'arcs était alors très à la mode dans les projets d'aménagement des années 1990. Il ajoute qu'« *arc alpin étant déjà pris [nous avions] au moins échappé à une Alpine Vallée (ou Valley selon l'ambiance)* ». C'est donc dans ce contexte aménagiste d'arcs et de vallées qu'apparaît le Sillon Alpin en 2000. C'est également dans cette même période que naît l'idée d'un Sillon Lorrain, coopération métropolitaine entre Thionville, Metz, Nancy et Epinal soutenue et portée par le Conseil Régional de Lorraine. Dans le cas lorrain aussi le terme de « Sillon » vient tout droit de la géographie physique puisque l'axe métropolitain se surimpose au sillon mosellan défini en géographie physique comme le bassin topographique allant de la frontière germano-luxembourgeoise au sud de Nancy. Une différence de taille subsiste : le Sillon Lorrain était porté par le Conseil Régional, alors que le Sillon Alpin est né des Conseils Généraux. En fait, depuis ses origines, le Sillon Alpin a toujours été envisagé par les élus concernés comme **un moyen de créer un contrepoids à la puissance lyonnaise dans la région Rhône-Alpes** (Brunet, 2008). Ceci permet en partie d'expliquer pourquoi le Sillon Alpin a d'abord été une initiative portée par les Conseils Généraux alors que dans le même temps le Sillon Lorrain était porté par le Conseil Régional de Lorraine (dont le siège est à Metz avec des antennes à Nancy, villes moteurs du Sillon Lorrain).

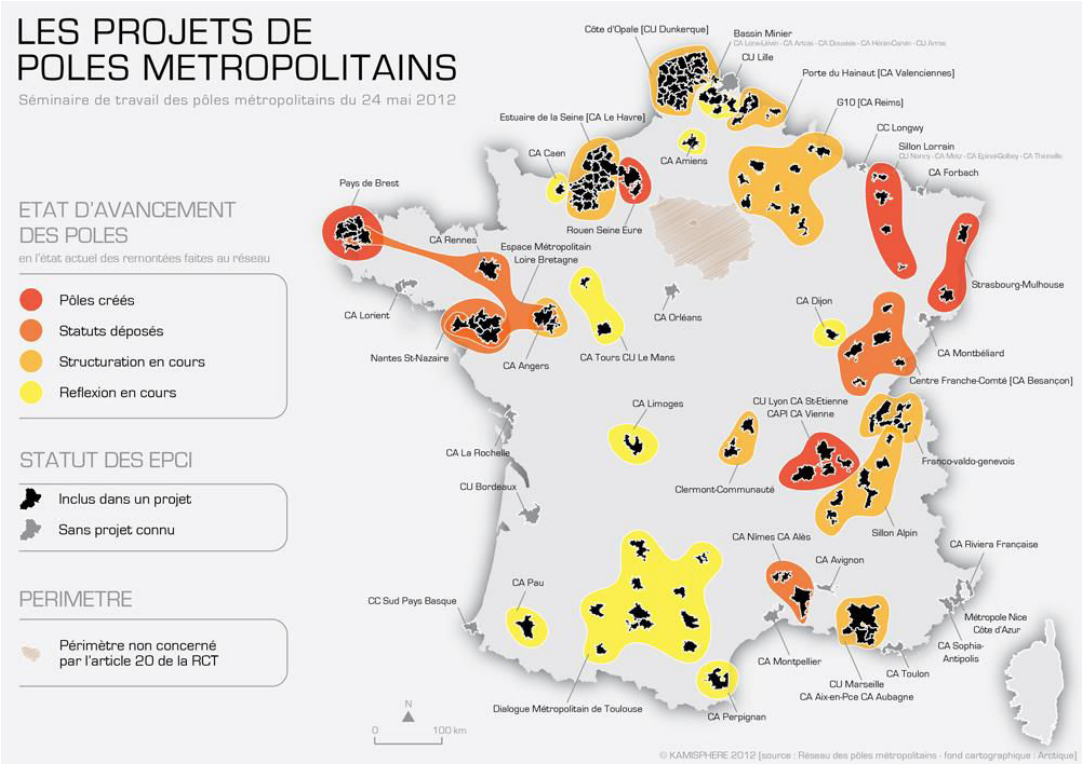
... à une logique topologique portée par les villes

Quand le Sillon Alpin était porté par les Conseils Généraux, la logique était clairement celle d'une approche topographique de l'espace, c'est-à-dire « *d'une métrique caractérisée par la continuité et la contiguité* » (Lévy *in* Lévy et Lussault, 2003, p. 917). Dès 2004, quand le projet Sillon Alpin est repris par les villes, la logique n'est plus la même puisque passant à une approche topologique de l'espace sortant ainsi d'une vision et d'une recherche d'un espace uniforme et continu. Il en résulte alors nécessairement des espaces interstitiels, dont la place et le statut mériteront d'être interrogés.
Quand le projet Sillon Alpin passe donc aux mains des villes en 2004-2005, celui-ci est au point mort et doit être repensé. La métropole lyonnaise, soucieuse de voir l'émergence et l'émancipation d'un réseau métropolitain potentiellement concurrent, a alors tenté de réintégrer le projet Sillon Alpin dans son orbite. Ainsi, en 2004-2005, lorsque la D.A.T.A.R appelle aux « coopérations métropolitaines », Lyon défend ardemment une coopération rhône-alpine appelée « Réseau des villes et agglomérations de Rhône-Alpes » et composée de la Région Urbaine de Lyon et de la partie sud du Sillon Alpin. Le Sillon Alpin est ainsi véritablement cassé en deux composantes : une partie nord structurée autour de Genève et du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise (aujourd'hui *Grand Genève*) et une partie sud entrant dans l'orbite lyonnaise (figure 37).
Mais en 2010-2011, a été discuté et décidé par les représentants des agglomérations de Valence, Romans, Voiron, Grenoble, Chambéry et Annecy et Annemasse de **faire du Sillon Alpin un pôle métropolitain au sens de la loi de décembre 2010**. Cette loi dite de réforme des collectivités territoriales fait du pôle métropolitain un syndicat mixte regroupant des intercommunalités à fiscalité propre dans le but affiché de favoriser la coopération entre grandes agglomérations proches, situées au sein de grandes régions urbaines complexes ou de « corridors » de développement. Le pôle métropolitain n'est pas un E.P.C.I à fiscalité propre, ses ressources provenant essentiellement des cotisations des E.P.C.I qui le composent. Demeurant une mise en réseau métropolitaine, ce projet permet alors de **réintégrer le Nord de la structure (le Genevois français) à la logique du Sillon**

Alpin (document 61). Le pôle métropolitain sonne aussi l'entrée de l'agglomération voironnaise dans le Sillon Alpin alors que le Voironnais était jusque là positionné en marge de la structure. En outre, c'est également la trajectoire choisie par le Sillon Lorrain devenu officiellement pôle métropolitain au début de l'année 2012.

Ainsi, les acteurs du Sillon Alpin, avec aux premiers plans Grenoble et Chambéry, ont procédé à une relance du projet, toujours avec horizon à demi-avoué de s'émanciper de la tutelle lyonnaise. D'ailleurs, lors d'une réunion de préparation au projet de pôle métropolitain, le maire de Grenoble Michel Destot aurait déclaré[35] : *« ce que nous mettons en place est une dynamique, une logique, pour éviter que chacun sur son territoire se recroqueville sur lui-même. Nous avons une identité qui est une identité démographique à l'échelle de plus de 2 millions d'habitants. Elle pèsera lourd, plus lourd que Lyon et Saint-Etienne y compris du point de vue démographique et économique. Et ça pèsera lourd non seulement en Rhône-Alpes, mais aussi au niveau français et au niveau européen ».* Notons ici le chiffre arbitraire de 2 millions d'habitants, aussi flou que l'est la délimitation du Sillon Alpin. En effet, tous les chiffres avancés par les acteurs du Sillon Alpin sont à traiter avec grande précaution selon que ceux-ci incluent ou non Genève et comptent ou non les espaces situés entre les différentes agglomérations…Aujourd'hui, en région Rhône-Alpes, deux pôles métropolitains existent donc : le G4 (Communauté urbaine de Lyon, Saint-Etienne Métropole, Nord Isère et Pays Viennois) et le Sillon Alpin des agglomérations de Valence, Romans, Voiron, Grenoble, Chambéry, Annecy et Annemasse.

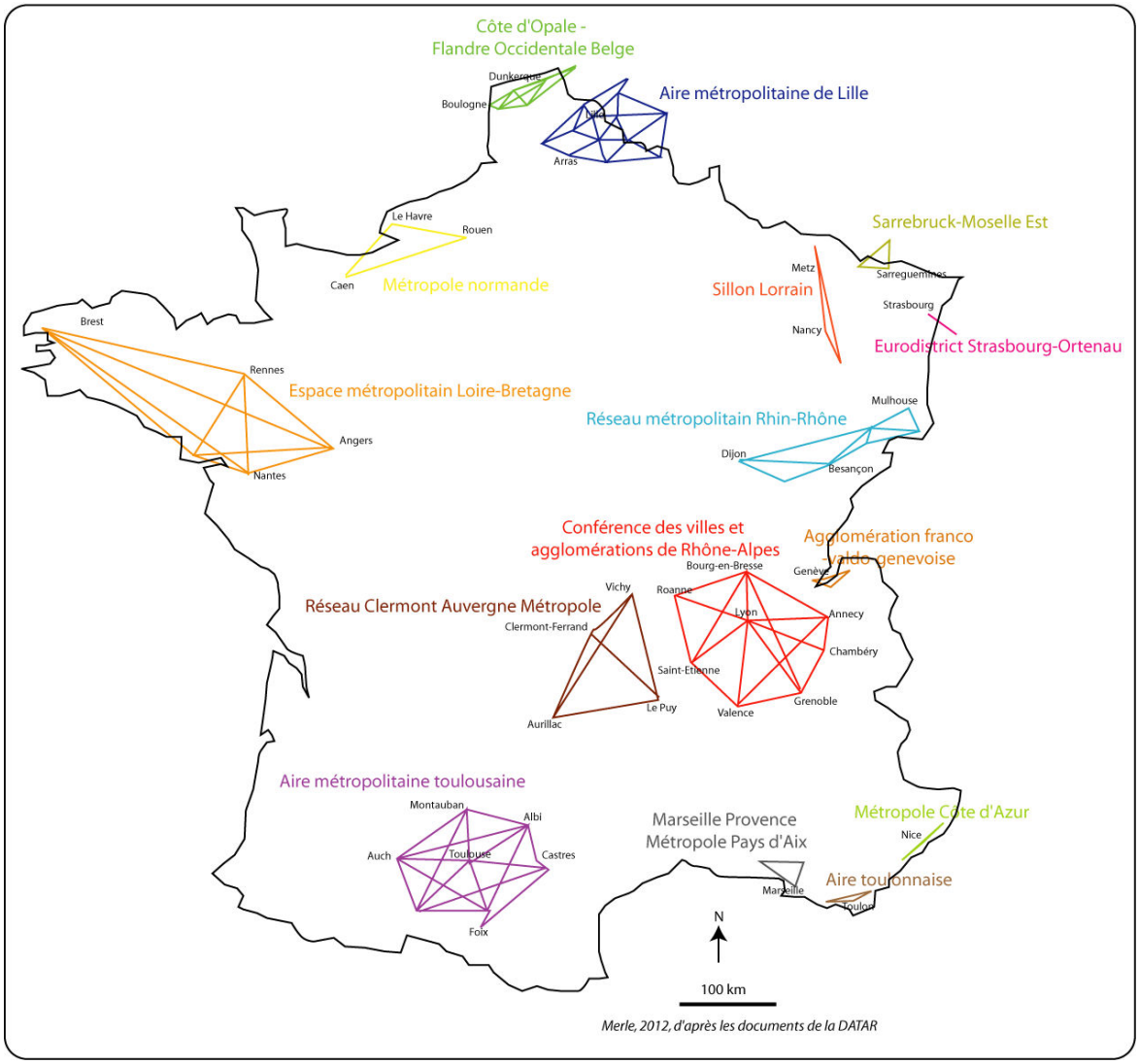
Document 61 : Les projets de pôles métropolitains



Source : *http://www.polemetropolitain.fr* , consulté le 15 avril 2014

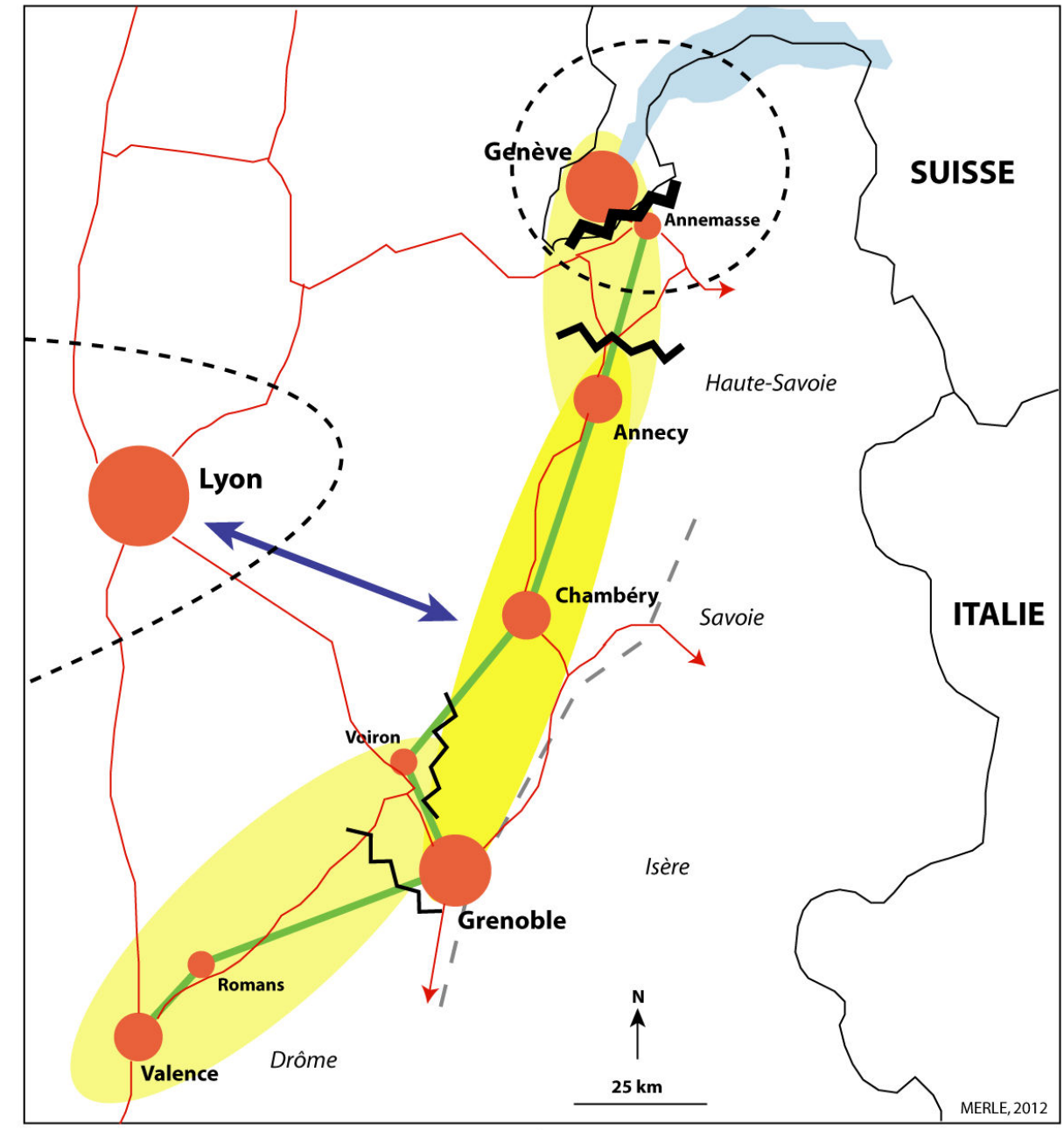
[35] *La voix des Allobroges*, 14 juin 2011.

Figure 37 : Les 15 coopérations métropolitaines lauréates (2005)



Sur la carte présentée ci-dessus, le choix a été fait de ne pas représenter les coopérations métropolitaines par un figuré surfacique ou aréolaire comme cela est le cas sur les documents de la D.I.A.C.T. En effet, un tel choix aurait laissé penser à des constructions territoriales continues, d'un seul tenant, alors que les coopérations métropolitaines sont avant tout une mise en réseau d'agglomérations sans nécessaire continuité topographique. Parfois la continuité topographique existe (agglomération franco-valdo-genevoise, marseillaise, toulonnaise…) mais bien souvent elle n'est pas. C'est pourquoi nous avons préféré faire figurer ces coopérations sous une forme plus réticulaire, mais qui admet aussi ses limites. Pour un souci de lisibilité, nous n'avons pas représenté toutes les relations entre les villes d'un même réseau. Les relations tracées sont donc totalement arbitraires, tout comme les toponymes placés qui n'ont d'autres vocations que d'aider à la situation spatiale de ces différents réseaux métropolitains.

Figure 38 : un Sillon Alpin ou des Sillons Alpins ?



LEGENDE

- sillon alpin physique défini par R. Blanchard
- Axes autoroutiers principaux
- Coeur, moteur, matrice du Sillon Alpin politique
- Les marges Sud et Nord du Sillon Alpin : une intégration tardive et/ou partielle au Sillon Alpin
- *Isère :* Un renouvellement des acteurs : l'éclipse des Conseils Généraux au profit des métropoles
- Réseau d'agglomérations du Pôle Métropolitain du Sillon Alpin
- Tension entre un Sillon Alpin "territorial" (continuité topographique) et un Sillon Alpin "réticulaire" (topologique)
- Principaux points de ruptures réelles ou potentielles, passées ou présentes, au sein du Sillon Alpin
- Construction territoriale/institutionnelle "concurrentes" au Sillon Alpin
- Le Sillon Alpin, une volonté d'émancipation, de mise à distance de la métropole lyonnaise

II.
La place des fonctions piémontines dans le projet Sillon Alpin

> « *Leurs résultats furent honorables. Ils continuèrent sur leur lancée. Ils ramassèrent un peu partout des bribes de sociologie, de psychologie, de statistiques ; ils assimilèrent le vocabulaire et les signes, les trucs qui faisaient bien* »
>
> (G. Perec, 1965, p. 97)

Mise au point sémantique sur les notions associées au territoire

La notion de territoire, couramment définie comme un espace approprié et géré par une société (Brunet, 1993 ; Baud, Bourgeat et Bras, 2003), émerge dans les années 1980 dans la discipline géographique et participe de l'ancrage fort de la discipline au sein des sciences sociales. Le terme de territoire contribue aussi à un tournant de la géographie puisque ce terme sera largement investi par les tenants des géographies politique (Y. Lacoste, C. Raffestin, M. Foucher…), culturelle (J. Bonnemaison, P. Claval…) ou sociale (G. Di Méo…), alors que le terme d'espace avait une connotation plus mathématique ou « d'analyse spatiale » (R. Brunet, R. Ferras, D. Pumain, V. Rey …). Par ces trajectoires, le mot « territoire », d'abord synonyme d'« espace », se charge progressivement d'appropriation, de délimitation, d'assise historique, de dimension locale voire d'« identité » alors que l'« espace » est considéré plus « neutre ». Le mot « territoire » a ainsi été très utilisé – voire sur-utilisé ? –, selon des acceptions très diverses, sans jamais que sa définition ne fasse vraiment l'unanimité. Le dictionnaire dirigé par J. Lévy et M. Lussault (2003) en est assez révélateur puisque J. Lévy relève huit définitions du mot « territoire », puis propose lui-même sa propre définition complètement déconnectée de la question même de l'appropriation pourtant couramment admise. Ainsi, pour J. Lévy, le « territoire » est avant tout un objet à métrique continue ou topographique, l'équivalent géographique de la surface géométrique. Mais, l'article de J. Lévy n'a vraisemblablement pas fait l'unanimité au sein du comité de rédaction de l'ouvrage et deux autres articles ont été proposés dans ce même dictionnaire pour définir le « territoire ». La première est l'œuvre de B. Debarbieux qui voit dans la définition de J. Lévy « *le risque de se placer en porte-à-faux par rapport à l'ensemble des définitions existantes* » et qui préfère donc associer le territoire à l'identité individuelle et collective. L'autre définition est donnée par J.P Ferrier qui lie le territoire à « l'habiter ». Ainsi, la tendance de la période 1990-2005 a été la multiplication de définitions personnelles - mais non forcément contradictoires - du mot « territoire » (avec de façon non exhaustive : Raffestin, 1986 ; Le Berre, 1992 ; Di Méo, 1998 ; Lévy, 1999 ; Ellisalde, 2000 ; Lévy, Debarbieux, Ferrier *in* Lévy et Lussault (dir.), 2003…). Aussi, malgré un certain nombre de « grands messes » spécifiquement consacrées à la notion de territoire (comme par exemple les colloques TTT – Territoires, Territorialisation, Territorialité – organisés à Grenoble), aucun consensus clair n'a jamais

réellement émergé sur sa définition, certains allant même jusqu'à poser la question de la fin ou de la mort du territoire, en tant qu'objet mais aussi en tant que concept opérant (Badie, 1995 ; Antheaume et Giraut, 2005…).

Pour notre part **:**

- **Nous considérons dans ce travail le territoire dans sa définition au plus grand dénominateur commun, c'est-à-dire comme portion d'espace appropriée et gérée par un individu ou un collectif.** Ceci suppose d'admettre que le territoire est différent de la notion d'espace considérée comme plus neutre, davantage géométrique ou mathématique que véritablement sociale. Cette définition amène aussi à voir le territoire comme une construction humaine tant politique que vécue, sans pour autant que ces deux aspects soient nécessairement concomitants. Cette définition volontairement large du territoire s'inscrit dans l'idée d'interroger la territorialité possible des fonctions piémontines mises en évidence jusque là.

- Nous entendons par **« territorialité »** des fonctions piémontines **le degré de territorialisation et/ou leur degré de mobilisation (par divers acteurs) dans un projet territorial abouti ou souhaité.** En quelque sorte, il s'agit là d'évaluer dans quelle mesure les fonctions piémontines caractérisant certains lieux ou espaces peuvent, sous l'effet de différents acteurs (les intermédiateurs « piémontins », les élus…) marquer des projets territoriaux. En considérant ce qui a été énoncé dans le chapitre 1, il en ressort que les fonctions piémontines ne peuvent uniquement être vues comme des fonctions se déployant sur un espace-support qui sous-entendrait alors une déconnexion totale entre les fonctions et l'espace. Au contraire, nous avons remarqué que les fonctions piémontines disposaient bel et bien d'une certaine territorialité, plus ou moins marquée selon les métropoles considérées. Ainsi la territorialité des fonctions piémontines à Genève semble faible, c'est-à-dire que la territorialisation et/ou le degré de mobilisation de ces fonctions dans le ou les projets territoriaux genevois sont inexistants ou presque. Au contraire, Chambéry semble située dans l'exact inverse, avec une volonté clairement établie de penser le projet territorial métropolitain autour de ces fonctions piémontines et de leurs acteurs. La territorialité des fonctions piémontines est alors forte.

- L'idée d'un sentiment d'appartenance individuel ou collectif à une portion d'espace a largement marqué la géographie des années 1990, autour de la notion **« d'identité territoriale ».** Cette notion d'identité territoriale reste néanmoins sujette à caution dans la mesure où elle reste éminemment subjective et qu'il est très difficile d'espérer mesurer un degré d'appartenance à une entité géographique tant celle-ci dépend des trajectoires individuelles, du contexte politique et historique, du flou des entités géographiques ou encore des qualités de celui qui questionnerait la ou les population(s). Aussi, les géographes ont parfois fait fausse route en souhaitant à tout prix calquer les découpages administratifs ou politiques avec d'éventuelles identités territoriales préexistantes, comme si l'adéquation entre territorialité politique et territorialité « vécue » allait de soi. Or, l'identité territoriale, parfois même factice ou inventée, est très largement investie par les discours, qu'ils soient politiques ou marketing, pour légitimer et rendre acceptable *a priori* ou *a posteriori* une décision. En cela le politique ou le marketing participent pleinement à la construction ou au renforcement d'identités territoriales. Face à la difficulté de définir clairement ce qu'est l'identité territoriale et à l'impossibilité absolue d'en mesurer un degré, l'identité territoriale reste encore largement pour le scientifique

et notamment pour le géographe du stade du ressenti. Certes, le géographe peut éventuellement en relever des traces matérielles, tangibles, c'est-à-dire repérables sur le terrain (graffitis, manifestations, autocollants…), mais il reste ensuite à contextualiser de tels signes, à déterminer leur représentativité et leur portée territoriale et sociale. Enfin, outre le caractère subjectif de la notion, c'est sa pertinence même qui a pu être remise en cause comme en témoigne Y. Guermond (2008) qui écrit que « *la vision holiste de la société, qui supposerait l'identification d'un territoire par une population, ou d'une population par un territoire est battue en brèche par la généralisation de la mobilité de la population, et des déplacements à toutes les échelles géographiques* ». L'omniprésence du concept de territoire dans la discipline géographique dès les années 1990 a ainsi amené la communauté des géographes à s'interroger sur ce concept, sur sa définition et sur sa pertinence : il s'en est suivi de nombreux débats, notamment sur la fin possible des territoires (Antheaume et Giraut, 2006 ; Vanier, 2009) et, *de facto*, des identités territoriales, cela au profit d'une multiplication de réseaux sous toutes leurs formes. A ce sujet, J. Painter (*in* Vanier, 2010) explique en s'appuyant sur une bibliographie essentiellement anglo-saxonne que la relation entre territoire et réseau peut être comprise de quatre manières différentes : pour certains les réseaux ont remplacé les territoires, pour d'autres le territoire compte toujours et n'a en rien été remplacé par les réseaux, une troisième opinion avance le fait que certaines réalités sont de l'ordre des réseaux alors que d'autres sont de l'ordre des territoires et, pour finir, certains envisagent de considérer les territoires comme des types particuliers de réseaux.

Il convient enfin de rappeler que l'identité territoriale (ou spatiale) peut prétendre à une seconde acception, qui n'est plus celle d'un sentiment d'appartenance à un territoire (identifé à un territoire), mais plutôt l'identité de l'espace ou du territoire lui-même (identité du territoire). « *Exciper de l'identité d'un objet spatial (quel qu'il soit) c'est entreprendre de la distinguer, au sens fort du mot, en postulant qu'il peut être repéré et reconnu à certains signes qui d'emblée le particularisent* » note M. Lussault (*in* Lévy et Lussault, dir., 2003, p. 480). Celui-ci ajoute évidemment que l'identité d'un espace n'est pas un donné, mais bel et bien un construit social.

L'absence d'identité territoriale

Les acteurs porteurs du projet territorial « Sillon Alpin » utilisent largement l'identitaire pour légitimer et rendre acceptable son existence. Ce mode de construction territoriale n'est pas sans rappeler la construction européenne, née de décisions politiques et technocratiques, prenant forme autour de politiques sectorielles (charbon, acier…) puis cherchant au fil du temps une assise et une légitimité identitaire et populaire. Mobilisée *a posteriori* dans les discours des acteurs décideurs, **l'identité territoriale est avancée à tort comme un élément antérieur et préexistant à la construction territoriale dans le but de légitimer et de rendre acceptables aux populations cette construction territoriale et les politiques associées.** Cette vacuité fonctionnelle et identitaire du Sillon Alpin est relevée par M-C. Fourny et *al*. (2010, p. 6) qui, après une analyse menée à partir des discours des acteurs économiques et politiques du territoire et de leurs sites internet, notent que « *d'un point de vue fonctionnel, on constate un cloisonnement et une faiblesse des flux ; les hiérarchies et les circulations des usagers ou des acteurs se réalisent à un niveau régional. L'axe du Sillon Alpin n'induit pas une organisation préférentielle des*

relations, sinon de manière banale, d'une ville à sa voisine, c'est-à-dire en termes de proximité. Les discours d'acteurs indiquent que le Sillon n'est pas à proprement parler un espace perçu, ni un espace vécu. L'analyse des requêtes web va dans ce sens. L'usage de la terminologie « Sillon Alpin » dans la communication et les images véhiculées montre que le Sillon reste une affaire soit de géographes soit de « techniciens et de politiques » de l'aménagement, lesquels bénéficient à leurs côtés d'une réelle présence d'institutions scientifiques ou de formation, et d'entreprises innovantes. »

Pour légitimer l'existence même du Sillon Alpin et de ses politiques, les discours insistent donc très largement sur une unité fonctionnelle inventée (comme cela sera démontré plus loin), une identité territoriale factice et des qualités topographiques supposés communes. M-C Fourny (2000, p. 3) écrit d'ailleurs que « *compte tenu de l'histoire, des ruptures introduites par les frontières et, pour la France surtout, d'un héritage institutionnel privilégiant les relations hiérarchiques, les villes faisant partie de ces réseaux n'ont pas de passé commun, et les coopérations ne reposent pas sur un héritage historique fort […]. [L'identité alpine] facilite de cette manière la collaboration : dans cette action sans antériorité, dans cette absence d'expérience des villes, l'appartenance confère une unité de fait. Elle permet de donner en préalable l'image d'une communauté entre les villes, dont le contenu reste quant à lui à construire. Le caractère alpin, pour les acteurs enquêtés, est invoqué comme une justification en soi du partenariat. Certains vont jusqu'à présenter la géographie comme une fatalité : c'est une nature commune, et dans une moindre mesure, une culture commune, qui imposeraient des actions communes. Dans ce contexte, le recours à l'alpinité vaut surtout par sa valeur légitimatrice dans la stratégie : il permet en effet d'inscrire la collaboration comme un fait inscrit dans la nature. Le partenariat n'apparaît plus alors comme un choix, comme le résultat d'une décision ayant opéré une sélection entre des villes, mais comme une quasi-obligation s'imposant aux élus* ». La géographe ajoute en outre que « l'alpinité » en tant que référent naturel permet également d'éviter toute hiérarchie affichée entre villes partenaires : le Sillon Alpin n'est pas présenté comme une construction au bénéfice d'une métropole, mais apparaît comme une coopération entre villes identiques car alpines.

La construction « Sillon Alpin » trouve donc une légitimité inventée dans ce que M-C Fourny nomme de façon générique l'alpinité, mais qui doit être compris au sens davantage spatial (*en* montagne) qu'identitaire (*de* montagne) du terme. Ainsi, ce sont avant tout les caractères topographiques ou physiques qui sont mis en exergue dans les documents d'un Sillon Alpin présenté comme « *terre de grands espaces dans un environnement montagneux* [36]», comme *« territoire contraint par sa géographie [faisant] de la maîtrise de l'urbanisation le point de départ incontournable de tout projet global d'aménagement du territoire* [37]» ou « *projet métropolitain original […] se fondant directement sur les spécificités physiques, économiques et humaines de ce territoire et sur les dynamiques qui lui sont propres*[38] ». **C'est donc bien la seconde acception de l'identité territoriale qui est mise en avant par les porteurs du projet territorial « Sillon Alpin », c'est-à-dire l'idée même de l'existence de caractéristiques spécifiques permettant de distinguer cette portion d'espace d'autres objets spatiaux.** A ce titre, M. Lussault (*in* Lévy et Lussault, dir., 2003, p. 480) note que les attributs de position (site, situation…) - ici la topographie - sont couramment utilisés dans des rhétoriques identitaires ensuite fixées et médiatisées par des instruments de visualisation, avec au premier chef la production cartographique.

[36] *Cahier du Sillon Alpin*, 2008
[37] *Tableau de bord économique*, 2008
[38] *Livre I du diagnostic pour une coopération métropolitaine*, 2006

Sur la place du « fonctionnel » dans le projet Sillon Alpin

L'absence d'une unité fonctionnelle préexistante

Tout comme l'absence d'une identité territoriale au sens de l'appartenance collective à un territoire, le projet territorial Sillon Alpin n'a jamais pu s'ancrer sur une unité fonctionnelle préexistante. Dès la naissance de l'idée même du Sillon Alpin, certains auteurs, notamment géographes, ont cherché à montrer les limites d'une telle construction territoriale. Certains, comme R. Brunet (2008), ont reproché la remobilisation et le détournement du terme « sillon alpin » de R. Blanchard, arguant de l'alibi physique pour justifier d'une construction avant tout politique et technicienne. D'autres, comme B. Debarbieux et C. Hussy (1996) ont avant tout insisté sur « *l'invention technocratique* » qu'est le Sillon Alpin, montrant cartes à l'appui que **ce Sillon Alpin n'avait rien d'un territoire fonctionnel**, puisqu'une étude poussée des logiques d'habitats et de circulations au sein du sillon alpin allait dans le sens d'un fonctionnement clairement multipolaire et très faiblement réticulaire, ce que confirme par ailleurs M-C. Fourny et *al* (2010). Dans la même veine, même s'il n'apportait pas de réponses précises, C. Courlet (1997, p. 51) posait déjà la question d'une « *zone trop souvent évoquée comme une région sans que l'on s'interroge vraiment sur sa structuration interne et sur sa véritable consistance* ». Une étude des flux ferroviaires, autoroutiers ou téléphoniques menés à partir de données « de seconde main » ne fait que confirmer les constats déjà établis par ces auteurs.

Concernant les flux ferroviaires (figure 39) et autoroutiers (figure 40), il apparaît clairement que les flux entre grands pôles du Sillon Alpin demeurent limités et **qu'une structuration multipolaire domine largement.** La majorité des trajets en train sont des trajets domicile-travail ou lieu d'étude et il s'agit très largement de trajets de proximité entre une ville-centre et les petites villes alentour. Les trajets entre les principales cités du Sillon Alpin sont en augmentation (+ 10% environ par an), mais rares sont encore les trajets intercités longue distance : la plupart des trajets entre pôles du Sillon Alpin s'effectuent deux à deux, par exemple entre Chambéry et Annecy, Chambéry et Grenoble… Ces chiffres, qui permettent de donner une tendance de fond sur les déplacements au sein du Sillon Alpin, datent de 2006, c'est-à-dire avant la mise en place du cadencement régional qui a permis une augmentation du trafic ferroviaire. En outre, il est intéressant de noter la faible utilisation du train entre Annecy et Genève, malgré le nombre croissant de frontaliers. Cela tient au manque net de compétitivité du train par rapport à l'autoroute : manque de trains, nombreuses correspondances nécessaires, vitesse lente… L'offre quotidienne de trains d'une ville à l'autre du Sillon (document ci-dessous) est révélatrice de ces différents points de blocage qui subsistent encore aujourd'hui notamment dans la partie Nord du Sillon et malgré la mise en place du cadencement. Il faut ainsi compter en moyenne 50 % de temps en plus pour faire Annecy-Annemasse en train plutôt qu'en voiture et une correspondance est bien souvent nécessaire pour atteindre Genève. Concernant le trafic autoroutier, la tendance globale est à peu près la même, même si cette fois le trafic intercités semble davantage émerger, justement par manque de compétitivité du train. Cela est d'autant plus vrai dans le Nord du Sillon Alpin, ce que ne fait malheureusement pas ressortir la carte par manque de données disponibles du fait notamment de la fragmentation des concessions autoroutières. **L'émergence d'un Sillon Alpin par les flux quotidiens doit donc être largement relativisée**. Certes, il existe des échanges entre les grands pôles du Sillon et ceux-ci sont en constante augmentation. Cependant, **l'organisation multipolaire domine encore la structure interne du Sillon**

Alpin, les trajets entre grands pôles sont essentiellement réalisés entre deux villes « proches ». Aussi, le volume de voyageurs concerné doit être relativisé : entre Chambéry et Grenoble, on estime à environ 1300 voyageurs quotidiens en train et à 11 000 trajets autoroutiers de véhicules légers entre ces deux villes (deux sens confondus). Aussi, il serait intéressant de confronter ces chiffres au volume de flux plus transversaux, par exemple entre la vallée de l'Arve et les pôles du Sillon (Annecy et Genève) ou encore par exemple entre Albertville et Chambéry. La mise en image d'une dimension longitudinale fonctionnelle du Sillon Alpin qui semble donc émerger par ces cartes peut donc être trompeuse.

Figure 39 : Les déplacements quotidiens en train dans le sillon alpin en 2006

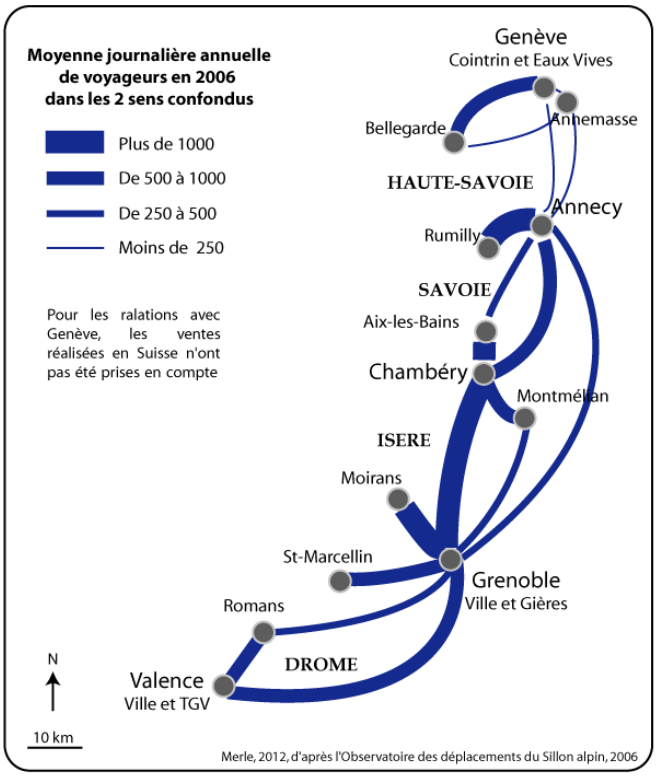
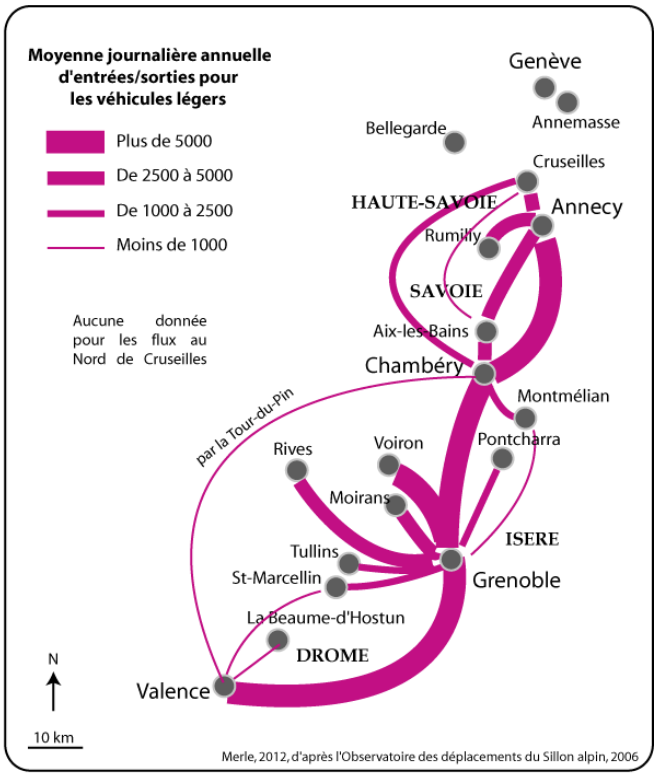


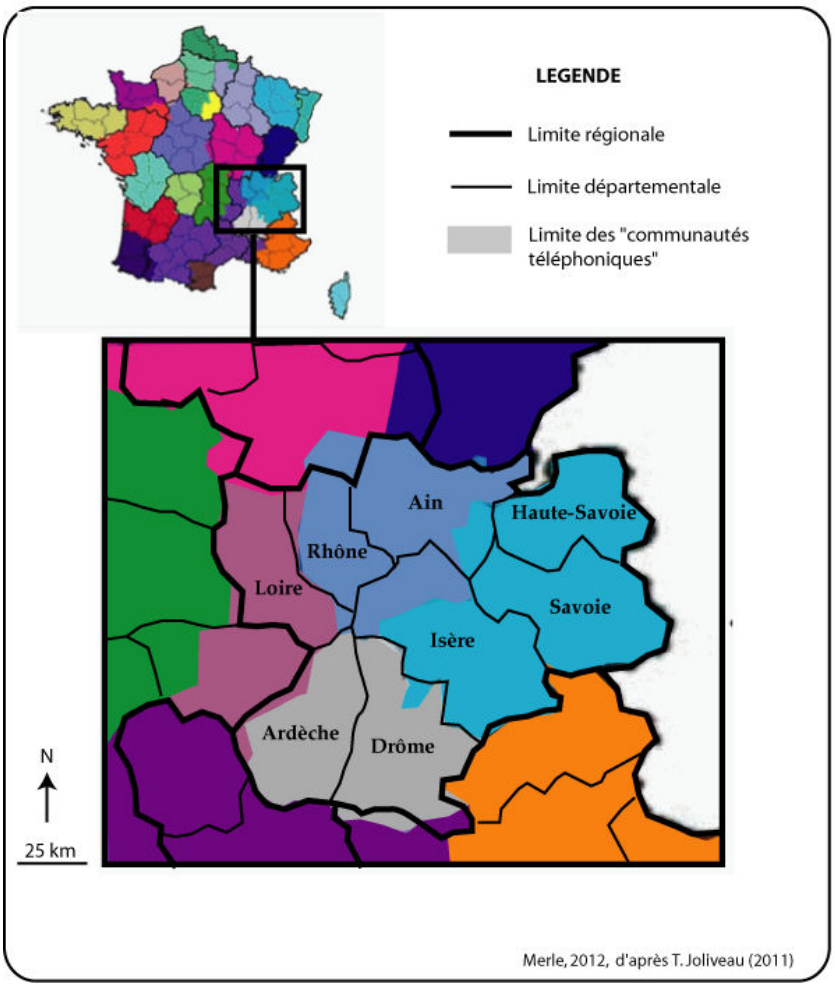
Figure 40 : Les flux autoroutiers quotidiens dans le Sillon alpin en 2006



La figure 41 qui s'intéresse aux bassins téléphoniques dans la région Rhône-Alpes montre également une certaine rupture fonctionnelle au sein du Sillon Alpin. Ce travail mené par des chercheurs de l'Université Catholique de Louvain et de *Orange Labs* porte sur la cartographie de plusieurs milliards d'appels par mobile en France, concernant environ 17 millions d'utilisateurs *Orange*. Cette étude a permis d'établir deux grands résultats. Le premier est que « *les lieux échangent d'autant plus de communications téléphoniques qu'ils sont proches et le nombre des appels décroît non en fonction de la distance mais du carré de celle-ci. Ce résultat vient à l'encontre des discours sur le rétrécissement du monde et relativise l'importance des connexions longue distance* » (Joliveau, 2011). Le second résultat, qui nous intéresse plus particulièrement, est la coïncidence entre les communautés téléphoniques et le découpage régional français, les chercheurs constatant que 85 % des appels se font à l'intérieur d'une communauté et donc seulement 15 % à l'extérieur de celle-ci. T. Joliveau (2011) rappelle que ces « communautés téléphoniques » ont été obtenues par l'étude de l'origine et de la destination des appels téléphoniques mobiles. Il souligne quelques biais de l'étude,

notamment le fait que tous les appels soient relocalisés aux domiciles de l'expéditeur et du destinataire, ce qui paraît surprenant dans une étude sur la téléphonie mobile puisque *de facto*, par cette méthode, est éliminée toute notion de mobilité. Cela n'en reste pas moins vrai que l'horizon de l'usager du téléphone mobile semble se circonscrire à sa région. T. Joliveau (2011) note que « *l'explication proposée est que les flux d'interactions entre les individus sont très orientés par les dispositifs administratifs. L'article donne l'exemple de la carte scolaire qui détermine les localisations des enfants et des adolescents mais aussi de leurs parents* ». Pour notre part, ce qui nous intéresse dans cet article est de voir que cette coïncidence communauté téléphonique/découpage régional ne fonctionne pas du tout dans le cadre de la région Rhône-Alpes puisque celle-ci est éclatée en 4 communautés bien distinctes. **En ce qui concerne le Sillon Alpin, il est possible de constater l'absence d'unité fonctionnelle à propos des flux téléphoniques,** puisque la Drôme appartient à une communauté différente de celle composée par la Haute-Savoie (plus la partie orientale de l'Ain), la Savoie et l'Isère (moins la partie Nord du département dans l'orbite de la région lyonnaise). Notons enfin que Genève, en territoire suisse, échappe à l'étude et qu'il est donc impossible de mesurer l'impact ou le non-impact de l'effet-frontière sur les communications téléphoniques.

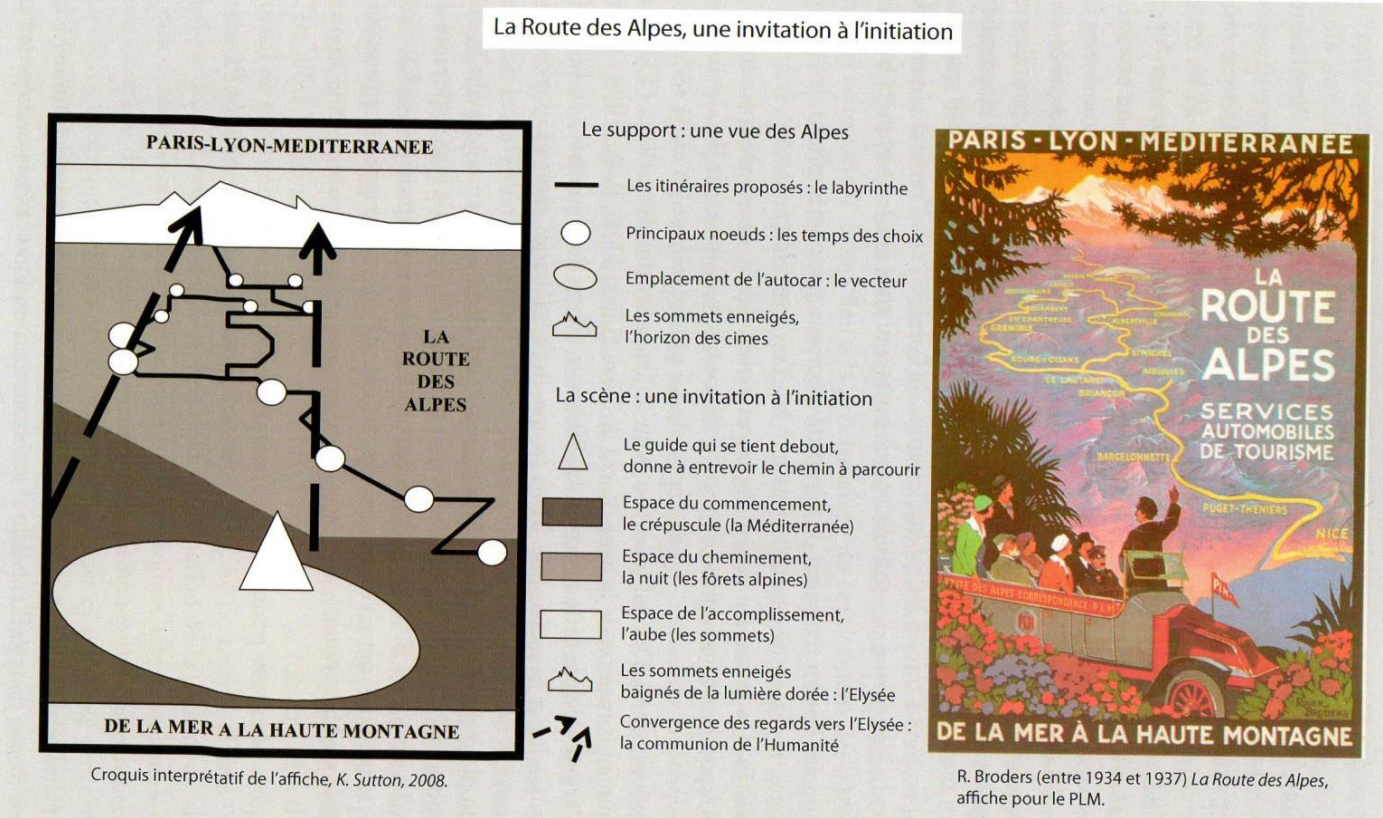
Figure 41 : Les bassins téléphoniques dans la région Rhône-Alpes en 2011



Ce sont aussi les relations inter-entreprises qui sont marquées par une structure clairement multipolaire. B. Debarbieux et C. Hussy (1996) ou encore C. Courlet (1997) faisaient déjà ce constat dans les années 1990. C. Courlet, après avoir mené une étude approfondie et chiffrée sur les relations des entreprises du Sillon Alpin en déduisait (p. 59) qu'il n'existait pas « *d'intégration économique le long de l'axe Grenoble-Genève et [que] l'entité Sillon alpin relevait largement d'une utopie territoriale* ». Les entreprises échantillonnées par C. Courlet ne semblaient effectivement pas avoir de relations privilégiées ou plus intenses avec les autres pôles du Sillon Alpin qu'avec le reste du territoire français et européen.

Enfin, l'analyse proposée par K. Sutton (2011, p. 204) de l'affiche réalisée pour le P.L.M par R. Broders (entre 1934 et 1937) est également assez intéressante dans la mesure où celle-ci montre que **le tourisme n'a pas non plus participé d'une quelconque unité fonctionnelle dont aurait pu hériter le Sillon alpin** (document 62). En effet, l'affiche propose un itinéraire allant de Grenoble à Annecy. Valence est hors-carte, ce qui signifie implicitement hors-Alpes. Le trajet proposé entre Grenoble et Annecy passe dans un premier temps par la Chartreuse. L'objectif pour le touriste est de voir et de pratiquer la montagne « sauvage » (avec la paire de guillemets nécessaire) : pour cela la Grande Chartreuse, monastère isolé d'hommes retirés du monde, est une étape nécessairement plus pertinente que le Grésivaudan. Ensuite le trajet de Chambéry à Annecy longe les lacs du Bourget et d'Annecy sans oublier la cité thermale d'Aix-les-Bains qui connaît alors ses heures de gloire. Puis aucun lien direct entre Annecy et Genève n'est proposé visuellement, alors même qu'un col pourrait être franchi entre les deux villes : le Col d'Evires à environ 800 mètres d'altitude. Le seul tracé proposé passe par Chamonix qui constitue alors le haut lieu du tourisme alpin. Cette affiche montre en quoi le tourisme n'a pas joué un quelconque rôle dans la construction Sillon alpin. Les villes de Grenoble, Chambéry ou encore Genève sont considérées comme les principaux nœuds, comme les lieux et temps du choix ; elles endossent ainsi une fonction piémontine. Mais aucune continuité franche et directe entre ces villes n'est envisagée, hormis peut-être entre les trois villes à l'origine du projet Sillon alpin, à savoir Grenoble, Chambéry et Annecy. Et la continuité proposée entre ces trois villes n'est pas comme aujourd'hui l'espace marqué par une absence d'altitude, mais au contraire ce qui fait « Alpes » à savoir les cols, les massifs, les lacs.

Document 62 : Le Sillon Alpin absent de la Route des Alpes (Sutton, 2011)



Croquis interprétatif de l'affiche, *K. Sutton, 2008.*

R. Broders (entre 1934 et 1937) *La Route des Alpes*, affiche pour le PLM.

Faire territoire à partir de projets « fonctionnels »

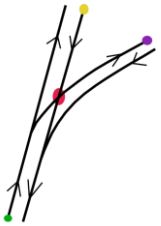
Le Sillon Alpin n'a donc pu s'ancrer sur une unité fonctionnelle préexistante : les discontinuités sont nombreuses, quels que soient les critères retenus. En revanche, **c'est bel et bien autour de projets fonctionnels que semblent se construire progressivement le Sillon Alpin** et que se concrétisent quelques objectifs fixés par les porteurs du projet territorial. Néanmoins l'effectivité des objectifs énoncés reste très limitée : comme le soulignait le président de la structure M.D.P. (Mission Développement Prospective) de Savoie lors d'un entretien[39], « *la seule chose vraiment concrète menée par les acteurs du Sillon Alpin est sans nul doute la rénovation complète de la ligne Valence-Chambéry* ». La rénovation de la ligne ferroviaire, débutée en 2011 et achevée fin 2013, consiste en une électrification des voies et à la mise en place d'un nouveau système de signalisation (document 63). Le projet est financé à 84 % par l'Etat, Réseau Ferré de France et la Région Rhône-Alpes, le reste du financement étant supporté par les départements (Drôme, Isère, Savoie) et par les villes et communautés de communes desservies. Néanmoins, ce sont bel et bien les aires urbaines (Valence, Grenoble et Chambéry) - toutes les trois dirigées par des maires socialistes - qui ont été les porteuses du projet notamment et surtout auprès de la région Rhône-Alpes - elle aussi dirigée par un socialiste -, ce qui a permis un financement important dans le cadre des Contrats de Projets Etat/Région.

[39] Entretien avec Robert Mugnier, président de la structure M.D.P, association regroupant les collectivités territoriales et organismes publics concernés par l'aménagement du territoire en Savoie (Conseil Général, communautés d'agglomération, syndicats mixtes…). Présentation complète sur http://www.mdp73.fr/index.php?option=com_content&task=view&id=20&Itemid=45
Entretien réalisé le 9 juin 2011, grille d'entretien présentée en annexes.

Document 63 : Un exemple de réalisation majeure réalisée dans le cadre de la rénovation de la ligne ferroviaire Valence-Grenoble : le « saut-de-mouton » de Moirans

Image *Google Earth*, consultée le 7 octobre 2013

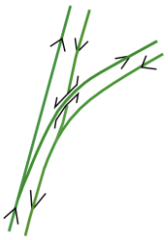
Cette image satellite datant de 2003 montre la façon dont s'opère le croisement des lignes Lyon-Grenoble et Valence-Moirans. Si un train venant d'une ligne bifurquait sur l'autre ligne, il bloquait automatiquement le passage aux éventuels trains venant en sens inverse



Si un train va du point vert au point violet, il passe par le point rouge et bloque le passage à tout train venant d'en face (point jaune)

Image *Google Earth*, consultée le 7 octobre 2013

Cette image satellite datant de 2011 montre la construction d'un « saut de mouton », c'est-à-dire d'un dispositif (pont ou tranchée) permettant à une voie ferrée d'en croiser une autre en passant par-dessus ou par-dessous. Cela permet d'éviter les blocages occasionnés par la bifurcation d'un train d'une ligne à l'autre, et ainsi de gagner en fluidité du trafic.



Grâce au pont ou au tunnel construit à l'intersection des deux lignes, un train peut passer d'une ligne à l'autre sans gêner le trafic

Autre domaine de coopération entre les métropoles du Sillon Alpin : l'Université. Un des projets les plus aboutis à ce sujet est l'association étroite existante entre les cinq I.U.T de Annecy, Chambéry, Grenoble 1, Grenoble 2 et Valence. Ces cinq I.U.T entendent jouer un rôle moteur au sein du P.R.E.S (Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur) grenoblois, dans un objectif d'échange et de mutualisation dans certaines pratiques, notamment dans les relations avec les organisations patronales, le rapport à l'international et la communication. Cette association entre I.U.T se présente clairement comme partie prenante du projet territorial « Sillon Alpin[40] ».

[40] « *Associés dans leur réflexion stratégique, ils souhaitent profiter de la dimension régionale pour renforcer et développer leurs partenariats avec les acteurs économiques, professionnels et politiques. Le premier objectif demeure d'être force de proposition dans la future « Université de Grenoble-Alpes » en jouant le rôle de pionniers !* », source : site internet des I.U.T du Sillon Alpin, http://www.iut-sillonalpin.fr/index.php/notre-contribution/acteurs-d-un-projet-de-territoire, consulté le 6 octobre 2013

Document 64 : Affiche pour les « journées portes-ouvertes » des I.U.T. du Sillon Alpin

Cette affiche reflète cette volonté d'une communication commune entre les cinq I.U.T. du Sillon Alpin.
Cette image favorise une certaine idée de ce que peut-être le Sillon Alpin : d'abord une mise en relation des différentes villes que sont Annecy, Chambéry, Grenoble et Valence. On notera l'absence totale de Genève, qui fait pourtant partie du projet politique « Sillon Alpin ». Les territoires interstitiels, c'est-à-dire situés entre ces métropoles, ne sont pas figurés. Enfin, deux villes sont inscrites dans leur environnement : Annecy apparaît comme une ville « au pied des montagnes », ce qui n'est pas le cas de Chambéry et Grenoble. Dans le cas de Valence, c'est sa situation rhodanienne qui est surtout mise en avant.

Image tirée de http://www.iut-sillonalpin.fr/index.php/8-actualites/5-les-jpo-des-iut-alpins-approchent, consulté le 6 octobre 2013

Le « Sillon Alpin », tant mobilisé dans les discours et les argumentaires, se traduit finalement par des projets à l'effectivité extrêmement réduite (domaine ferroviaire et universitaire essentiellement) **et partielle** (n'allant jamais de Genève à Valence). Aussi, si le Sillon Alpin trouve une matérialité dans des projets fonctionnels limités, il est à noter que ces projets ne sont pas à proprement parler piémontins. **Il s'agit en effet de projets génériques, c'est-à-dire ne faisant pas intervenir une quelconque spécificité piémontine - ou même alpine - pourtant largement mise en avant dans les discours légitimant le projet « Sillon Alpin » lui-même.** Pourquoi ce décalage ? Les fonctions piémontines seraient-elles davantage factrices de concurrences que de coopérations potentielles ?

III.
Le Sillon Alpin : obstacles et concurrences

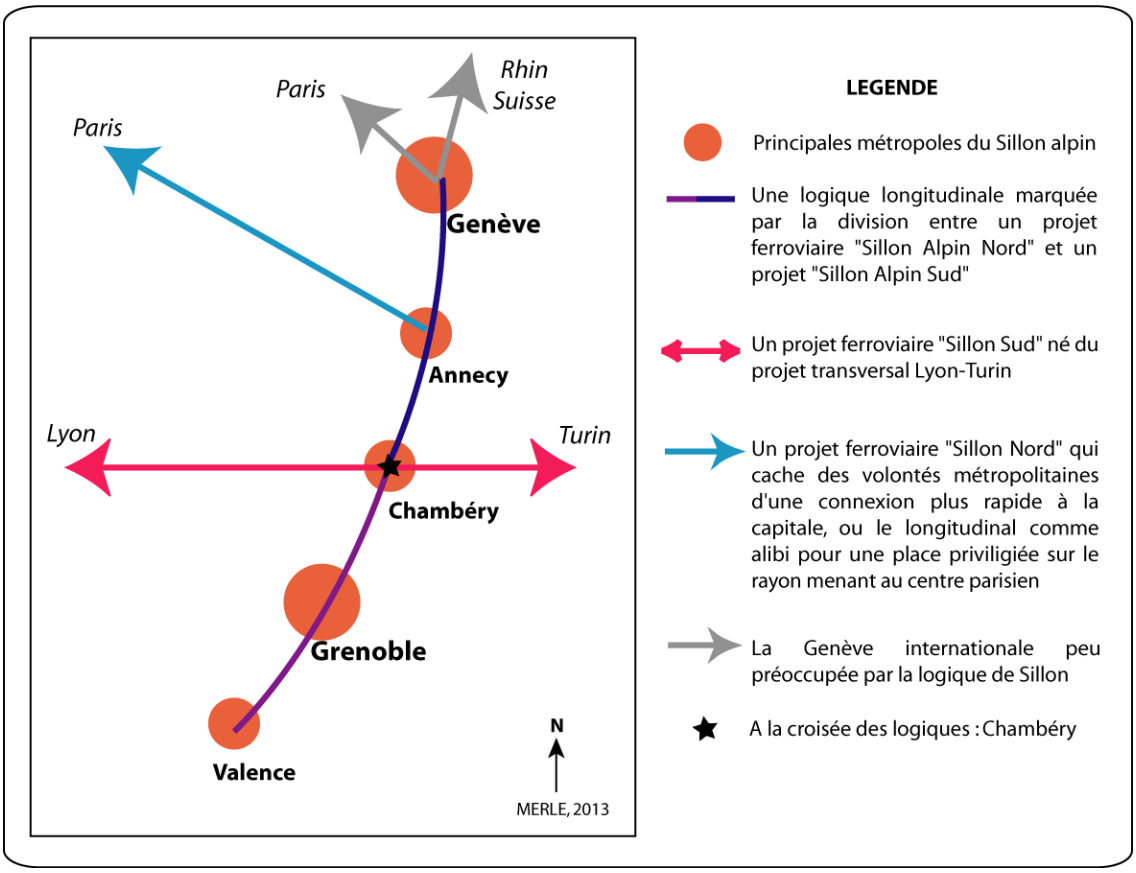
> « *Une analyse poussée aurait décelé aisément, dans le groupe qu'ils formaient, des courants divergents, des antagonismes sourds. Un sociomètre tatillon et sourcilleux eût tôt fait de découvrir des clivages, des exclusions réciproques, des inimitiés latentes* ».
>
> (Perec, 1965, p. 59)

Les fonctions piémontines comme points de concurrences et de blocages

Le président de la structure M.D.P (Mission Développement Prospective) de Savoie soulignait lors de l'entretien mentionné précédemment « *les nombreux obstacles qui ont considérablement ralentis voire empêché le projet Sillon Alpin de devenir réellement opérant* ». Parmi ces blocages, il insistait essentiellement sur les concurrences entre villes dans de nombreux domaines. **Si le Sillon Alpin paraît se construire autour de projets fonctionnels, ces mêmes projets tendent aussi parfois à le fragiliser**. Par exemple, l'électrification de la ligne Valence-Chambéry a donné lieu à une division du Sillon Alpin puisque les acteurs concernés par le projet ont largement utilisé le vocable « Sillon Sud » pour désigner cet espace s'étendant de Chambéry à Valence. Par opposition, le mot « Sillon Nord » est apparu dans les projets ferroviaires liés à la candidature d'Annecy aux Jeux Olympiques notamment lorsqu'il a été question de moderniser la ligne Chambéry-Genève. Malgré l'échec de la candidature annécienne, le projet d'une modernisation ferroviaire est resté d'actualité et le terme « Sillon Nord » est toujours utilisé pour définir ce projet. Seuls l'argumentaire et la logique du projet ont évolué. Ne pouvant plus justifier de la nécessité de moderniser cette ligne ferroviaire grâce aux Jeux Olympiques, les élus annéciens (J-L Rigaut, B. Accoyer…), en majorité de droite, ont crée en janvier 2013 un « groupe de pression » pour qu'Annecy ne soit plus qu'à 3h15 de Paris. Un *comité pour le développement du rail dans le sillon alpin nord* a ainsi été monté en août 2013 avec pour objectif d'obtenir du Conseil Régional et du Parlement (majoritairement à gauche tous les deux) une participation au financement du projet de rénovation des voies. Outre les manœuvres partisanes sous-jacentes à une telle association, il est néanmoins intéressant de relever ici la distinction établie entre un « Sillon Nord » et un « Sillon Sud » et l'évolution de l'argumentaire qui ne consiste en rien à une volonté de créer un axe performant au sein du Sillon Alpin, mais plutôt de relier une ville de ce Sillon à Paris. Avec l'apparition de ce vocabulaire « Sillon Sud/Sillon Nord », c'est Chambéry qui semble tirer son épingle du jeu en se positionnant *de facto* dans une situation centrale d'articulation, ce que confirmait d'ailleurs le président de la structure M.D.P qui expliquait que « *Chambéry étant la ville qui avait le plus à gagner de ce projet, ceci [expliquait] qu'elle en soit le moteur* ». **Les projets ferroviaires, parfois mobilisés dans l'argumentaire de construction du Sillon Alpin, révèlent en réalité des lignes de rupture fortes et des ambitions très différentes entre les villes, et participent finalement d'une fragilisation même du projet**

territorial « Sillon Alpin ». D'ailleurs, à ce sujet, K. Sutton (2011) note avec intérêt que : *« l'électrification de la ligne Valence-Montmelian » a été proposée comme anticipation au Lyon-Turin* », ce qui montre là encore en quoi **la construction d'un projet de logique longitudinale (« le long de la montagne ») tire en réalité sa substance du transversal, c'est-à-dire de la traversée de la montagne.**

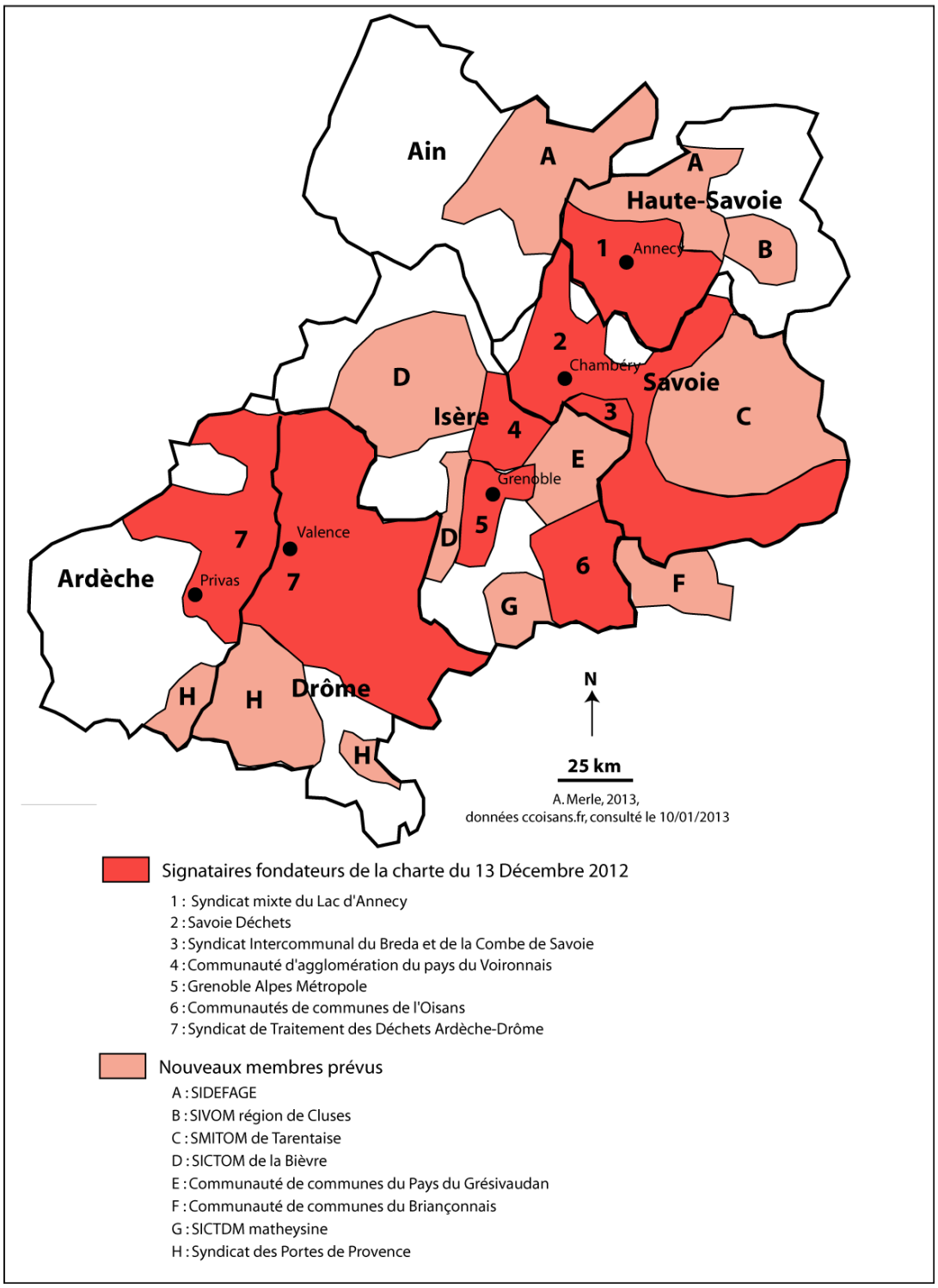
Figure 42 : un Sillon Alpin divisé par plusieurs logiques



Autre exemple que celui du rail : la gestion des déchets. Des structures coopératives ont vu le jour dans les dernières décennies comme en témoigne la signature le 13 décembre 2012 de la charte de **Coopération du Sillon Alpin pour le Développement Durable Déchets** (CSA3D). Suite au durcissement des contraintes règlementaires et aux engagements pris lors du Grenelle de l'Environnement, les collectivités ont été enjointes à développer une vision stratégique commune, globale et cohérente. C'est dans cette optique que cette charte a été signée, avec pour objectifs de constituer un réseau d'échanges sur des problématiques communes (suivi environnemental des installations, comparaison des coûts de fonctionnement…), de mutualiser les équipements publics et les compétences (groupement de commandes, service commun de dépannage…) et de développer une stratégie commune en matière de gestion et traitement des déchets. L'emploi du terme Sillon Alpin n'a ici rien à voir avec le projet territorial Sillon Alpin porté par les métropoles et énoncé plus haut. Signée par 7 membres fondateurs qui constituent autant d'espaces de gestion des déchets (figure 43), ce Sillon Alpin des déchets est ici clairement animé par une métrique topographique et sa délimitation, notamment au regard des 8 nouveaux membres qui devraient rejoindre la charte très prochainement, est bien plus large que le Sillon Alpin métropolitain étudié jusque là. Cet exemple, un parmi tant d'autres, montre en quoi le terme Sillon Alpin est sur-utilisé dans le cadre de projets ou d'espaces de

gestion (ERDF Sillon Alpin…) parfois bien éloignés du projet territorial que tentent de mettre en place les métropoles de Genève à Valence. **Le foisonnement des dénominations « Sillon Alpin » pour des projets aux délimitations spatiales très différentes les uns des autres participe au flou et à la fragilité de toute construction territoriale qui voudrait s'imposer en référence claire, reconnue voire appropriée.**

Figure 43 : Signataires de la charte de Coopération du Sillon Alpin pour le Développement Durable Déchets



Aussi, **si les fonctions piémontines jouées par les villes ne sont que très rarement utilisées dans le projet territorial Sillon Alpin, c'est en partie parce qu'elles sont en réalité des points de concurrence entre ces mêmes villes.** Si les discours font la part belle à l'unité et à la complémentarité alpines, la compétition entre villes reste forte. Cette concurrence semble surtout se jouer entre les villes d'Annecy, Chambéry et Grenoble qui sont les trois villes à l'origine même du Sillon Alpin et qui se disputent d'une certaine manière le « leadership » alpin, ou au moins nord-alpin, en France. En effet, chacune des villes tente, dans leurs stratégies métropolitaines respectives, de renvoyer l'image d'une ville alpine, voire de la ville alpine par excellence. En outre, cette concurrence est assez ancienne puisque R. Blanchard en avait par exemple déjà fait l'expérience au début du XX^{e} siècle, son indéfectible volonté de faire de Grenoble la capitale des Alpes françaises se heurtant régulièrement aux logiques défensives et aux ambitions des deux villes savoyardes (Veitl et Debarbieux, 1994). Le président de M.D.P, pour illustrer lors d'un entretien les phénomènes concurrences entre les villes du Sillon Alpin, avait pris l'exemple de *l'Institut de la montagne* que Grenoble et Chambéry se sont longtemps disputés, preuve là encore que les projets associées aux fonctions piémontines constituent bien souvent les points d'achoppement entre métropoles. Ainsi, alors que se déroule le *Salon de l'aménagement de la montagne* chaque année au palais d'exposition de Grenoble (Alpexpo), un projet concurrent est né en 2011 à Chambéry : *les Assises du développement durable de la montagne* qui a lieu tous les deux ans. Il en a été de même au sujet du *Salon Grand Ski* qui s'est tenu plusieurs années consécutives à Chambéry et qui aujourd'hui alterne entre Chambéry et Annecy pour éviter les tensions. **Contrôler et profiter des fonctions piémontines est donc clairement source de concurrences métropolitaines** : chacune des villes cherche à attirer à elle les événements liés de près ou de loin à la montagne alpine et les organisateurs de ces événements jouent bien évidemment de ces concurrences pour profiter du plus offrant. Récemment, c'est aussi la candidature à l'organisation des Jeux Olympiques d'hiver de 2018 qui a été à l'origine d'une forte concurrence entre villes du Sillon Alpin, notamment entre Grenoble et Annecy. Le 18 mars 2009, Annecy est officiellement retenue par le Comité National Olympique et Sportif Français (C.N.O.S.F) comme ville candidate française, au détriment de Pelvoux, Nice et Grenoble. La note technique de Grenoble était pourtant supérieure à celle d'Annecy, mais c'est bien la ville haute-savoyarde qui remporta le plus de suffrages : 23 voix pour Annecy, 10 pour Nice et 9 pour Grenoble. Les élus grenoblois, le maire M. Destot en tête, ont longtemps eu du mal à digérer cette défaite : deux ans après, c'est-à-dire début 2011, dans ses vœux à la presse, le maire de Grenoble faisait encore mention du « *vol de la candidature de Grenoble* [41]». Lors de l'échec cinglant de la candidature annecienne devant Pyeongchang (Corée), M. Destot revenait sans concession[42] sur son site sur les faiblesses du dossier haut-savoyard et disait regretter que le C.N.O.S.F « *ait privilégié des critères politiques à la qualité des dossiers présentés* ». Une façon de dire que le pouvoir central, alors de droite et en comptant sur le poids de B. Accoyer comme président de l'Assemblée Nationale, aurait incité à privilégier la candidature d'une ville solidement ancrée à droite. Notons pour finir que Genève avait également songé un temps se présenter candidate, mais courant 2008 la ville jetta l'éponge pour soutenir Annecy dans la course à la candidature.
Autre domaine, autre concurrence : l'université. Si la tendance est indéniablement à la coopération universitaire au sein du Sillon Alpin, celle-ci n'est pas sans créer certaines

[41] *GreCityLocalNews*, 14 janvier 2011, consulté le 13 février 2013, http://www.citylocalnews.com/grenoble/2011/01/14/jo-de-2018-michel-destot-en-remet-une-couche
[42] http://www.micheldestot.fr, consulté le 12 avril 2013, http://www.micheldestot.fr/themes/montagne-themes/ma-reaction-a-la-designation-de-pyeongchang-a-lorganisation-des-jo-2018/

tensions notamment entre l'Université de Savoie et les universités grenobloises, chacune cherchant à attirer à elle un maximum de filières, d'étudiants, de crédits, de visibilité. Là encore cette concurrence n'est pas nouvelle, puisque l'université a d'abord été envisagée par les villes dans une dimension exclusivement autocentrée, c'est-à-dire participant de la stratégie individuelle pour atteindre l'horizon métropolitain (David et Durand, 1995). Dix ans plus tard la tendance est à la mise en réseau des universités, notamment en région Rhône-Alpes. Valence, par exemple, s'est très clairement et étroitement associée aux Universités grenobloises. Les relations entre l'Université de Savoie et celles de Grenoble ont toujours été plus difficiles, minées par des tensions latentes bien souvent renforcées par les collectivités locales dont provient une part croissante des financements. Mais sur le fond s'est également posée entre ces universités la volonté farouche de se positionner comme l'université de référence de l'étude des faits alpins.

Enfin les concurrences internes au Sillon Alpin et les blocages éventuels dans le projet territorial sont aussi à mettre sur le compte des divergences partisanes : Annecy est ancrée à droite alors que Chambéry et Grenoble sont des villes traditionnellement de gauche (même si Chambéry est passée à droite aux élections municipales de 2014) ; les Conseils Généraux de Savoie et Haute-Savoie sont tenus par des élus de droite alors que celui de l'Isère l'est par des élus de gauche. Des divergences de point de vue s'expriment donc sur le projet même du Sillon Alpin. Ainsi, lors de la réforme territoriale de 2010, certains élus (notamment les deux présidents des conseils généraux de droite de Savoie et Haute-Savoie) plaidaient pour l'activation d'une mini-région savoyarde, alors que le P.S, avec notamment le sénateur savoyard T. Repentin, préférait un réseau métropolitain allant de Valence à Genève comme celui qui a finalement vu le jour[43]. Les présidents des conseils généraux de Savoie et Haute-Savoie étaient donc dans une logique uniquement savoyarde, territoriale, à métrique topographique et voyaient là un moyen de se prémunir d'une mainmise socialiste sur toute structure coopérative. Au contraire, en plaidant pour le réseau métropolitain large (allant de Valence à Annemasse), les socialistes se garantissaient une coopération de gauche, puisque seule la ville d'Annecy est dirigée par un maire de droite.

Il en résulte donc **un décalage évident entre l'argumentaire qui fait de la situation piémontine au sens naturel du terme une justification et une légitimtaion au projet territorial Sillon Alpin, alors même que ce sont justement les fonctions piémontines qui constituent bien souvent les principaux points d'achoppement et de concurrences entre villes du Sillon Alpin, avec en premier lieu Annecy, Chambéry et Grenoble.** En effet, les phénomènes concurrentiels sont avant tout le fait des villes du cœur du Sillon Alpin, chacune cherchant à se positionner comme métropole « piémontine », c'est-à-dire comme ville-porte, « Pied de traversée », « Pied de montée » et comme vitrine de la montagne. Au Sud, les villes de Valence et Romans sont davantage intégrées aux flux et fonctionnalités du couloir rhodanien et ne sont que très faiblement préoccupées par une quelconque image alpine. Au nord, Genève est avant tout préoccupée par sa place sur la scène mondiale et ne se soucie que très peu d'éventuelles fonctions piémontines. **Pour autant, la métropole genevoise peut-elle se désintéresser totalement de son environnement régional sous prétexte qu'elle est une métropole d'envergure mondiale ? Nous posons l'hypothèse que non et que, nécessairement, Genève accorde une attention particulière au projet « Sillon Alpin ».**

[43] http://www.lavoixdesallobroges.org/politique/381-le-sillon-alpin-de-valence-a-geneve-en-passant-par-la-savoie, article mis en ligne le 14 juin 2011, consulté le 2 octobre 2013.

Le cas genevois

Comme mentionné déjà à plusieurs reprises, **Genève diffère des villes environnantes, d'abord par sa portée mondiale et une certaine « déconnexion » du cadre montagnard.** Ce qui fait la notoriété et la place de Genève à l'extérieur sont des événements tels que le *Salon de l'Auto*, le *Salon international de la presse et du multimédia* ou encore *l'exposition mondiale des télécommunications*. Néanmoins, même si Genève n'a pas besoin de valoriser d'éventuelles fonctions piémontines pour trouver une place dans un concert métropolitain qu'elle domine déjà, il serait normal de penser que la ville suive de près le projet Sillon Alpin et s'implique fortement dans cette construction régionale dont elle pourrait tirer profit.
Or, Genève semble rester en marge du projet Sillon Alpin. Certes, la frontière politique peut constituer un obstacle potentiel à la coopération avec les voisins français : de part et d'autre de cette frontière les lois et autres textes juridiques sont différents, tout comme l'exercice du politique (maille administrative, système démocratique…). Néanmoins, depuis une vingtaine d'années, une multiplication des coopérations transfrontalières est à l'œuvre et la frontière franco-suisse tend à s'estomper. En réalité, **Genève a pleinement conscience de ne s'impliquer que très partiellement et ponctuellement dans le projet Sillon Alpin**, comme le constate C. Haegi, ancien président de la République et du Canton de Genève, déclarant que « *dans cette région* [le Sillon Alpin]*, les noms connus sont le Mont Blanc, les Alpes, Evian grâce à son eau, et Genève de par la présence des organisations internationales. Le lien entre le Sillon Alpin et Genève est, malgré divers partenariats ponctuels pour lesquels on se congratule, globalement nettement insuffisant*[44] ». Autrement dit, il rappelle là que le Sillon Alpin et ses villes françaises ne sont que peu de chose à l'échelle mondiale, contrairement à Genève. La coopération de portée régionale qu'est le Sillon Alpin ne semble finalement intéresser que très peu la métropole mondiale genevoise. Et, pour justifier en quelques sortes cette distance observée par Genève au sujet du Sillon Alpin, C. Haegi note l'incapacité française à organiser « *un réseau ferroviaire décent entre Genève, Annecy, Chambéry et Grenoble [ce qui] pénalise durement la mobilité et les échanges. »* Et d'ajouter non sans ironie *« Et dire que nous sommes dans le pays du brillant académicien Louis Armand, ancien patron visionnaire de la SNCF*[45] *!* ». C. Haegi semble donc placer **l'existence d'un Sillon Alpin fonctionnel, au moins côté français, comme prélude à toute coopération politique plus poussée avec Genève.** En quelques sortes, la coopération transfrontalière dans sa dimension politique ne pourrait que naître et découler du fonctionnel et de ses enjeux. Ainsi, la ville suisse ne s'est pas engagée dans le projet de pôle métropolitain souhaité par les villes du Sillon Alpin de Annemasse à Valence : Genève lui préfère en effet l'idée d'une agglomération franco-valdo-genevoise, rebaptisée *Grand Genève* (au grand dam des vaudois…) depuis le 3 mai 2012. Les deux structures - Sillon Alpin et Grand Genève - sont donc en partie concurrentes, même si ceci n'exclut pas l'engagement de l'agglomération annemassienne dans les deux structures et d'envisager, à terme, une coopération voire une fusion entre ces deux structures.

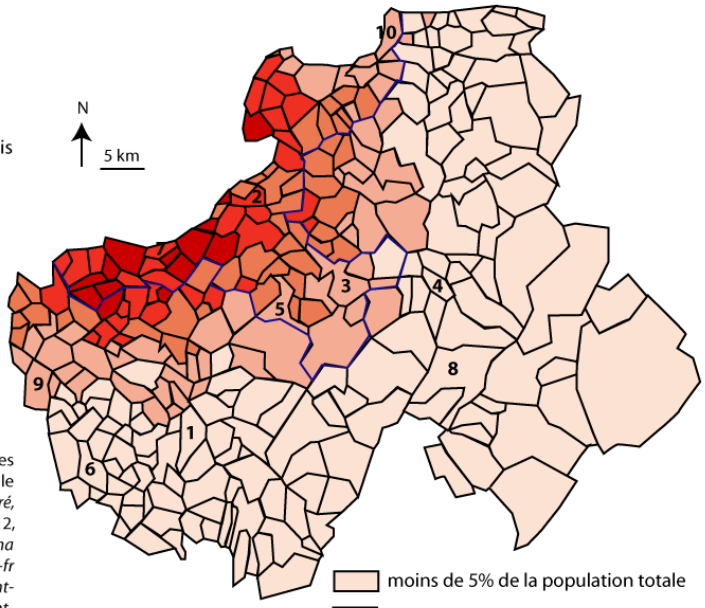
Néanmoins, la phrase de C. Haegi justifiant le peu d'engagement de Genève dans le projet du Sillon Alpin est intéressante à interroger, et peut entrer en résonnance avec le **caractère très tardif de la coopération métropolitaine transfrontalière franco-valdo-**

[44] *Cahiers du Sillon Alpin*, 2008
[45] *Id.*

genevoise. P. Pigeon (2011) relève d'ailleurs fort bien ce décalage étonnant entre la Genève tournée vers l'international et la Genève qui, dans le même temps, semble peu préoccupée par une inscription locale ou régionale transfrontalière. Pourtant, les liens entre Genève et son voisin français, au moins dans le nord de la Haute-Savoie sont anciens puisque dès le début du XX^{e} siècle et surtout depuis 1960 s'opère un processus net et exponentiel de report de l'urbanisation genevoise de l'autre côté de la frontière, c'est-à-dire côté français. P. Pigeon (2011) propose une coévolution entre ce report de l'urbanisation, les risques identifiés et liés à ce report (risque accru d'inondation, de dégradation paysagère, de pénurie de logements, de saturation des axes routiers et donc d'une perte d'accessibilité à la métropole…) et les interventions institutionnelles ayant pour objectif de gérer ces risques identifiés. Ceci fait donc écrire au géographe que « *l'urbanisation tend à s'auto-augmenter par rétroaction positive, […]. Plus le temps passe, et plus l'urbanisation tend vers l'auto-organisation en incitant à gérer les risques qu'elle contribue elle-même à faire apparaître ou à transformer* ». On comprend donc que Genève est irrémédiablement liée au Genevois français, et que toute coopération transfrontalière devenait quasi obligatoire. C'est dans ce cadre que naît le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, piloté alors par le Comité Régional Franco-Genevois (CRFG). **Pourtant, la délimitation de ce projet d'agglomération devenu le *Grand Genève* semble déjà dépassée par la réalité fonctionnelle.** En effet, comme le montrent les figures ci-dessous, l'implantation de frontaliers français ou suisses travaillant en Suisse dépasse aujourd'hui largement les seules communes contigües à la frontière. Du fait de la construction récente (décembre 2008) de l'autoroute A 41 Nord entre Annecy et Genève, les frontaliers n'hésitent plus à s'installer plus au sud de la Haute-Savoie notamment pour profiter de logements moins coûteux qu'en zone frontalière. Le nombre de frontaliers installés en Haute-Savoie, dans l'Ain et, de plus en plus aujourd'hui en Savoie, ne cesse d'augmenter, tout comme les fonds frontaliers reçus par les communes de Haute-Savoie et de l'Ain. Ainsi, en 2012, le canton de Genève a distribué plus de 200 millions d'euros aux deux départements (soit environ 5 millions de plus qu'en 2011) dont 152 millions à la seule Haute-Savoie. Mis en place en 1973, ces fonds frontaliers sont une compensation versée par le Canton de Genève aux collectivités locales de Haute-Savoie et de l'Ain. Le canton de Genève est en effet le seul canton frontalier à pratiquer le prélèvement à la source, or les frontaliers doivent, au même titre que les autres administrés, participer à l'effort communal de leur lieu de résidence. Les fonds sont annuels et proportionnels au nombre de frontaliers. L'aire du *Grand Genève* est donc déjà trop restreinte pour faire face à ces nouveaux enjeux (figures 44 et 45). En effet, comme le note P. Pigeon (2011), « *l'urbanisation et les frontaliers ne franchissent pas seuls la frontière. Les risques qu'ils contribuent à favoriser* [franchissent aussi la frontière*], avec des effets en retour, notamment pour l'agglomération genevoise elle-même* ». **Le *Grand Genève* semble donc constituer une construction presque trop tardive et trop restreinte pour gérer les risques induits par le report croissant de l'urbanisation et des frontaliers.** Le Sillon Alpin pourrait être une manière de répondre à ce problème puisqu'une part croissante des frontaliers s'installe en effet autour de l'axe autoroutier Genève-Cruseilles-Annecy voire Chambéry. Mais, contrairement à notre hypothèse de départ, il semblerait que ce n'est pas le choix de **Genève qui paraît depuis plusieurs décennies davantage tournée vers l'international au sens large que vers ses voisins internationaux.** De l'autre côté, il n'est pas sûr non plus qu'une agglomération comme Annecy qui voit pourtant son nombre de frontaliers augmenter d'année en année, accepte un jour d'entrer dans une coopération frontalière placée dans l'orbite genevoise.

Figure 44 : La part de frontaliers dans la population totale pour chaque commune de Haute-Savoie en 2012

1 : Annecy
2 : Annemasse
3 : Bonneville
4 : Cluses
5 : La Roche sur Foron
6 : Rumilly
7 : Saint Julien en Genevois
8 : Sallanches
9 : Seyssel
10 : Thonon-les-Bains



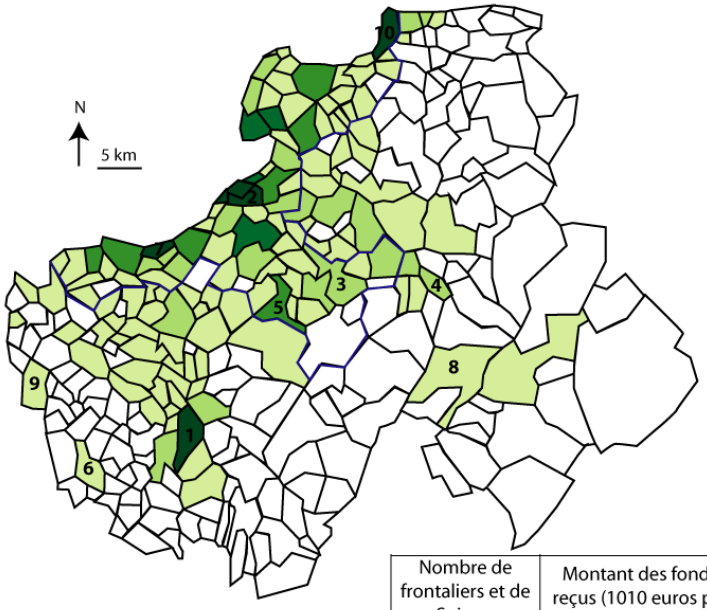
A. MERLE, 2013, d'après les chiffres publiés dans le quotidien *Dauphiné Libéré*, édition du 20 décembre 2012, *http://www.ledauphine.com/haute-savoie/2012/12/20/fonds-frontaliers-genevois-quelles-qont-les-communes-qui-en-profitent-le-plus* .

Périmètre haut-savoyard du Grand Genève

moins de 5% de la population totale
5 à 15 % de la population totale
15 à 25% de la population totale
25 à 35% de la population totale
plus de 35% de la population totale

Figure 45 : Le nombre de frontaliers et montant des fonds frontaliers reçus pour chaque commune de Haute-Savoie en 2012

1 : Annecy
2 : Annemasse
3 : Bonneville
4 : Cluses
5 : La Roche sur Foron
6 : Rumilly
7 : Saint Julien en Genevois
8 : Sallanches
9 : Seyssel
10 : Thonon-les-Bains



A. MERLE, 2013, d'après les chiffres publiés dans le quotidien *Dauphiné Libéré*, édition du 20 décembre 2012, *http://www.ledauphine.com/haute-savoie/2012/12/20/fonds-frontaliers-genevois-quelles-qont-les-communes-qui-en-profitent-le-plus* .

Périmètre haut-savoyard du Grand Genève

	Nombre de frontaliers et de Suisses	Montant des fonds frontaliers reçus (1010 euros par frontalier)
	moins de 100	moins de 101 000 euros
	de100 à 500	de 101 000 à 505 000 euros
	de 500 à 1000	de 505 000 à 1 010 000 euros
	de 1000 à 1500	de 1 010 000 à 1 515 000 euros
	de 1500 à 2000	de 1 515 000 à 2 020 000 euros
	plus de 2000	plus de 2 020 000 euros

Place et statut des espaces d'intervalles

Les fonctions piémontines sont avant tout des fonctions métropolitaines et le projet territorial « Sillon Alpin » est aujourd'hui mené par et pour les villes du sillon. Mais alors qu'en est-il des espaces situés entre ces métropoles ? **Nous formulons l'hypothèse que ces espaces peuvent être considérés comme des espaces d'intervalles intermédiariés et se retrouvant dans l'orbite des métropoles régionales.** Pour vérifer cette hypothèse nous avons travaillé à partir d'un corpus basé sur les documents d'aménagement de ces territoires, que l'on a ensuite complété d'une étude des discours produits par ces élus (essentiellement par une veille attentive des sites internet de ces élus et des interviews données dans le journal régional du *Dauphiné Libéré*).

Ces espaces pourraient être considérés comme des interstices, c'est-à-dire comme de petits intervalles d'espace situés entre les parties d'un tout. La notion d'interstice implique de s'inscrire dans une métrique topographique, en considérant que le Sillon Alpin forme un tout homogène et continu, bien que porté et initié par les métropoles, c'est-à-dire par quelques parties du tout. **On pourrait sinon lui préférer le terme d'intervalle, qui, en mathématiques, est considéré comme un ensemble compris entre deux valeurs ou la distance d'un objet à un autre.** Là encore, la question de la métrique est au cœur de la définition mais n'implique pas nécessairement cette fois-ci de s'inscrire dans une approche exclusivement topographique de l'espace.
En considérant donc les villes de Genève à Valence comme des composantes de l'espace topologique « Sillon Alpin », deux possibilités quant à leur intersection[46] peuvent être considérées :

- soit l'intersection des deux composantes (c'est-à-dire des métropoles) a au moins un point en commun. L'intersection est alors marquée par un intervalle qui est l'espace contenant tous les éléments qui appartiennent aux deux parties à la fois. Cela revient alors à considérer l'intervalle comme un espace intermédiaire de type « et, et ».
- soit l'intersection des deux parties (c'est-à-dire des métropoles) n'a aucun point en commun. L'intersection est dite vide. L'intervalle peut alors être considéré comme un espace intermédiaire de type « ni, ni ».

Reste évidemment pour le géographe à définir et délimiter ce que sont les ensembles A et B, ici les villes, cela afin de faire émerger les espaces d'intervalle que l'on pourrait alors qualifier d'intermédiaires au moins dans une acception horizontale et catégorielle. Le plus simple reste à considérer les villes comme cités (*polis*), c'est-à-dire en tant que société politique. La métropole devient alors une communauté humaine, une forme constitutionnelle et une entité spatiale clairement et topographiquement délimitée. En s'arrêtant donc à la ville comme E.P.C.I (Etablissement Public de Coopération Intercommunale), il apparaît clairement que l'intersection des parties est vide, l'intervalle pouvant être alors considéré comme un espace intermédiaire « ni, ni ». Néanmoins, il serait réducteur de s'en tenir là, le fait urbain ne pouvant se suffire d'une définition administrative. D'ailleurs, certaines politiques impliquent la nécessité pour les E.P.C.I de dépasser leurs limites, par exemple pour la mise en place des S.C.O.T. Les espaces

[46] En mathématiques, selon la théorie des ensembles, l'intersection de deux ensembles *A* et *B* est l'ensemble qui contient tous les éléments qui appartiennent à la fois à *A* et à *B*, et seulement ceux-là. L'intersection de *A* et *B* est notée $A \cap B$. L'intersection de deux ensembles quelconques existe toujours : si les ensembles *A* et *B* n'ont aucun élément en commun, on dit que leur intersection est *vide* ; on écrit : $A \cap B = \varnothing$.

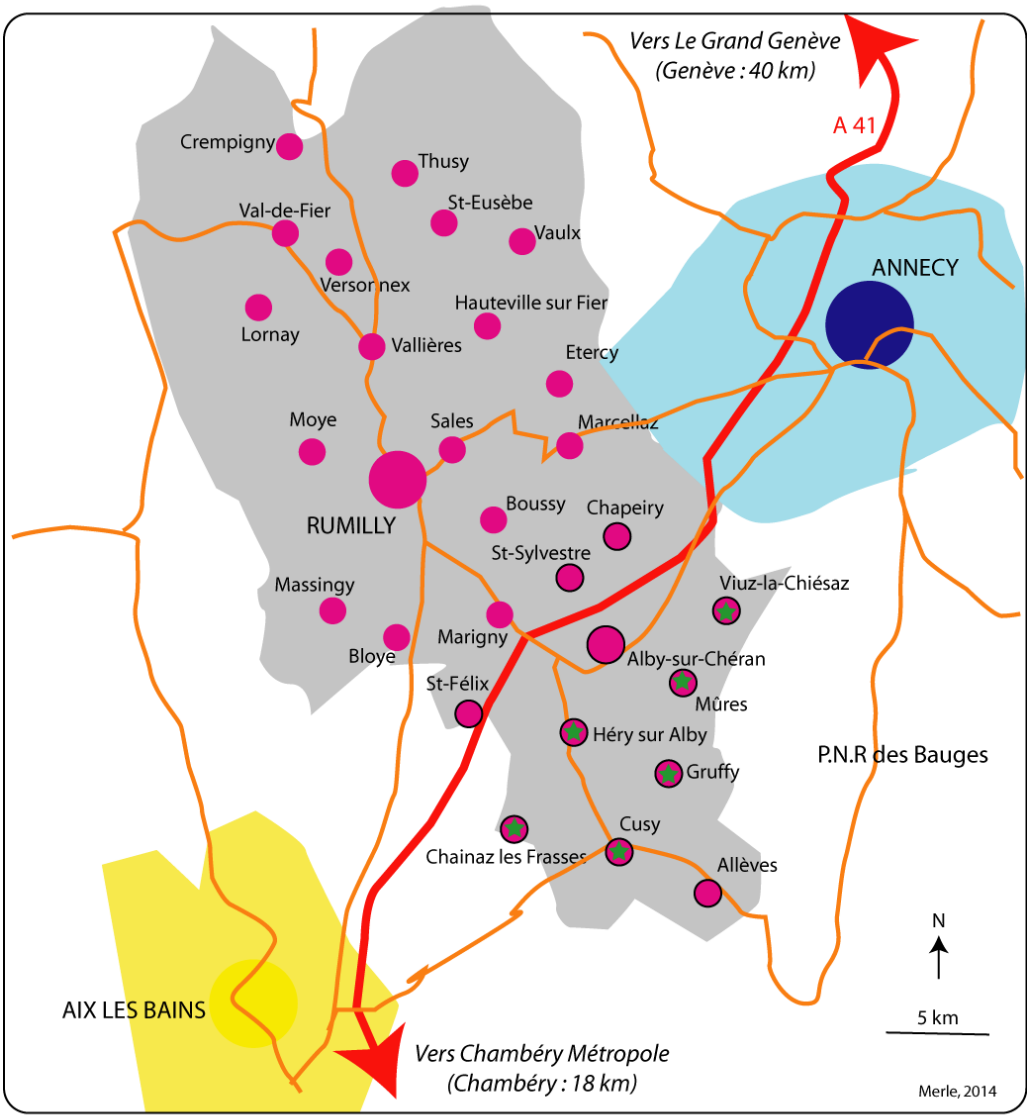
d'intervalle se retrouvent alors intégrés dans les problématiques urbaines des villes de gestion du foncier, d'organisation de l'espace et des flux. Les projets territoriaux de ces espaces sont même bien souvent conditionnés par leurs relations aux villes, ce qui laisse poindre l'éventualité de ne plus considérer ces espaces comme des intervalles, mais comme des espaces intégrés à la problématique urbaine, c'est-à-dire appartenant soit à la partie A soit à la partie B. L'intersection ne serait alors plus que la limite où s'opère la contiguité entre les différents périmètres de S.C.O.T contigus les uns aux autres, ce qui non seulement renoue avec une logique topographique du Sillon Alpin mais rend aussi l'idée même d'une existence d'espaces d'intervalles inopérante. Enfin, comme cela a notamment été démontré à travers le cas du *Grand Genève*, le fait métropolitain et le processus d'urbanisation qui l'accompagne apparaissent bien souvent en décalage patent avec la délimitation politico-administrative de la ville. Ainsi, il est indéniable que les espaces situés entre les aires urbaines au sens politico-administratif sont, fonctionnellement au moins, touchés par des processus liés à la métropolisation croissante des villes du Sillon Alpin. Ces espaces sont donc bien souvent animés par des forces et des flux centrifuges multi-directionnels, tant vers la ville A que vers la ville B : ils constituent ainsi des espaces situés dans l'aire d'influence des métropoles A et B (intersection non vide) et peuvent alors êtres considérés comme des espaces intermédiaires de type « et,et ».

C'est ce que révèle très bien **l'exemple du Pays d'Alby-sur-Chéran**, communauté de communes d'environ 13 000 habitants, située à une vingtaine de kilomètres au sud d'Annecy, en direction d'Aix-les-Bains et Chambéry. Cette communauté de communes, née en 1993, regroupe 11 communes pour des compétences allant de l'équipement et du transport scolaire, du développement économique aux questions des déchets et de l'assainissement. Pour l'élaboration de son S.C.O.T, la communauté de communes du Pays d'Alby-sur-Chéran s'est associée à celle du canton de Rumilly, ce qui a permis d'élaborer un document conjoint en 2005 : le S.C.O.T de l'Albanais. Avant cela, un diagnostic territorial avait été établi et rendu public en avril 2003. Dans ce document, le territoire de l'Albanais ne cesse de se définir et de se situer par rapport aux grandes agglomérations du Sillon Alpin, avec en premier lieu les deux agglomérations les plus proches : Annecy et Chambéry. Il est ainsi établi que 35 % des actifs de l'Albanais travaillaient à Annecy en 1999, chiffre atteignant même 49 % dans le cas de la communauté de communes du Pays d'Alby-sur-Chéran. Aussi, déjà en 2003, les déplacements croissants vers Chambéry sont notés, tout comme la bonne accessibilité vers Genève qui laisse poindre une augmentation du trafic vers la Suisse. Tout le S.C.O.T, qui date déjà de 2005, propose ainsi un aménagement du territoire de l'Albanais pensé par rapport aux agglomérations encadrantes. En 2005, il s'agit alors essentiellement pour le territoire de se positionner et de se penser par rapport à Annecy, mais tout laisse présager que dorénavant c'est aussi par rapport à Chambéry et surtout Genève que le territoire devra se penser. En effet, le *Schéma des Déplacements dans l'Albanais*, paru en 2009, insiste très clairement sur cette nécessité d'intégrer la croissance des mobilités transfrontalières dans les politiques d'aménagement à venir[47]. Le Pays d'Alby-sur-Chéran dispose donc d'un projet territorial de plus en plus conditionné par les relations établies avec les villes A, B et C, à savoir ici Annecy, Genève

[47] « *Les échanges entre l'Albanais et la Suisse, et plus particulièrement la métropole Genevoise, existent et tendent à s'intensifier. En effet, comme le stipule l'Observatoire Départemental, on observe que les frontaliers habitent de plus en plus loin de la frontière. Les chiffres étant en constantes évolutions, nous ne bénéficions pas de données précises sur la question. Toutefois, nous pouvons présager que l'ouverture du tronçon de l'A41 Nord entre Annecy et Genève risque d'entraîner un « effet d'aspiration » vers la frontière helvète. L'Albanais doit se préparer à gérer ce flux de migrations pendulaires en direction de Genève.* « , *Schéma des Déplacements dans l'Albanais*, 2009, p. 12

et Chambéry. Le Pays d'Alby sur Chéran semble bien en situation d'intervalle, dans une logique d'intersection non vide entre ces trois parties, et donc pouvant être défini comme un espace de type « et, et ».

Figure 46 : Carte de localisation des communes du Pays de l'Albanais



Même si la *Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord* (2010, p. 139) insiste sur le fait que « *le colmatage par l'urbanisation de l'espace de fond de vallée du Sillon alpin et la constitution d'une vaste conurbation s'étendant de Grenoble à Genève contreviendraient aux objectifs d'un développement maîtrisé, équilibré et solidaire* », **la tendance de ces espaces d'intervalle inter-urbains est à une intégration croissante au sein des problématiques urbaines des villes du Sillon Alpin.** Cela se traduit par exemple dans la mise en place des S.C.O.T, mais aussi par l'extension continue des villes au sens des cités (*polis*), c'est-à-dire au sens politico-administratif. En effet, de plus en plus, les communes de ces espaces d'intervalle sont intégrées au sein des E.P.C.I métropolitains, tels que *Chambéry Métropole*, *Grenoble Alpes Métropole*, le *Grand Genève*… Aussi, ces espaces sont de plus en plus impliqués dans les projets qui animent le Sillon Alpin, comme par exemple la rénovation de la ligne ferroviaire du Sillon Sud (Valence-Chambéry), financée en partie par les espaces d'intervalles, tels que la *Communauté de communes du Pays du Grésivaudan* ou encore le *syndicat mixte du Rovaltain*. Néanmoins, le projet Sillon Alpin, malgré ces écueils et ses nombreuses limites, reste mené par les principales villes, les acteurs des espaces d'intervalle ayant parfois davantage le sentiment de subir que de participer à ce projet territorial. C'est par exemple ce qui ressort nettement d'un commentaire sans équivoque posté en 2012 sur le site du *Dauphine Libéré* par un élu du Pays d'Alby-sur-Chéran. Alors qu'un article du quotidien revenait sur une réunion menée en mars 2012 entre les élus de *Valence Agglo Sud Rhône-Alpes*, du *pays Romans*, du *pays Voironnais*, de *Grenoble-Alpes Métropole*, de *Chambéry métropole*, d'*Annecy Agglomération* et d'*Annemasse les Voirons* en vue de penser le projet de pôle métropolitain Sillon Alpin et d'établir un calendrier d'actions concrètes, J-C. Martin, maire d'Alby sur Chéran, président de la *communauté de communes du Pays d'Alby-sur-Chéran* et conseiller général de Haute-Savoie postait le commentaire suivant : « *j'espère que les communautés de communes situées entre ces agglomérations seront consultées et invitées pour ce projet et ces rencontres* ».

Document 65 : Le commentaire posté par J-C. Martin, élu du pays d'Alby-sur-Chéran, sur le site du *Dauphiné Libéré*, au sujet d'une réunion menée par les villes du Sillon Alpin.

Article du 5 mars 2012 « *De Valence à Annemasse, les agglos du sillon alpin veulent se rapprocher* » http://www.ledauphine.com/haute-savoie/2012/03/04/de-valence-a-annemasse-les-agglos-du-sillon-alpin-veulent-se-rapprocher, consulté le 19 octobre 2013

Les oppositions au Sillon Alpin

Le commentaire de J-C Martin est révélateur d'une méfiance de certains élus des espaces d'intervalles vis-à-vis d'un projet territorial Sillon Alpin mené par les agglomérations et pensé dans une métrique topologique plus que topographique (même si cela se traduit dans certains domaines et du fait de l'intensification du processus d'urbanisation par un retour à la métrique topographique). Cette méfiance de certains élus nous a poussé à émettre l'hypothèse de l'existence d'opposition au projet Sillon Alpin. Nous avons donc recherché des traces d'opposition éventuelles en passant par les moteurs de recherche, en pensant trouver ainsi de possibles sites internet de groupes de pression opposés au Sillon Alpin. L'idée étant ensuite d'en étudier l'argumentaire.
L'opposition au projet Sillon Alpin est particulièrement forte et visible chez les groupes qui furent contre le projet de J.O à Annecy ou encore chez les anti-L.G.V Lyon-Turin. **L'opposition au Sillon Alpin s'inscrit donc au sein d'oppositions à d'autres projets**, ce qui est particulièrement visible dans le document 66, dans lequel L.G.V Lyon-Turin et Sillon Alpin sont étroitement associés et combattus par les *No-TAV* savoyards. Mais pourquoi associer rejet de la L.G.V et rejet du Sillon Alpin ? K. Sutton (2011) a bien montré en quoi l'électrification de la ligne Valence-Montmelian avait été proposée par certains acteurs urbains comme une anticipation au Lyon-Turin, signifiant ainsi que la construction du projet Sillon Alpin d'orientation longitudinale tirait largement sa substance du transversal, de la Traversée. Forts de ce constat du lien effectué entre projet L.G.V et projet Sillon Alpin, les anti-L.G.V ont eux aussi tout naturellement lié les deux projets dans leur argumentaire de rejet. Aussi, l'opposition au Sillon Alpin, que ce soit par les anti-J.O ou les anti- L.G.V, s'appuie essentiellement sur le refus d'une « bétonisation », d'un ressentiment de prédation urbaine et de dépossession territoriale au nom d'enjeux de plus petite échelle décrits comme capitalistes, technocratiques, mercantiles. L'argumentaire utilisé contre le Sillon Alpin est donc le même que celui utilisé contre les projets réellement combattus, qu'il s'agisse des J.O ou de la L.G.V.

Document 66 : La place du Sillon Alpin dans l'argumentaire des *No TAV* savoyards

« La LGV Lyon-Turin ou l'ombre du sillon alpin.
En décembre 2003, l'Etat a retenu la candidature du Sillon alpin comme « métropole européenne émergente », et ses promoteurs s'investissent déjà dans toutes sortes de projets communs, tels que « la liaison ferroviaire Lyon-Turin qui confirmera la position de métropole européenne du Sillon alpin ». La cause du Val de Suse est notre cause. La destruction de cette vallée alpine sur l'autel de la très grande vitesse économique n'est qu'une des conditions nécessaires à la destruction du sillon alpin. M. Destot et M. Chiron sont par ailleurs les promoteurs du projet « sillon alpin ». Le « sillon alpin » (nom donné à la zone s'étendant de Valence à Genève) est un projet à long terme consistant en la création d'une ville unique (une « conurbation », dirait M. Destot) sur 200 km. Pour réaliser ce projet, il serait nécessaire de construire des routes, des ponts, des tunnels, des immeubles... Mais que la ville soit pratiquement partout, n'empêcherait visiblement pas qu'il faille aller toujours plus vite pour s'y rendre. Pour ceux qui souhaitent habiter une ville de 200 km de long et de 2 millions d'habitants, il est donc nécessaire de construire des infrastructures de transport à la hauteur de leurs ambitions. Des infrastructures telles que la LGV Lyon-Turin. Ces deux projets vont de pair, et suivent d'ailleurs la même logique : la destruction de notre territoire. »

http://www.notav-savoie.org/2012/12/michel-destot-le-lyon-turin-le-sillon.html, site internet des *No Tav savoyards*, consulté le 15 octobre 2013

Document 67 : Le Sillon Alpin transformé en Serpent Alpin

P. Mazet, 2007, « Le Serpent Alpin ou la destrcution du territoire allobroge », http://www.piecesetmaindoeuvre.com/IMG/pdf/Serpent_Alpin-A4.pdf , 16 p. consulté le 20 octobre 2013

Le groupe « Pièces et main d'œuvre » est un collectif basé à Grenoble dont l'ambition est de diffuser des idées basées sur le refus de la technologie en tant qu'instrument de domination capitaliste. Le collectif tente de faire véhiculer ses idées par leur site internet, des brochures, la participation à des réunions publiques ou encore des conférences-débats.

En 2007, P. Mazet, membre de Pièces et Main d'Ouvre, écrit un article contre le projet « Sillon Alpin ». Dans cet article, le Sillon Alpin est dénommé au fil des pages « Serpent Alpin » pour insister sur un projet jugé alors prédateur (la ville capitaliste et technologique « mangeant » la campagne) et rampant (les élus et techniciens menant un projet en catimini, sans prise en compte des habitants).
Extrait : « *Combien de campagnes et de villes le Serpent Alpin devra-t-il engloutir pour conserver sa "taille critique" au niveau européen et mondial ?*
Ravageons les paysages, bétonnons les campagnes, coupons nos forêts, polluons nos eaux et notre air, détruisons nos vieux quartiers, urbanisons à tout va, construisons des autoroutes, implantons des labos, des centres de recherches et des entreprises aux activités mortifères, développons les nécrotechnologies et intensifions la technification du monde, pour être les premiers
Nous désirons tous – que dis-je, nous rêvons tous de – vivre dans une "métropole européenne" de 200 kilomètres de long afin de gagner la "bataille technologique et économique du 3e millénaire". Quitte à fêter la victoire dans un territoire vitrifié.
Sur l'autel des "impératifs économiques", nos élus sacrifient l'environnement et ses ressources afin de se faire une place dans la guerre que se jouent les Etats dans le développement des techno-sciences. Nous, les habitants, nous les laissons saccager notre région pour une guerre destinée à renforcer leur pouvoir. »

P. Mazet, 2007, « Le Serpent Alpin ou la destrcution du territoire allobroge », http://www.piecesetmaindoeuvre.com/IMG/pdf/Serpent_Alpin-A4.pdf , 16 p. consulté le 20 octobre 2013

Nous avions émis l'hypothèse que les fonctions piémontines, mobilisées par les villes du sillon alpin (excepté Genève) dans leur propre projet métropolitain, pouvaient devenir vectrices de coopérations entre ces villes (hypothèse 6). L'étude approfondie du seul projet de coopération métropolitain à l'œuvre, le projet Sillon Alpin, a montré que la situation piémontine de ces villes sert avant tout de légitimation au projet par les villes qui en sont les principales porteuses, à savoir Grenoble, Chambéry et Annecy. Faute de pouvoir s'appuyer sur une quelconque identité territoriale ou unité fonctionnelle préexistantes, les discours insistent largement sur une situation piémontine qui « obligerait naturellement» (par la topographie, les caractères physiques…) ces villes à coopérer. Mais, en réalité, le projet est au point mort ou presque du fait de nombreuses concurrences entre ces trois villes et d'une implication faible voire inexistante des autres villes partenaires. Et, les blocages tiennent en partie aux concurrences que se livrent ces villes pour valoriser et attirer les fonctions piémontines qui sont au cœur même de leur stratégie de développement métropolitain. D'autre part, s'il est compréhensible que Genève ne se reconnaisse pas dans l'argumentaire et les discours « piémontins » produits par Annecy, Chambéry et Grenoble au sujet du Sillon Alpin, il paraît surprenant que la métropole mondiale genevoise se désintéresse autant d''un projet dont elle pourrait tirer profit alors même que le très (trop ?) tardif *Grand Genève* semble déjà trop restreint et dépassé pour répondre à ses enjeux métropolitains.

> « *Permettez-moi de vous rappeler les grandes lignes de ce que votre cervelle de lecteur a pu, aurait pu, ou aurait dû emmagasiner* »
>
> (G. Perec, 1966, p.45)

Après la première partie de ce travail, il semblait que les fonctions piémontines se déployaient préférentiellement au sein des villes dans le sillon alpin. Ces fonctions paraissaient avoir connu un processus d'extériorisation lié à l'évolution des conditions de circulation et au processus de métropolisation. Mais tout cela restait du domaine de l'impression et en aucun cas les liens entre extériorisation des fonctions piémontines et métropolisation n'étaient clairement établis.

L'hypothèse que les acteurs assurant les fonctions piémontines, par l'interspatialité qu'elles impliquent, cherchent et alimentent le couple densité-diversité définissant l'urbain s'est vérifiée. En effet, les acteurs piémontins sont bel et bien à la recherche des caractéristiques même de l'urbain et, dans le même temps, certaines villes du sillon alpin mettent tout en œuvre pour attirer et valoriser ces acteurs et les fonctions qu'ils assurent. Les villes en question sont surtout des villes moyennes qui jouent de ces fonctions piémontines pour tenter de trouver une place dans le concert métropolitain. Au contraire, les villes ayant déjà une stature métropolitaine plus affirmée semblent peu préoccupées par ces considérations et semblent se détacher progressivement de tout rapport étroit à la montagne et de toute valorisation de leur potentielle situation piémontine. Néanmoins, il paraît bien établi que la présence et la valorisation des acteurs piémontins au sein de ces villes participent très clairement au processus d'urbanisation et de métropolisation de ces mêmes villes, par une intensification des densités, des diversités et des mobilités ainsi que des coévolutions existantes entre ces trois composantes.

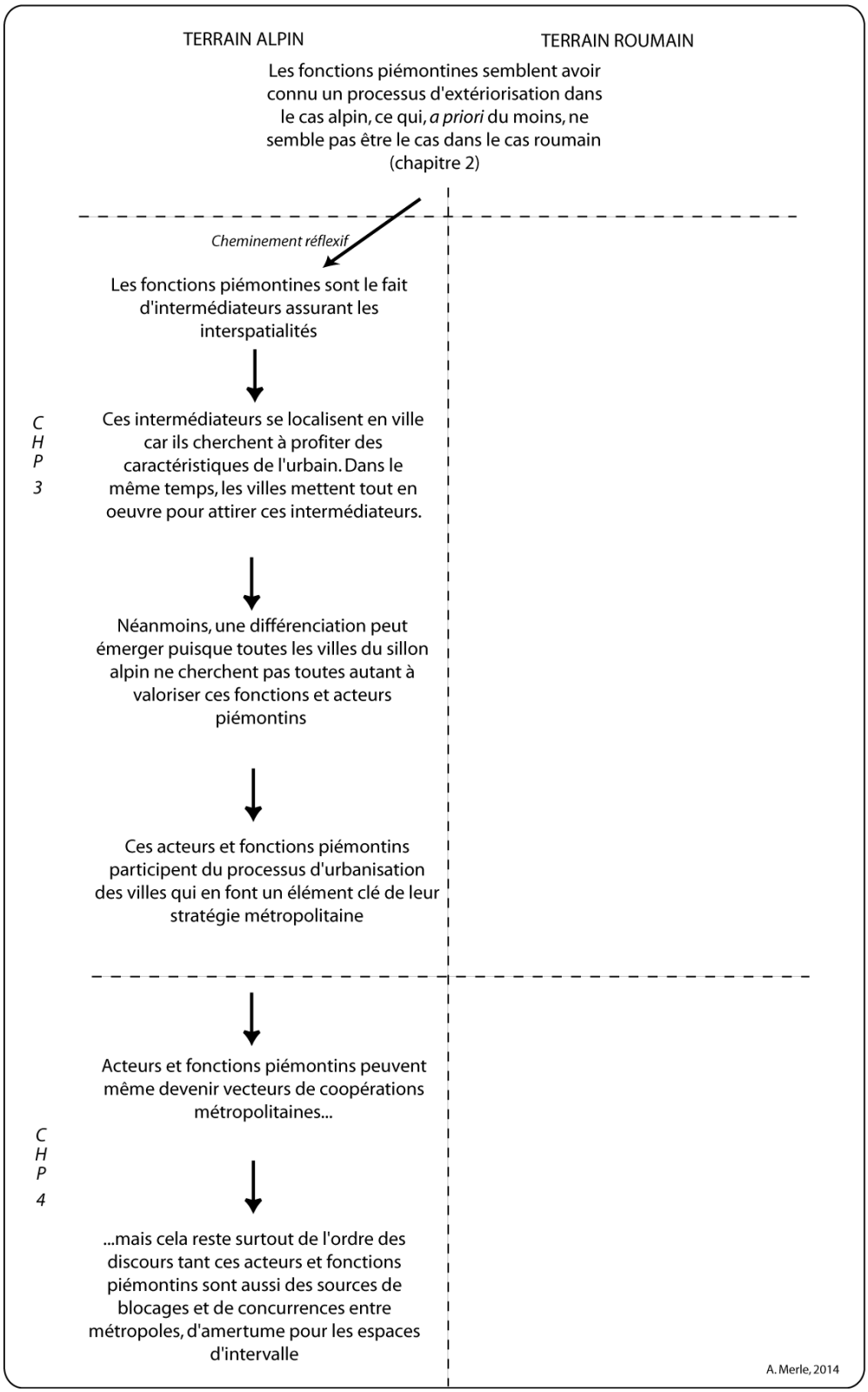
L'hypothèse 5 que ces fonctions piémontines (et les acteurs qu'elles impliquent) sont mobilisés dans les projets urbains ou métropolitains de certaines villes soucieuses de gagner en métropolité acquise, une autre hypothèse avait alors été envisagée : ces fonctions piémontines pouvaient servir de point de rapprochement et de coopération entre les villes les partageant, mais peuvent également constituer des points d'achoppement, de concurrences entre ces mêmes villes (hypothèse 6). L'étude approfondie du projet Sillon Alpin, a montré que la situation piémontine de ces villes servait surtout de légitimation au

projet. Si les discours pullulent de références à une situation piémontine « naturelle » des villes concernées et actives dans ce projet, la réalité montre au contraire que ces mêmes fonctions sont bien souvent au cœur des tensions et blocages qui font du Sillon Alpin un projet peu abouti et quasiment au point mort. En effet, ces fonctions sont autant de divisions et de concurrences entre les villes moyennes qui souhaitent en faire un pivot de leur développement métropolitain et elles sont autant de raisons et de justifications d'une mise à distance (parfois volontaire comme dans le cas genevois) de certaines villes vis-à-vis du projet.

Mais des questions restent encore en suspens, notamment vis-à-vis du terrain roumain dans lequel il semblait que les fonctions piémontines n'aient pas connu de processus d'extériorisation puisque cantonnées à des espaces *en* et *de* montagne.

« *aussi irons-nous jusqu'à admettre dans un noble désir de simplification car il faut toujours simplifier* »
(Perec, 1968, p. 15)

Figure 47 : Synthèse du cheminement réflexif suivi en deuxième partie



Troisième partie

Trajectoires piémontines

Chapitre 5.
Trajectoires roumaines : de différences en paradoxes……..……...212

Chapitre 6.
Le piémont au gré des caractéristiques de peuplement……239

Page précédente :
Photo 20 : A l'arrière des lettres de l'inscription *BRASOV* du Mont Tampa ou le choix de l'envers du décor.

Photographie : A. Merle (août 2013)

> « *Beaucoup plus que la seule habileté technique du peintre, c'était cette mise en perspective, non seulement spatiale mais temporelle, qui avait suscité la fascination presque morbide dont cette œuvre avait été l'objet* »
>
> (G. Perec, 1979, p. 35)

Les fonctions piémontines sont absentes de l'espace Buzau-Pitesti pourtant dénommé « piémont » par la bibliographie. Les fonctions piémontines avaient alors été décelées dans des espaces clairement considérés comme étant *en* et *de* montagne (1ère partie). Ce constat pose alors la question de l'absence d'extériorisation des fonctions piémontines en Roumanie, impression qui reste encore à confirmer et, le cas échant, à expliquer. Quant aux liens fonctions piémontines-urbanisation/métropolisation, nous formulons l'hypothèse que ceux-ci pourraient être observables à Brasov qui paraît vouloir valoriser ses fonctions piémontines, un peu à la manière des villes de Chambéry ou Grenoble. Mais qu'en est-il vraiment ? Le terrain roumain connaît-il des trajectoires similaires au terrain alpin ? Si non pourquoi et dans quelle mesure une comparaison des deux terrains ou une modélisation menée à partir de ces deux terrains peuvent-elles s'avérer pertinentes ?

Chapitre 5.

Trajectoires roumaines : de différences en paradoxes

Depuis le début du travail, la confrontation des terrains alpins et roumains révèle de nombreuses différences. Il paraît acquis que l'espace Buzau-Pitesti, dénommé piémont par la bibliographie, ne peut-être placé sur le même plan que le terrain alpin. Certes cet espace est bien un espace flou, mais aucune forme de complémentarité avec la montagne n'a pu être décelée, que ce soit par une approche du pictural ou par une approche plus fonctionnelle. Peut-être cet espace est-il un piémont au sens physique du terme (et encore cela serait à vérifier et à discuter) mais rien de plus. Les fonctions piémontines se déploient ailleurs : dans un espace considéré *en* et *de* montagne, ce qui, au regard des processus d'extériorisation des fonctions piémontines dans le terrain alpin, marque encore une différence. Cependant, peut-être pouvons-nous envisager des trajectoires similaires sur certains points, par exemple sur la volonté de certaines villes (notamment Brasov) de valoriser acteurs et fonctions piémontins et de les placer au cœur de leur stratégie métropolitaine, à l'image de certaines villes du sillon alpin. Il conviendra évidemment d'interroger et de critiquer cette démarche comparative, puisque la mise en regard de ces deux terrains peut rapidement avoir pour corollaire un certain jugement de valeur entre un terrain qui serait considéré comme « pionnier » et l'autre considéré comme « en retard ».

I.
Sur l'extériorisation et la métropolisation des fonctions piémontines roumaines

> « *rappelez vous qu'il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre ni de réussir pour persévérer* »
> (G. Perec, 1968, p. 36)

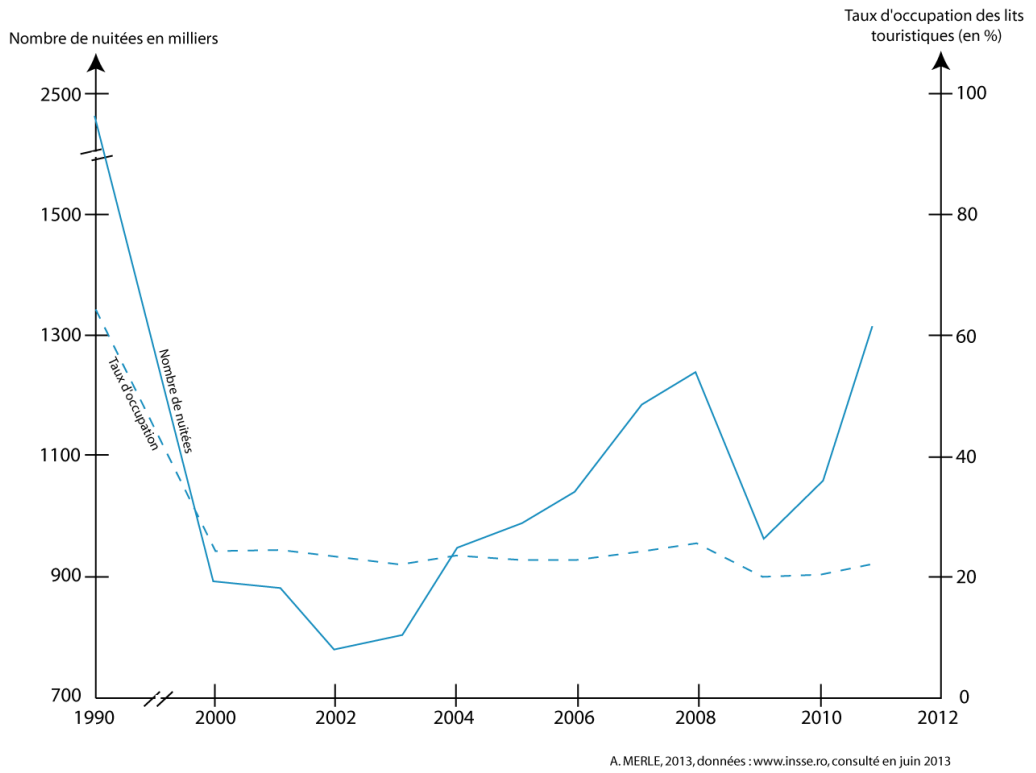
Des fonctions piémontines peu extériorisées

Dans le cas alpin, un processus d'extériorisation des fonctions piémontines (porte, vitrine, théâtre), étroitement corrélé à l'évolution des conditions de transport et au processus de métropolisation, a pu être mis en évidence. Aujourd'hui, ces fonctions piémontines sont essentiellement concentrées dans les villes du sillon alpin qui en font, au moins pour certaines d'entre elles, un des piliers de leurs projets métropolitains. En Roumanie, aucune fonction piémontine n'a pu être décelée dans l'espace Buzau-Pitesti pourtant dénommé « piémont » par la bibliographie. Certaines fonctions piémontines ont pu être retrouvées à Zarnesti, commune clairement considérée comme *en* et *de* montagne et laissant donc penser qu'aucun processus d'extériorisation de ces fonctions n'ait jamais été à l'œuvre en Roumanie. Certes, dans une certaine mesure, il serait possible de considérer que, depuis quelques années, une timide extériorisation de ces fonctions piémontines soit à l'œuvre à Brasov, ville qui tend à valoriser et promouvoir son cadre montagneux et ses liens avec celui-ci. En effet, de plus en plus d'événements en lien avec la montagne sont organisés par la ville qui n'hésite plus à insister sur son environnement montagneux dans sa promotion territoriale, comme en témoigne l'évolution de son logo touristique. Mais deux questions peuvent alors être posées :

- pourquoi ce processus à Brasov et pas ailleurs, notamment dans ce que la bibliographie considère comme le piémont, c'est-à-dire l'ensemble de villes de Buzau à Pitesti ? Nous formulons ici l'hypothèse que cela tient en grande partie de la fréquentation touristique de Brasov qui pousse les autorités municipales à valoriser encore davantage ses produits touristiques et son cadre montagneux pour en tirer profit.
- Et, jusqu'où peut aller la comparaison entre Brasov et les villes du sillon alpin ? Nous formulons ici l'hypothèse que Brasov est animée par les mêmes logiques que Chambéry ou Grenoble, c'est-à-dire par une intensification des liens entre valorisation des acteurs/fonctions piémontins et processus d'urbanisation/métropolisation.

Une étude croisant l'utilisation du cadre montagneux dans la promotion de la ville et l'évolution de la fréquentation touristique semble bien révéler l'existence d'un lien, au moins partiel, entre ces deux phénomènes. Brasov est une ville très touristique en Roumanie, comme en témoigne le nombre de nuitées passées dans le judet en 1990 (figure 48). Le judet de Brasov attire par la ville de Brasov et son passé historique et médiéval, par la proximité des sites associés à Dracula (le château de Bran notamment) et par les nombreuses stations de ski situées à proximité immédiate de la ville (environ 15 kilomètres) et qui sont parmi les plus vastes domaines skiables d'Europe de l'Est. Si, comme dans l'ensemble de la Roumanie, le tourisme à Brasov a connu un grave coup d'arrêt durant la décennie 1990-2000, la fréquentation touristique est constamment à la hausse depuis 2000 (excepté en 2009, en lien avec la crise financière internationale).

Figure 48 : Evolution du nombre de nuitées et du taux d'occupation des lits touristiques dans le judet de Brasov de 1990 à 2011

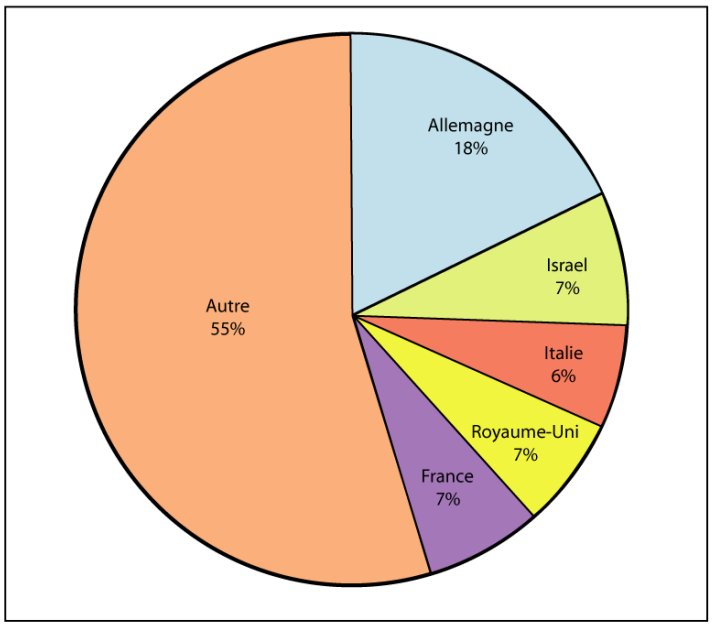


A. MERLE, 2013, données : www.insse.ro, consulté en juin 2013

Le processus de valorisation promotionnelle de la montagne par la ville de Brasov, qui date de moins de 10 ans (nouveau logo en 2011, axe prioritaire pour le développement du judet depuis 2013…) semble donc aller de pair avec le redécollage du tourisme dans la ville et ses environs. En réalité les deux processus s'auto-alimentent vraisemblablement : la valorisation de l'environnement montagneux de la ville joue certainement un rôle dans l'attractivité touristique que connaît le judet et, dans le même temps, les activités et représentations des touristes qui associent étroitement la ville aux Carpates environnantes poussent les acteurs du tourisme à valoriser encore plus cet « écrin montagneux ». Il faut également noter que depuis 1990 une part croissante des touristes dans le judet de Brasov

est d'origine étrangère (17 % en 2009[48]), notamment d'Europe occidentale, ce qui contribue aussi vraisemblablement à diffuser l'idée d'une association étroite entre la ville et un environnement montagneux vu comme aménité, comme cela a pu être relevé pour d'autres acteurs à Ploiesti (*cf* document 34)

Figure 49 : L'origine des touristes étrangers dans le judet de Brasov (2009)



A. Merle, 2014, d'après S*tratégie de développement du judet de Brasov 2013-2020-2030* (2013)

Ce redécollage du tourisme dans le judet de Brasov, comparativement plus élevé dans le judet de Brasov que dans ceux des villes allant de Buzau à Pitesti (*cf* figure 26), est aussi **le résultat d'une volonté des autorités de la ville et du judet de développer et de valoriser le potentiel touristique.** En effet, les autorités locales ont décidé très clairement d'axer leur développement sur ce potentiel touristique[49] qui occupe d'ailleurs une place importante dans tous les documents de planification et de développement du territoire. Ainsi, le développement du tourisme apparaît pour le judet de Brasov comme le deuxième axe prioritaire à développer[50], juste derrière les infrastructures de transport, avec pour ambition avouée de faire de la ville de Brasov la principale ville touristique du pays. Cela se traduit sur le terrain par une certaine effectivité des politiques proclamées, par exemple par la présence sur la place centrale de Brasov d'un centre d'information touristique, qui n'existe tout simplement pas à Buzau, Ploiesti, Targoviste ou encore Pitesti. A titre de comparaison, à Targoviste, faute d'office de tourisme, c'est le personnel d'un hôtel (l'hôtel Dâmbovita) qui a dessiné son propre plan du centre-ville pour y référencer les sites susceptibles d'intéresser d'éventuels touristes. Les villes et judets de l'axe Buzau-Pitesti ne

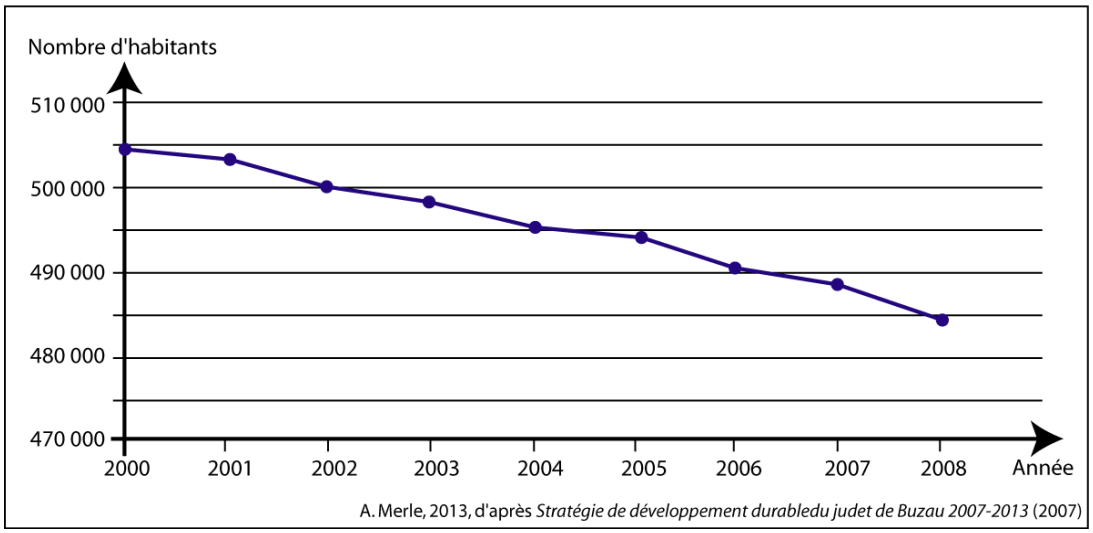
[48] *Strategia de Dezvoltare a Judetului Brasvov 2013-2020-2030*, paru en 2013, chapitre IV, p. 11.

[49] « *Sectorul turistic a fost identificat ca fiind catalizatorul pentru dezvoltarea economiei, incluzându-l ca parte esențială a planului de dezvoltare națională*. » (« le secteur du tourisme a été identifié en tant que catalyseur pour le développement économique), *Strategia de Dezvoltare a Judetului Brasvov 2013-2020-2030*, paru en 2013, chapitre IV, p. 1.

[50] « *Dezvoltarea turismului. Braşovul – capitala turismului românesc*. » (« Le développement du tourisme. Brasov capitale touristique de Roumanie »), *Strategia de Dezvoltare a Judetului Brasvov 2013-2020-2030*, paru en 2013, partie III, p. 9.

font clairement pas du tourisme et du cadre montagneux une priorité de développement, les efforts se concentrant essentiellement sur la branche industrielle. Ainsi, le judet de Ploeisti (judet de Prahova) poursuit sa spécialisation autour de l'extraction du pétrole et des activités connexes (pétrochimie et industrie lourde notamment) tout en cherchant une diversification industrielle en attirant les entreprises étrangères, comme cela a déjà été relevé précédemment (*cf* chapitre 2). Le tourisme ne représente d'ailleurs que 1,22 % de la richesse créée dans le judet[51], et le tourisme en question est essentiellement un tourisme d'affaires en lien avec les activités pétrolières qui animent le judet. D'ailleurs, contrairement au judet de Brasov, le tourisme dans le judet de Ploiesti peine très clairement à redécoller depuis 2009 et la crise financière internationale devenue crise économique (*cf* figure 26). Pitesti connaît également un développement économique considérable, fondé essentiellement sur l'implantation d'usines de production de grands groupes internationaux, au premier rang desquels Renault-Dacia. Enfin, Targoviste et Buzau souffrent d'un relatif déclin industriel, les deux villes et leur judet ne cessant d'ailleurs de perdre des habitants : 20 000 personnes entre 1992 et 2002[52] dans le judet de Targoviste (Dambovita) et autant entre 2000 et 2008 dans le judet de Buzau.

Figure 50 : L'évolution de la population totale dans le judet de Buzau

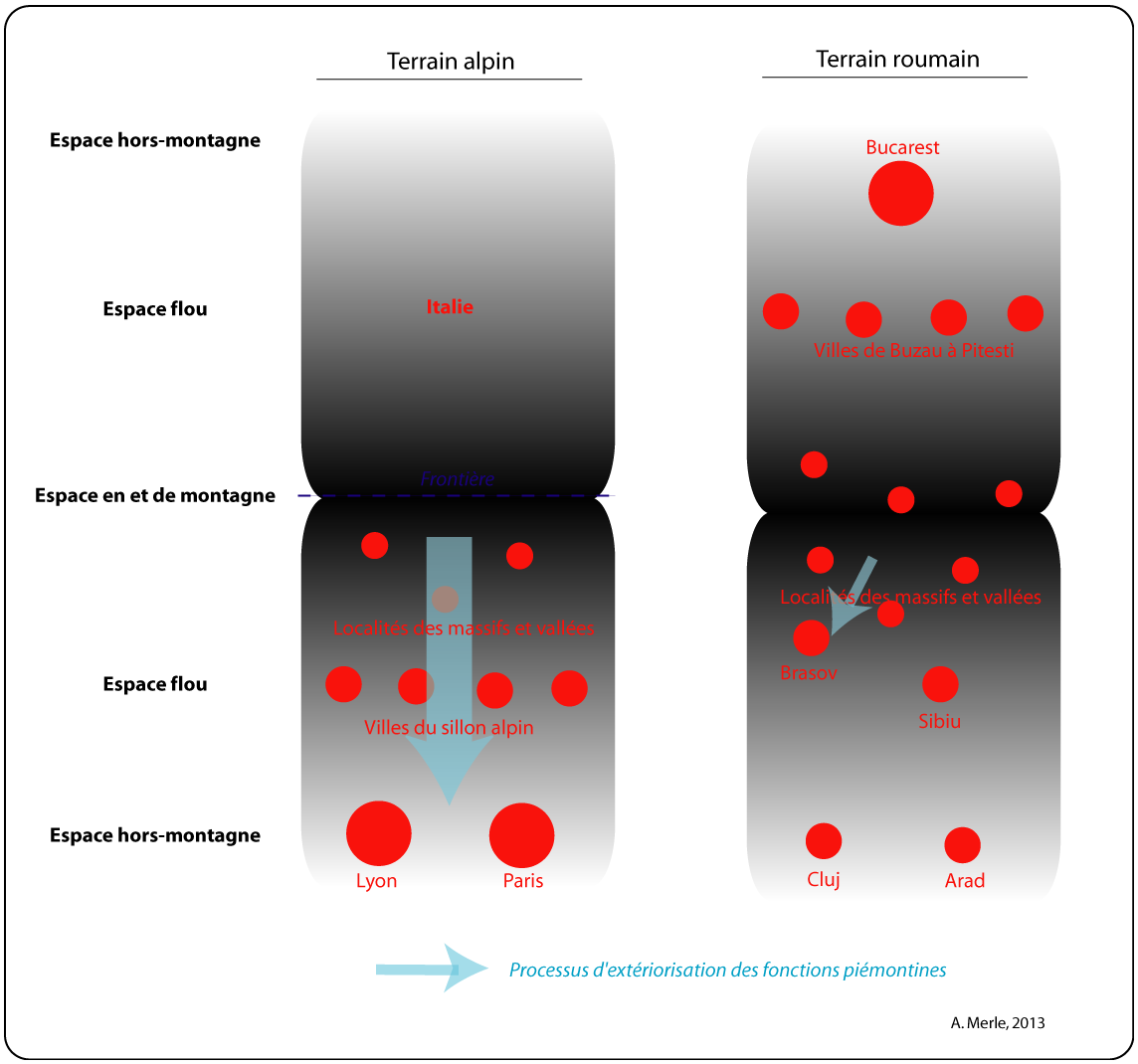


A. Merle, 2013, d'après *Stratégie de développement durableldu judet de Buzau 2007-2013* (2007)

L'utilisation du cadre montagneux dans la promotion de la ville et les fonctions piémontines qui commencent à animer Brasov semblent donc étroitement associées à un redécollage touristique à l'œuvre dans le judet depuis les années 2000 largement encouragé par les autorités locales qui en font un des axes prioritaires de leur développement économique. Cette trajectoire n'est pas celle qui a été suivie par les villes et judet de Buzau à Pitesti, ce qui peut permettre de comprendre pourquoi ces villes sont aussi peu préoccupées par une quelconque promotion et valorisation de leur potentiel piémontin.

[51] Chiffre tiré du *Planul Integrat de Dezvoltare al Polului de Crestere Ploiesti-Prahova*, 2007, p. 315.
[52] http://www.dambovita.insse.ro/ , site internet de la Direction des statistiques du Judet Dambovita, consulté le 2 novembre 2013. Absence de chiffres plus récents.

Figure 51 : Du différentiel de processus d'extériorisation des fonctions piémontines



Des fonctions piémontines a-métropolitaines

De Zarnesti à Vatra Dornei : des bourgs plus que des villes

Dans le cas alpin, l'existence de liens étroits entre fonctions piémontines, métropolisation et urbanisation ont pu être mis en évidence (*cf* chapitre 3). A première vue, le terrain d'étude carpatique semble moins concerné par ces liens tant une partie des fonctions piémontines restent largement ancrées au sein d'espaces considérés comme étant *en* et *de* montagne et finalement peu urbanisés. Ainsi, par exemple, certaines fonctions piémontines ont pu être découvertes dans la petite localité de Zarnesti (20 000 habitants) qui accueille par exemple le bureau du parc national des Monts Piatra Craiului et qui a été le lieu où s'est déroulé le festival des métiers de la montagne en 2013. Zarnesti accueille donc des acteurs et/ou des événements qui, dans le sillon alpin, se situent à Chambéry. Mais Zărneşti n'est pas Chambéry : elle est une localité *de* montagne et située *en* montagne, un bourg rural ayant connu une petite phase d'expansion industrielle au cours du XX^{e} siècle grâce à l'exploitation des forêts alentours et à l'énergie motrice des cours d'eau ayant alors permis l'installation d'usines de pâte à papier. Aujourd'hui, l'industrie est délabrée et Zărneşti peine à se reconvertir. Les projets de développement menés par la localité, avec le soutien du judet de Brasov, en sont encore au goudronnage de certaines routes qui ne l'ont jamais été (document 68) ou à la réhabilitation des canalisations d'eau potable[53], ce qui laisse comme un doute sur la possibilité de considérer cette localité comme relevant de l'urbain, encore moins du métropolitain. D'ailleurs, le festival des métiers de la montagne qui s'est tenu à Zarnesti en mai 2013 tenait davantage de la fête de village que d'un véritable salon consacré aux métiers de la montagne (documents 69 et 70). En effet, pour N. Delecourt et *al*. (1997), le salon professionnel se caractérise par une capacité à regrouper en un même lieu, généralement un parc des expositions ou un centre de congrès, des professionnels considérés comme des experts dans un domaine particulier et dans lequel alternent expositions et conférences d'experts. Ce n'était clairement pas le cas lors du festival des métiers de la montagne de Zărneşti.

Document 68 : Une des nombreuses rues non goudronnées du centre de Zarnesti.

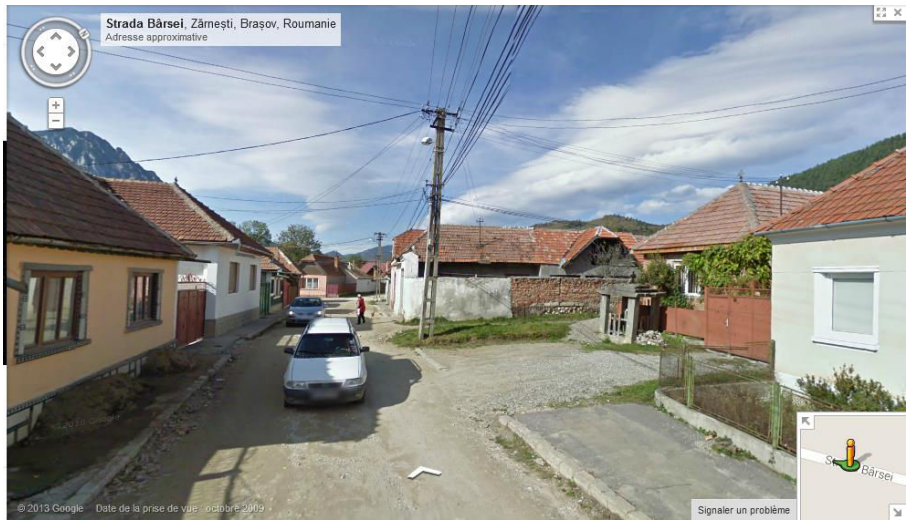


Image tirée de *Google Street View*, consulté le 3 novembre 2013

[53] http://www.prefecturabrasov.ro/upload/files/ZARNESTI.htm, fiche de présentation de Zarnesti élaborée pour le judet de Brasov, consulté le 3 novembre 2013.

Documents 69 et 70 : Le festival des métiers de la montagne à Chambéry et à Zarnesti

Colloque organisé dans le cadre du festival au centre des congrès Le Manège à Chambéry
http://www.metiersmontagne.org/#!program/c20r9, site du festival, consulté en novembre 2013

Discours d'élus locaux durant le festival à Zarnesti dans la salle des mariages de la mairie, comme en témoigne l'inscription au mur qui signifie « *l*a famille est fondée sur le mariage entre conjoints librement consentants ».
http://primaria-zarnesti.ro/festival-meserii-montane/, site de la mairie de Zarnesti, *consulté en janvier 2014*

L'implantation du récent C.E.F.I.D.E.C. (centre de formation et d'innovation pour le développement des Carpates), institution née de la Loi Montagne roumaine et financée sur fonds étatiques, est un autre exemple intéressant à ce sujet. Le C.E.F.I.D.E.C. correspond bien à une institution qui se voudrait *a priori* métropolitaine, comme en témoigne ses objectifs de formation et de recherche pour une valorisation des Carpates (dans les domaines de l'agriculture, du tourisme, des transports…). C'est d'ailleurs le C.E.F.I.D.E.C. qui a été amené à organiser en 2007 la Conférence Européenne des Zones Montagnardes à Piatra Neamt. Pourtant, ce centre de formation et de recherche n'a pas été implanté dans les villes universitaires de Targoviste, Ploiesti ou Brasov, mais à Vatra Dornei, petite station de ski (3 pistes) et ancienne station thermale, située à environ 900 mètres d'altitude en plein cœur des Carpates (au Nord du pays dans le judet de Suceava), et comptant actuellement à peine 14 000 habitants (contre 18 000 en 1992). Le C.E.F.I.D.E.C. et les fonctions d'interspatialités piémontine et métropolitaine qui sont les siennes sont donc encore une fois situés en pleine montagne, dans un bourg dont le statut de métropole - voire même d'espace urbain - semble encore une fois très discutable. Qu'en est-il de Brasov qui, on l'a vu, semble de plus en plus valoriser son cadre montagneux et ses fonctions piémontines ?

Brasov : des liens entre fonctions piémontines et métropolisation peu évidents

En concomitance avec un nouveau décollage du tourisme, Brasov tend depuis les années 2000 à utiliser le cadre montagneux comme argument à des fins d'autopromotion. Outre le marketing et l'organisation d'événements associés à l'image montagne (*cf* chapitre 2), la ville accueille également un certain nombre d'intermédiateurs piémontins, c'est-à-dire des acteurs jouant un rôle affirmé de mises en relations entre la montagne et l'Ailleurs, c'est-à-dire soit la « non-montagne » soit les « autres montagnes ». Ces intermédiateurs sont par exemple l'A.G.M.R (Association des Guides de Montagne de Roumanie) ou encore l'A.N.S.M.R (Association Nationale des Sauveteurs en Montagne de Roumanie) dont les sièges respectifs sont situés à Brasov. L'A.G.M.R a vocation, entre autres, à mettre en contact les clients potentiels, roumains ou étrangers, avec des guides locaux souvent formés par l'association elle-même. L'association a également un rôle de promotion des activités « montagne » en Roumanie par l'élaboration et la diffusion de publicités et de brochures promotionnelles. Enfin, l'association a aussi pour objectif d'aider les guides dans leurs démarches à obtenir des permis à organiser l'alpinisme dans d'autres pays[54]. L'A.G.M.R est donc bien un intermédiateur assurant au moins un rôle d'interlocuteur, c'est-à-dire de mises en relation entre acteurs « montagne » (les guides) et acteurs « non-montagne » (les clients).

L'A.N.S.M.R a quant à elle, entre autres objectifs, de coordonner les actions et les formations des différents centres de secours de montagne de Roumanie (figure 52), mais également d'organiser des événements internationaux dans le domaine du secours en montagne. Ce fut par exemple le cas de l'organisation d'une réunion de démonstration de secours en montagne organisée par l'association en Roumanie en 2010 et adressée à toutes les équipes de secours des pays membres de la Commission Internationale de Secours Alpin (C.E.S.A.) regroupant plus de 33 pays d'Europe et d'Amérique du Nord. Chaque équipe de secours invitée devait alors proposer une démonstration de secours spécialisée (évacuation d'un télésiège, secours en spéléologie…). Là encore, l'A.N.S.M.R peut être considérée comme un intermédiateur piémontin jouant au moins le rôle de coordinateur et à ce à deux échelles. A l'échelle nationale, l'association assure la mise en relation entre des acteurs pensant faire partie d'un tout (la montagne roumaine) mais dont chacun est porteur d'une réalité spatiale spécifique. A l'échelle internationale, lors de certains évènements éphémères et ponctuels, la coordination s'opère entre des acteurs pensant faire partie d'un tout (ici la « montagne-C.E.S.A ») mais dont chacun est porteur d'une réalité spatiale spécifique, nécessairement différenciée selon les massifs d'origine des équipes de secours.

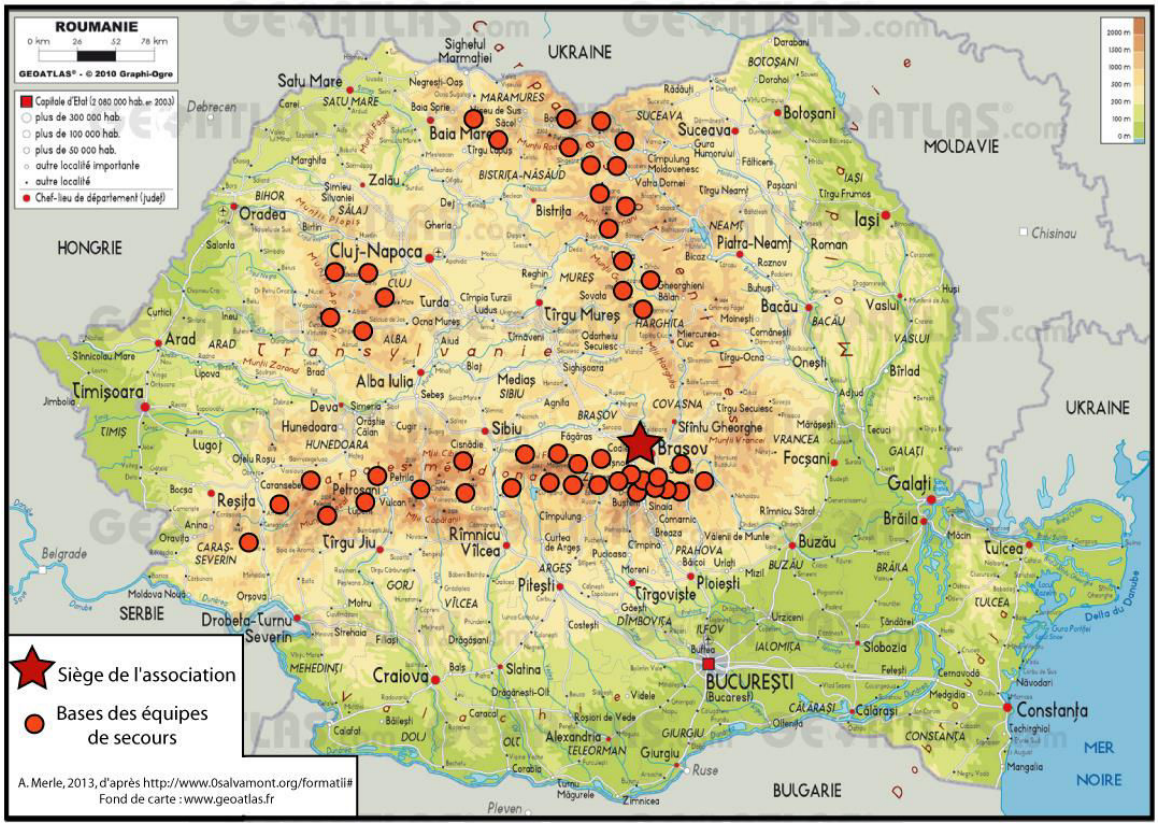
[54] « a. Pregatirea prin scolarizare a ghizilor montani la nivelul standardelor internationale si perfectionarea profesionala a acestora in concordanta cu cerintele si exigentele impuse de dezvoltarea turismului international. […]

f. Obtinerea de autorizatii si organizarea de expeditii montane in alte tari.

g. Editarea de material didactic si publicitar (manuale, cursuri, pliante, brosuri, harti, buletine informative).»

Extrait des objectifs de l'association A.G.M.R, http://www.agmr.ro/obiective/, consulté le 12 décembre 2013.

Figure 52 :
Localisation des bases de secours de l'Association Nationale des Sauveteurs en Montagne de Roumanie



En basant leurs sièges à Brasov, ces associations profitent d'une bonne accessibilité relative à l'échelle nationale tout en étant à proximité immédiate des montagnes, d'une certaine centralité par rapport à leurs antennes ou leurs composantes (position centrale dans le pays et au sein de la chaîne carpatique) mais aussi par rapport aux clients potentiels, notamment pour l'A.G.M.R qui profite des touristes d'une des villes et régions parmi les plus touristiques de Roumanie. Néanmoins, alors que les villes du sillon alpin font tout pour attirer les acteurs assurant les fonctions piémontines largement mobilisées dans les projets métropolitains (*cf* chapitres 3), cela semble guère être le cas à Brasov. En effet, dans le cas alpin, nous avons vu en quoi les surmobilisation et survisibilité des acteurs piémontins étaient utilisées par certaines villes pour gagner en métropolité ; force est de constater la grande invisibilité de ces mêmes acteurs à Brasov. Ni maison de la montagne, ni mise en scène de ces acteurs dans la ville roumaine. Même l'office du tourisme - qui a tout de même le mérite d'exister - semble manquer de moyens et de visibilité : il n'est qu'un local associé au vieux musée et dont le personnel, sûrement polyvalent, semble bien souvent en manque d'informations. Les intermédiateurs que sont par exemple l'A.N.S.M.R ou l'A.G.M.R sont installés en périphérie de la ville, dans des bâtiments résidentiels, sans que ne soit indiqué ou signalé leur présence plus loin que le seuil de la porte d'entrée du bâtiment. Cette position est d'ailleurs d'autant plus surprenante pour l'A.G.M.R dont un des objectifs majeurs est la mise en relation entre guides et clients potentiels alors même qu'aucun touriste ne sort véritablement du centre ville historique de Brasov. Ce décalage entre la situation périphérique et quasi invisible des acteurs piémontins dans la ville et la volonté affichée de la ville de valoriser son potentiel touristique et de s'affirmer comme ville étroitement associée à la montagne ne peut que laisser interrogateur.

Figure 53 : Brasov : l'invisibilité des acteurs piémontins

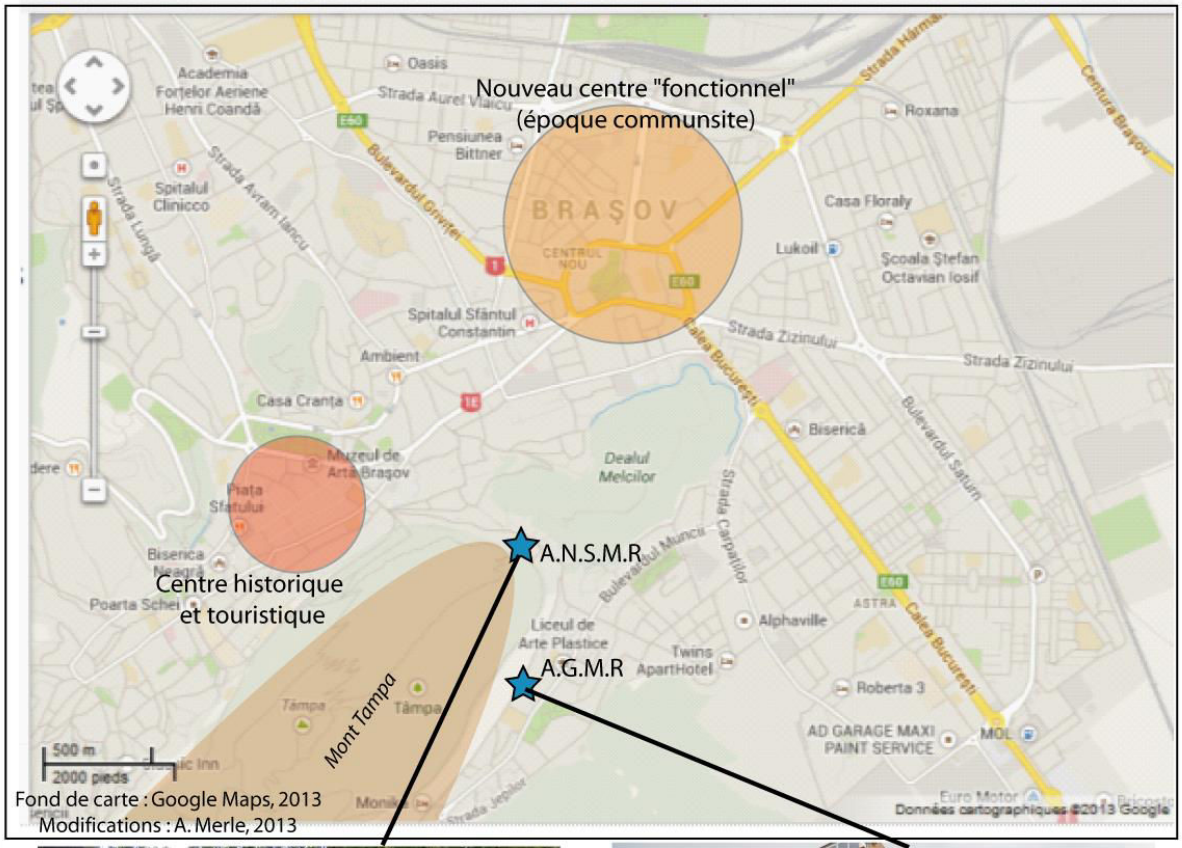


Photo : A. Merle, août 2013

Photo 21 : Le siège de l'Association Nationale des Sauveteurs en Montagne de Roumanie

Cette maison de la période communiste, cachée derrière un mur et une épaisse végétation, en plein quartier résidentiel et périphérique, abrite le siège de l'A.N.S.M.R. Aucun panneau n'indique la présence de l'association dans cette maison, exceptée une petite pancarte située sur le portail.

Photo : A. Merle, août 2013

Photo 22 : Le siège de l'Association des Guides de Montagne de Roumanie

C'est dans cet immeuble rénové, en pleine cité résidentielle, en périphérie du centre de Brasov que se trouve le siège de l'A.G.M.R.

II.
Eléments pour un travail de prospective

> « *Vous me direz que si je n'y connais rien, je n'ai qu'à pas écrire : quand on veut écrire, faut avoir du vocabulaire. Possible, mais je suis sûr que vous n'en savez pas plus que moi sur ces trucs-là. D'ailleurs vous seriez bien incapables d'écrire cette histoire à ma place !* »
>
> (G. Perec, 1966, p. 54)

Face aux constats d'une extériorisation hyper-limitée des fonctions piémontines et d'un caractère faiblement métropolitain de ces mêmes fonctions en Roumanie, nous avons pu envisager un temps l'hypothèse d'un retard roumain par rapport au cas alpin considéré *a minima* comme étant la norme, *a maxima* comme étant pionnier en la matière. Considérer le terrain roumain comme étant en retard et amené à suivre des trajectoires allant dans le sens d'une extériorisation et métropolisation des fonctions piémontines semblables au cas alpin nous a conduit alors à envisager la possibilité d'un travail de prospective autour de la question suivante : où donc pourraient être situées les fonctions piémontines à court ou moyen terme, c'est-à-dire une fois que le pays connaîtra des trajectoires identiques au cas alpin ?

Pour mener ce travail prospectif, nous avons alors fait le choix de nous appuyer sur un fait majeur : l'extériorisation des fonctions piémontines étant fortement liée à l'évolution des infrastructures et conditions de circulation, nous devions partir des projets infrastructurels en cours et à venir dans le pays en intégrant évidemment ceux qui sont considérés comme prioritaires par l'Union Européenne et qui seraient ainsi les plus à même de devenir opérants rapidement. Nous avons ensuite pris d'autres éléments en compte : la place des villes dans la hiérarchie urbaine et métropolitaine (en partant du constat alpin de liens entre localisation des fonctions piémontines et urbanisation/métropolisation), la fréquentation touristique des villes (puisqu'un lien entre fréquentation touristique et valorisation des fonctions piémontines semblait émerger à Brasov) ou encore la possibilité d'un appui de l'Etat central qui, indéniablement, avait un rôle à jouer dans la localisation de certains intermédiateurs piémontins (comme cela a été vu pour le cas du C.E.F.I.D.E.C).

Les corridors paneuropéens en Roumanie

Lors de la seconde conférence paneuropéenne des transports qui s'est déroulée en Crète en 1994, neuf corridors paneuropéens de transport ont été définis comme étant les axes de transport jugés prioritaires pour le continent et nécessitant donc des investissements en conséquence. Un dixième corridor fut proposé à la fin des conflits d'ex-Yougoslavie et des approfondissements furent décidés lors de la conférence d'Helsinki en 1997 (figure 54). Aussi, la définition de ces corridors avait également pour ambition de permettre ou d'accélérer une intégration fonctionnelle des anciens pays du bloc soviétique à l'Europe de l'Ouest en vue d'éventuelles adhésions à l'Europe politique qu'est l'Union Européenne. Ces corridors ont également été intégrés dans les politiques associées au Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) qui est le programme de développement des infrastructures de transport de l'Union Européenne et dont les objectifs, le budget et la définition sont décidés par le Conseil Européen et le Parlement Européen.

Au total, ce sont **3 corridors paneuropéens qui concernent la Roumanie** (figure 55). Le corridor IV, rejoignant l'Allemagne à Constanta et Istanbul, traverse la Roumanie d'Est en Ouest. Mais ce corridor IV est divisé en Roumanie en plusieurs axes. Cette division s'opère d'abord en fonction des directions : une branche du corridor rejoint Istanbul alors que l'autre rejoint Constanta. Mais, pour cette dernière, une autre division s'opère également en fonction des modes de transport utilisés lors de la traversée des Carpates. En effet, la seule traversée ferroviaire des Carpates est la voie double électrifiée reliant Ploiesti à Brasov (qui a reçu à ce titre plus de 240 millions de dollars d'investissement), puis menant à Arad par le nord de Sibiu alors que la traversée des Carpates retenue au niveau routier a été l'axe Bucarest - Pitesti - Ramnicu Valcea - Sibiu - Arad. Ce choix routier s'explique notamment par la possibilité de traverser la chaîne montagneuse sans montée en altitude et passage de cols. En effet, hormis cette route, tous les autres axes obligent à passer des cols parfois difficilement praticables l'hiver. Le corridor IX relie quant à lui Alexandroupolis (en Grèce) au Nord de l'Europe (Moscou, Helsinki, Kaliningrad) et traverse donc l'Est du territoire roumain selon un axe Sud-Nord. Ces deux corridors (IV et IX) d'orientations opposées se croisent à Bucarest. Enfin, le corridor VII est un corridor fluvial qui correspond au Danube et à sa liaison avec l'axe Rhin-Main.

Figure 55
Les routes pan-européennes en Roumanie

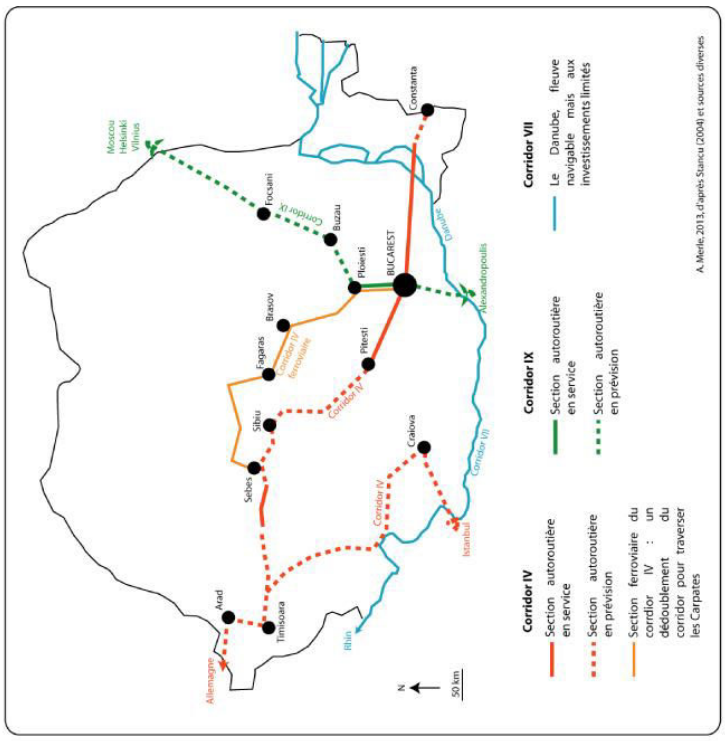
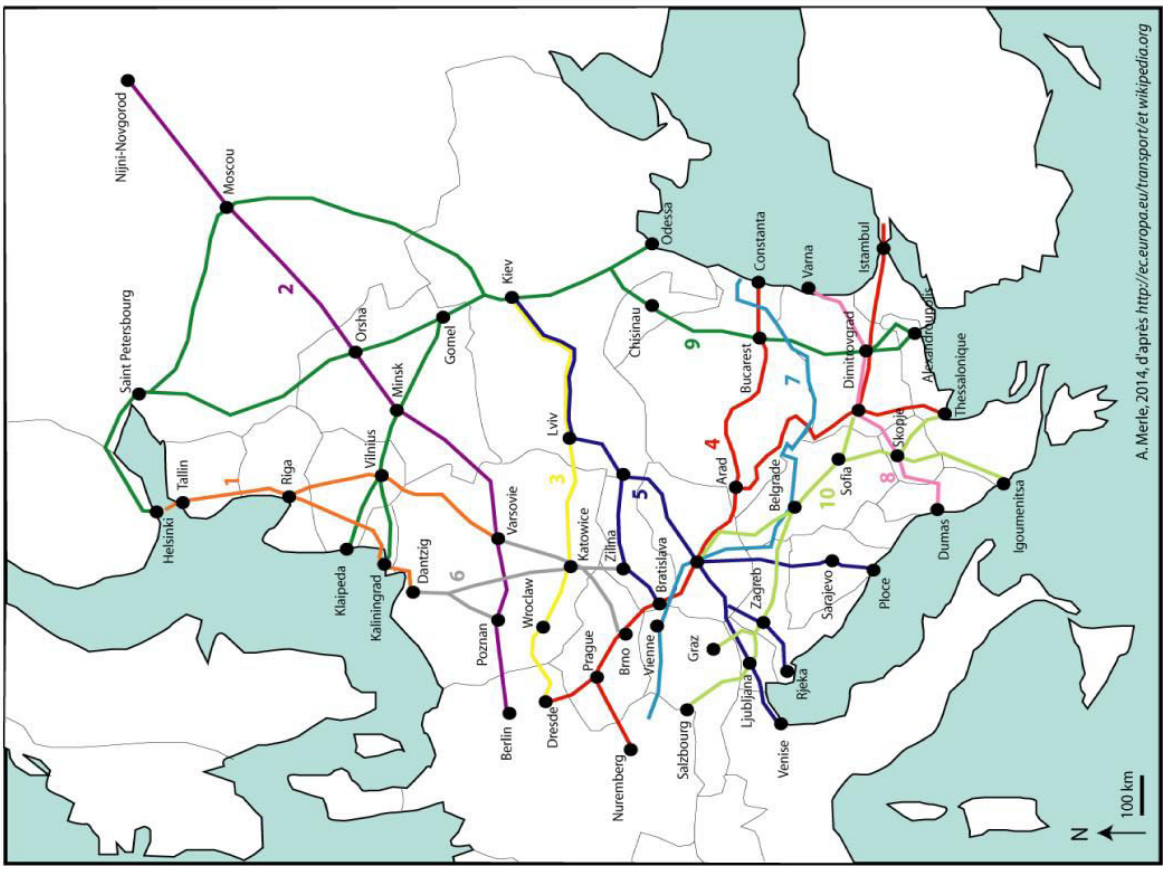


Photo 22 : La voie ferrée Ploiesti-Brasov : une voie double électrifiée refaite entièrement en 2012-2013, sur fonds européens essentiellement. Les caténaires, les rails et le ballast sont neufs.

Photo : A. Merle, août 2013

Figure 54
Les 10 corridors paneuropéens



Gagnants et perdants d'un processus d'extériorisation des fonctions piémontines

Les corridors paneuropéens, qui font l'objet de nombreux investissements nationaux et européens, permettent d'envisager, à terme, une nouvelle configuration possible des logiques animant notre espace d'étude. Pour commencer, **au nord des Carpates**, Brasov gagnerait en accessibilité grâce à ces projets infrastructurels qui commencent d'ailleurs à devenir réalité dans ce secteur (photographie 23). Ainsi, outre sa place dans la hiérarchie urbaine régionale et nationale, sa fréquentation touristique et sa volonté affichée de profiter de l'image « montagne », Brasov bénéficierait en plus d'une meilleure accessibilité. Néanmoins, **Brasov ne pourrait espérer endosser le statut de « pied de Traversée »**, ce rôle étant joué par les villes formant le pentagone Fagaras - Sibiu - Alba Iulia - Cluj - Tirgu Mures. La ville de Brasov, située à plus d'une heure de route de Fagaras n'est en rien le dernier nœud infrastructurel, ni routier ni ferroviaire, avant la traversée ou la montée en altitude. Si l'on considère donc uniquement l'évolution prévue des infrastructures de transport en Roumanie, **l'extériorisation des fonctions piémontines devrait logiquement se faire davantage au profit de ces cinq villes du « pentagone transylvain ».** Cependant, parmi ces cinq villes, certaines ont des atouts que d'autres n'ont pas. Par exemple, Sibiu est dotée d'un poids démographique notable (160 000 habitants) et joue déjà un rôle métropolitain régional non négligeable (document 71). En effet, Sibiu est une des villes les plus prospères du pays, attirant de nombreux investisseurs étrangers notamment allemands et autrichiens (*Bramac*, *Siemens*, *Thyssen Krupp*…), comptant près de 30 000 étudiants, disposant d'une bonne attractivité touristique avec plus de 265 000 touristes hébergés dans le judet en 2010[55] et d'une expérience de capitale européenne de la culture en 2006. Aussi, par sa capacité à attirer investisseurs, touristes et événements internationaux, la ville peut s'appuyer sur une certaine expérience à émettre un discours marketing audible, qui pourrait alors être tourné vers une volonté de valorisation d'une image associée à la montagne carpatique proche. Cependant, la position de dernier nœud infrastructurel avant la traversée ou la montée en altitude, position fortement associée à l'extériorisation des fonctions et acteurs piémontins, sera uniquement routière (et à condition que les projets autoroutiers nationaux voient le jour) puisque le corridor IV ferroviaire contourne Sibiu par le nord. Cluj dispose des mêmes atouts que Sibiu sur certains points : poids démographique (plus de 300 000 habitants), prospérité économique, grand centre universitaire et de recherche (plus de 80 000 étudiants, présence de centres de recherches de grands groupes tel *Nokia*…) et forte attractivité touristique (plus de 300 000 touristes hébergés dans le judet en 2013, dont 20 % d'étrangers[56]). Néanmoins, Cluj n'est située sur aucun corridor paneuropéen. Même s'il est question dans les projets nationaux de relier plus rapidement Cluj à Bucarest par la construction d'une autoroute, seule une petite portion de quelques dizaines de kilomètres est aujourd'hui en service. Il en est de même pour Tirgu Mures, à ceci près que la ville compte à peine 140 000 habitants, qu'elle est peu touristique et que son activité économique est moins dynamique que les villes nommées jusque là. C'est encore pire pour Fagaras qui, elle aussi, ne pourrait devenir « Pied de traversée » autoroutier qu'à condition que les projets autoroutiers roumains se réalisent, et, la ville ne peut également compter

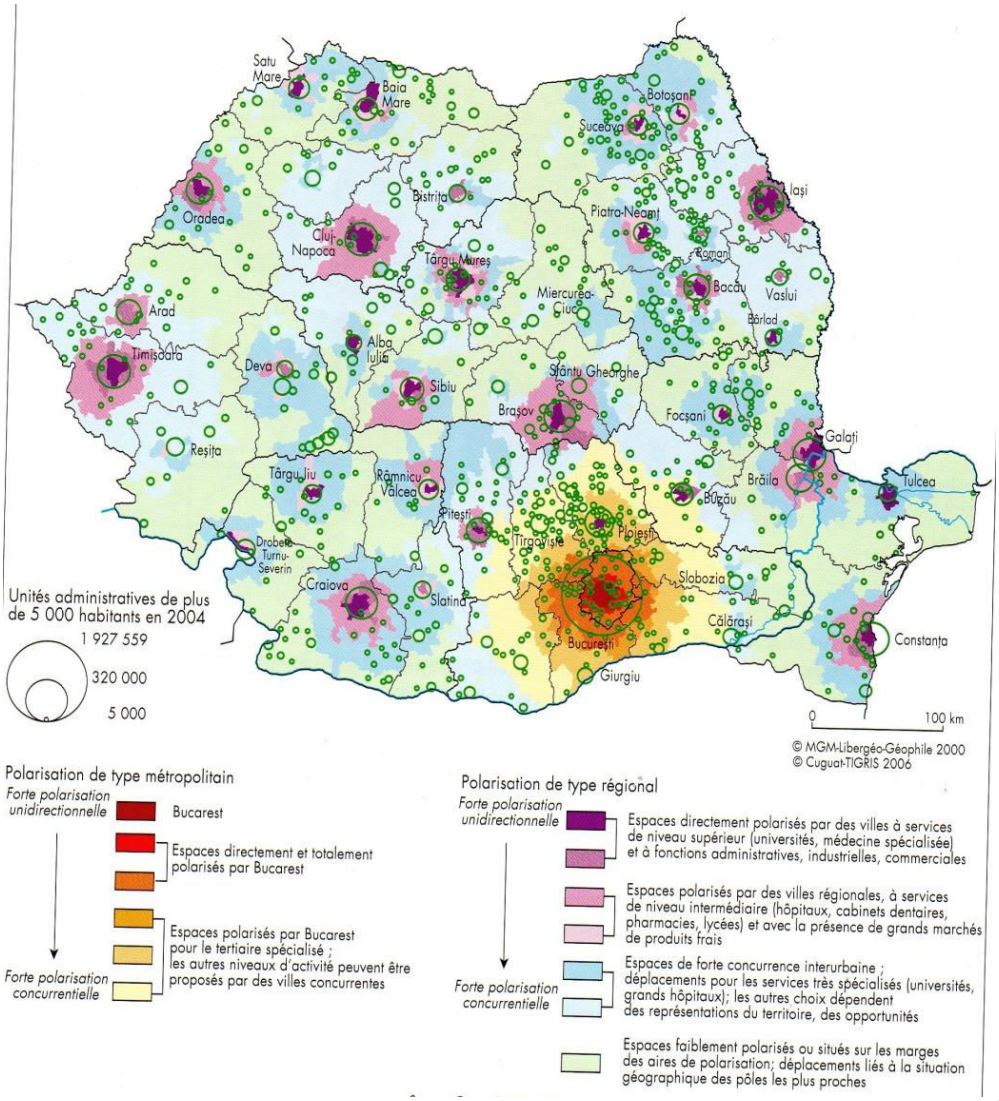
[55] http://www.ziare.com/vacanta/vacante/topul-judetelor-care-au-avut-cei-mai-multi-turisti-1041300, site du journal *Ziare*, consulté le 4 janvier 2014

[56] http://ziuadecj.realitatea.net/economie/numarul-turistilor-creste-usor-in-cluj, site du journal *Ziua de Cluj*, consulté le 4 janvier 2014

que sur un poids démographique (à peine plus de 30 000 habitants) et un rayonnement limités. Sur le plan des transports, c'est très clairement Alba Iulia qui pourrait tirer son épingle du jeu, en devenant un point nodal de premier plan, tant d'un point de vue ferroviaire (très exactement à Teius, à 15 kilomètres au nord d'Alba Iulia) qu'autoroutier (à Sebes, à 10 kilomètres au sud). Alba Iulia pourrait ainsi s'imposer comme le dernier grand nœud infrastructurel ferroviaire et autoroutier (ce qui ne peut-être que bénéfique dans une perspective d'intermodalité) avant la traversée des Carpates. Le nombre d'habitants dans la ville est limité (environ 60 000 habitants) tout comme son économie, son nombre d'étudiants dans des établissements d'enseignement supérieur et son attractivité touristique (environ 100 000 touristes pour l'ensemble du judet en 2012[57]). Mais la ville peu compter sur l'appui du pouvoir central et sur sa place symbolique dans l'histoire nationale. Ancienne capitale politique et religieuse de la Principauté de Transylvanie (jusqu'au XVIII^{e} siècle) puis du Grand-Duché de Transylvanie (sous contrôle des Habsbourg jusqu'au XIX^{e} siècle), c'est à Alba Iulia que fut scellée la « Grande Union » de la Roumanie le 1er décembre 1918. Ce jour, devenu fête nationale du pays, les députés des Roumains de Transylvanie, du Maramureș, de la Crișanie et du Banat acceptèrent de prendre parti à ce projet de « Grande Roumanie ». Alba Iulia est donc devenue un lieu symbolique pour les Roumains et pour le pouvoir central. Aussi, Alba Iulia est historiquement une ville à majorité roumaine, alors que Sibiu et Brasov sont d'anciennes cités saxonnes au sein desquelles les Allemands furent encore récemment sinon majoritaires au moins dominants et que Cluj et Tirgu Mures disposent d'une présence hongroise encore forte, voire majoritaire pour Tirgu Mures.

[57] *http://www.ziare.com/alba-iulia/stiri-actualitate/*, site du journal *Ziare*, consulté le 4 janvier 2014.

Document 71 : L'aire d'influence métropolitaine des villes roumaines



Source : Rey et *al*., 2007

A partir de ces considérations, nous avons tenté d'établir un tableau des atouts et faiblesses des différentes villes citées en vue d'attirer à elles des fonctions piémontines. Pour cela une note entre 1 et 3 a été attribuée à chaque ville pour chaque critère énoncé comme favorable au développement des fonctions piémontines. Plus le total est élevé, plus la ville aurait un fort potentiel pour accueillir des fonctions dites piémontines.

Figure 56 : Atouts et faiblesses par ville pour profiter d'une extériorisation éventuelle des fonctions piémontines

	ALBA IULIA	BRASOV	CLUJ	FAGARAS	TIRGU MURES	SIBIU
Position de dernier noeud infrastructurel avant la traversée ou la montée en altitude	**3**	**1**	**2**	**2**	**2**	**2**
Place dans la hiérarchie métropolitaine régionale et nationale	**2**	**3**	**3**	**1**	**2**	**3**
Fréquentation touristique et capacité à produire un discours territorial audible	**1**	**3**	**3**	**1**	**1**	**3**
Volonté déjà établie de valoriser et de profiter de l'image "montagne"	**1**	**3**	**1**	**1**	**1**	**1**
Appui de l'Etat central	**3**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**
TOTAL	**10**	**11**	**10**	**6**	**7**	**10**

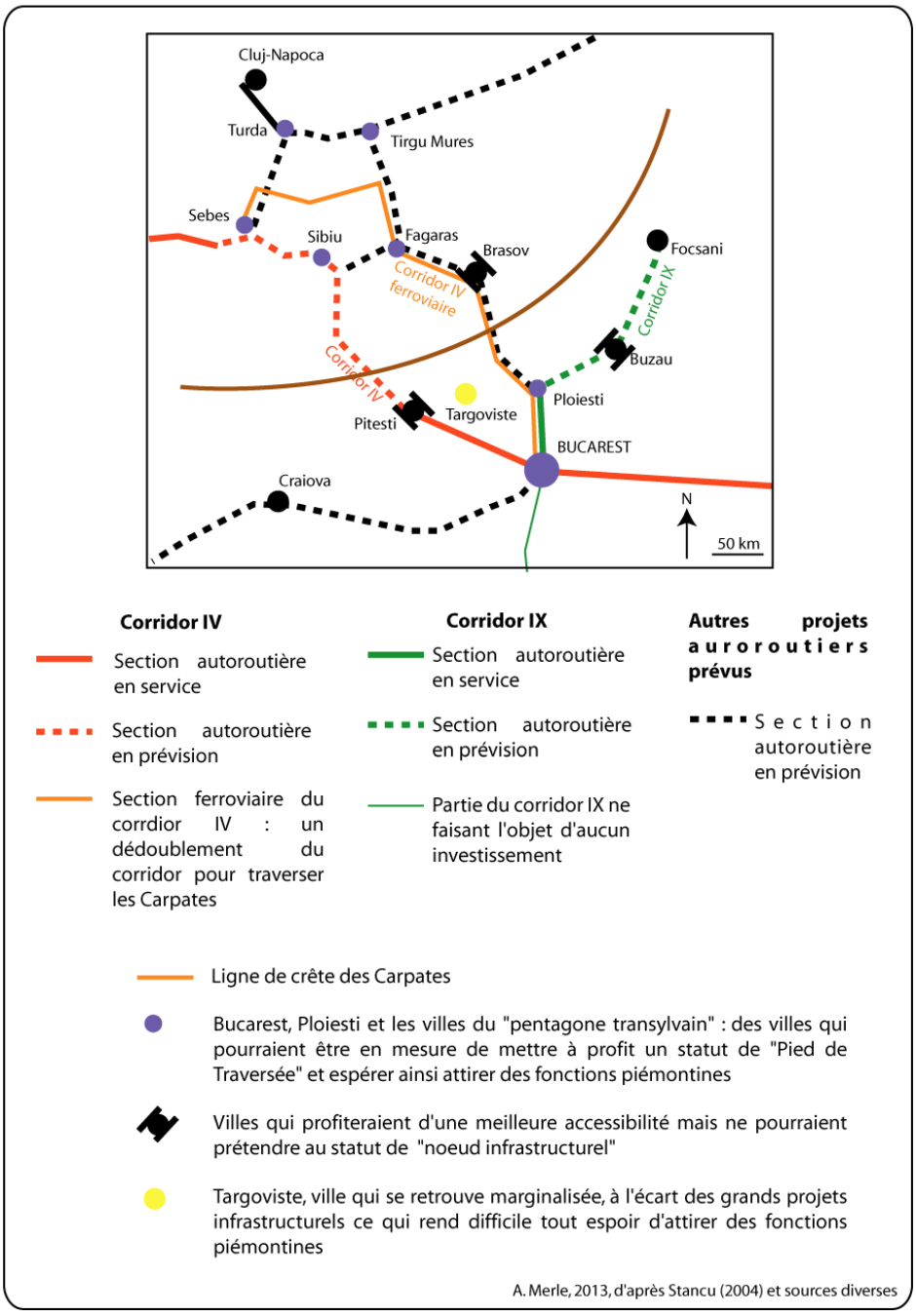
1 = faible 2 = moyen 3 = fort

La capacité à produire un discours territorial audible a été évalué par la qualité (ergonomie, facilité de navigation, nombre et pertinence des informations, définition des cibles, choix de langues...), la mise à jour, le nombre de visiteurs, les partenaires des sites internet produitspar les autorités municipales.

La volonté déjà établie de profiter ou de valoriser l'image "montagne" a été évaluée à partir des sites internet produits par les autorités municipales (discours et imagerie de ces sites), par la présence ou non d'acteurs liés à la montagne (acteurs économiques, acteurs institutionnels...) et par l'organisation d'événèments liés à la montagne.

Au sud de la chaîne carpatique, en s'en tenant à des critères uniquement infrastructurels (le piémont comme dernier espace des nœuds infrastructurels) Ploiesti et Bucarest bénéficieraient d'une position de « pied de Traversée ». Buzau, ville en pleine crise industrielle, perdrait toute fonction de « Pied de Traversée » qui, de toute façon, est déjà aujourd'hui très limitée. Targoviste, malgré ses 80 000 habitants et son passé d'ancienne capitale de Valachie, serait la grande perdante de ces projets, se retrouvant marginalisée car non concernée par aucun de ces projets qu'ils soient ferroviaires ou routiers. La crise industrielle et démographique (presque 100 000 habitants en 1992 contre moins de 80 000 aujourd'hui) semble donc devoir se poursuivre. Aussi, toutes ces villes ne semblent guère faire du tourisme une priorité comme cela a déjà été constaté plus haut (*cf* chapitre 2)

Figure 57 : Routes pan-européennes et extériorisation des fonctions piémontines : un scénario possible.



Ce travail de prospective recèle de nombreuses limites qui nous ont conduit à ne pas le poursuivre pour différentes raisons. Tout d'abord, l'obstacle majeur était un certain manque d'informations dans certains domaines empêchant toute prospective plus fine. Il aurait été bon de vérifier ces grands traits élaborés à partir de la bibliographie existante et de quelques documents d'aménagement par des informations plus précises, émanant notamment d'acteurs municipaux. Etant donné les contraintes déjà abordées en introduction (temps de terrain, méconnaissance de la langue, absence de réseau), nous n'avons pu mener ce projet plus à bien. Le tableau de synthèse réalisé au final montre aussi d'autres limites, notamment l'absence de pondération dans les critères retenus et évalués : chaque critère est jugé égal à un autre. Or, tous ces critères dépendent d'abord d'un élément premier ou déclencheur : les volontés politiques. Ainsi, la note finale ne peut donc être considérée comme une plus ou moins forte probabilité pour une ville d'attirer les fonctions piémontines mais bel et bien comme un potentiel d'accueil de ces fonctions, à condition évidemment qu'il y ait une volonté marquée de la part des pouvoirs politiques urbains et/ou nationaux et/ou européens de voir ces fonctions localisées à cet endroit. C'est justement ce qu'il aurait été bon d'évaluer par un travail de terrain plus soutenu et ambitieux que ce qu'il a été.

Finalement, peut-être aurait-il été bon de ne pas faire figurer cette tentative à demi-avortée de travail prospectif dans ce rendu. Nous avons fait le choix de l'exposer car il nous aura tout de même permis de découvrir certains éléments paradoxaux entrant en résonnance directe avec certains décalages mis au jour jusque là.

III.
Faire face aux trajectoires locales

> « *Tellement tentant de vouloir distribuer le monde entier selon un code unique : une loi universelle régirait l'ensemble des phénomènes. Malheureusement ça ne marche pas, ça n'a même jamais commencé à marcher, ça ne marchera jamais* »
>
> (Perec, 1985, p. 155)

Notre travail de prospective s'appuyait avant tout sur l'évolution des infrastructures de transport menée sous l'impulsion européenne, tout simplement car ce sont bien ces projets qui ont le plus de chance de devenir réalité, d'autant plus que certains d'entre eux sont également jugés prioritaires par le pouvoir central roumain. Mais, au cours de ce travail trop ambitieux, il est apparu que certaines priorités nationales étaient en décalage complet avec les priorités européennes et apparaissaient même largement paradoxales sur certains points.

Des choix nationaux jugés prioritaires…

Sans conteste, **la partie du corridor IV allant de Constanta à Arad est celle jugée prioritaire par le pouvoir central** qui a déjà largement participé à de nombreux investissements sur ce corridor, qu'il s'agisse de sa partie autoroutière ou ferroviaire. Cette partie du corridor IV s'inscrit en effet parfaitement dans la priorité roumaine de pourvoir le pays d'une colonne vertébrale infrastructurelle d'orientation Sud-Est/Nord-Ouest. La carte des projets autoroutiers menés par le pouvoir central montre d'ailleurs l'existence d'autres projets dans cette logique sud-est/nord-ouest, comme l'autoroute Ploiesti-Oradea par Brasov par exemple. Les autres corridors paneuropéens ne font quant à eux pour l'instant l'objet d'aucun investissement ou presque et restent au stade de projets. Comment comprendre alors cette priorité donnée au corridor IV de Constanta à Arad par rapport aux autres corridors ?

Tout d'abord ces investissements infrastructurels menés en Roumanie sont largement financés par l'Union Européenne ce qui explique que le corridor IX, qui traverse essentiellement des pays non intégrés à l'Union Européenne, ne soit pas jugé prioritaire et souffre donc d'un manque criant d'investissements. En outre, pour le gouvernement roumain, il faut souligner que l'axe Constanta-Arad traverse le territoire national en passant par les espaces les plus productifs et les plus dynamiques du territoire ce qui permet donc de valoriser les productions nationales : ce n'est pas le cas de la partie du corridor IV menant à Istanbul qui traverse des espaces peu dynamiques et qui ferait de la Roumanie seulement un espace de transit à peine effleuré par un axe qui n'aurait rien de structurant pour le territoire national (et sa capitale). Privilégier la section Constanta-Arad est aussi pour la Roumanie un moyen de mieux s'arrimer à la riche Europe de l'Ouest, avec laquelle le pays entretient de plus en plus de relations économiques (l'U.E absorbant 72 % des importations et exportations roumaines en 2012, avec plus de 51 % pour la seule zone Euro[58]) et politiques (surtout depuis l'intégration du pays à l'Union Européenne).

[58] https://www.tresor.economie.gouv.fr/7475_commerce-exterieur-de-la-roumanie-en-2012, site du Ministère de l'économie en France, consulté en janvier 2014

Figure 58 : Les principaux partenaires commerciaux de la Roumanie en 2012

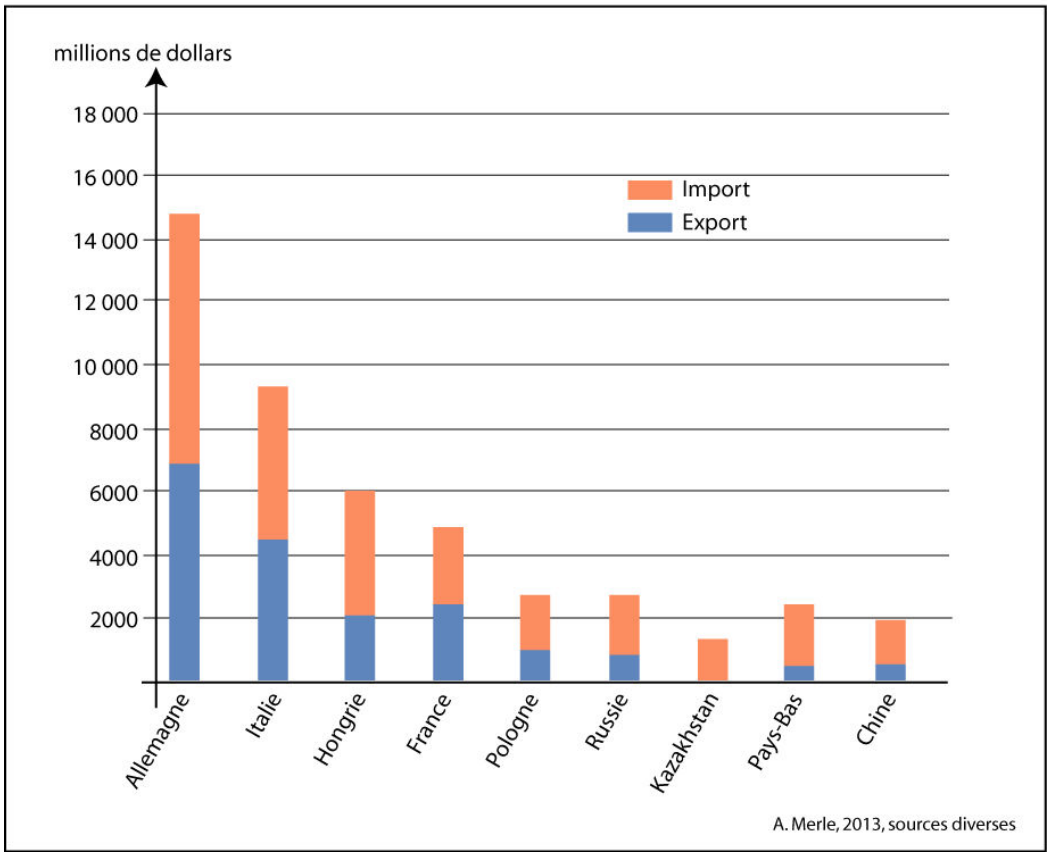
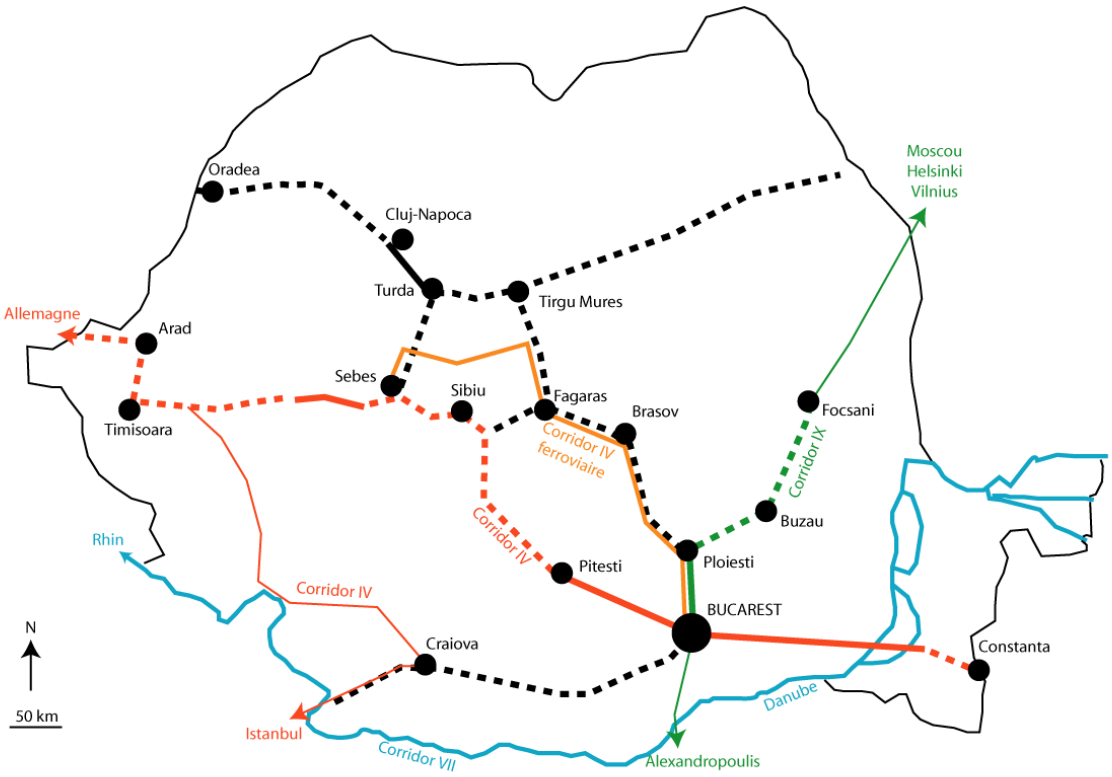


Figure 59 : Routes pan-européennes et logiques nationales : des investissements jugés prioritaires



Le corridor IV Ard-Constanta : un axe structurant à l'échelle nationale et arrimant le pays à l'Europe de l'Ouest

- Section autoroutière en service
- Section autoroutière en prévision
- Section ferroviaire du corridor IV déjà largement remise à neuf

Le corridor IV vers Istanbul : un axe jugé non prioritaire par la Roumanie

- Partie du corridor IV ne faisant l'objet d'aucun projet d'investissement par le pouvoir central

Le corridor IX : un corridor qui ne semble pas jugé prioritaire ni par l'U.E. ni par la Roumanie

- Section autoroutière en service
- Section autoroutière en prévision
- Partie du corridor IX ne faisant l'objet d'aucun projet d'investissement par le pouvoir central

Le corridor VII ou le Danube comme axe Est-Ouest jugé incertain et seulement considéré comme complémentaire

- Le Danube, fleuve navigable mais aux investissements limités

Autres projets auroroutiers prévus par le pouvoir central : une logique Est-Ouest dominante

- Section autoroutière en service
- Section autoroutière en prévision

A. Merle, 2013, d'après Stancu (2004) et sources diverses et europa.eu, site officiel de l'U.E, consulté en décembre 2013
http://tentea.ec.europa.eu/images/maps/progress_report_may2010ongoing_projects_20100527_big.jpg

… à la mise en lumière de nouveaux paradoxes

L'étude des priorités d'investissement dans les infrastructures de transport relève certaines « anomalies » qui peuvent paraître surprenantes.
Par exemple, on remarque que **le projet d'autoroute Ploiesti-Oradea par Brasov porté par le pouvoir central ne fait partie d'aucun corridor paneuropéen** : pourtant, ce projet commence bel et bien à se matérialiser sur certaines portions, par exemple entre Gilau et Turda, à proximité de Cluj. Cette autoroute, débutée en 2004 et menée par la *Bechtel Corporation*, première entreprise américaine de travaux publics, jusqu'en 2013 (l'Etat roumain ayant décidé de mettre fin au contrat devant la lenteur des travaux) a aujourd'hui environ 13 % de son tracé effectivement en service. La construction de cette autoroute transylvaine, souhaitée par le pouvoir central, fit d'ailleurs l'objet de tensions entre le gouvernement roumain et le Parlement Européen, puisque la Commission des affaires étrangères du Parlement avait décidé dès 2004 de saisir la Commission Européenne pour ouvrir une enquête sur les conditions d'attribution de ce marché échappant aux futurs partenaires européens de la Roumanie (Durandin et *al*, 2004). **Or, dans le même temps, des routes pourtant jugées prioritaires au niveau européen ne font l'objet d'aucun investissement,** qu'il s'agisse par exemple de la partie du corridor IV menant à Istanbul, du corridor IX ou encore du Danube, en tant que voie navigable et en tant que fleuve à traverser. En effet, le Danube est bel et bien présenté comme un projet prioritaire par l'U.E : « *son orientation est-ouest permet[ant] de faire le lien entre l'Ouest et l'Est du continent, le Danube cristallise de nombreuses attentes quant à la recomposition du continent européen* » (Boulineau, 2008, p. 1). D'ailleurs, le projet d'axe fluvial Rhin-Meuse-Main-Danube fait partie des 30 projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), définis en 2004 par l'Union Européenne qui s'est engagée à financer 20 % de ce projet à l'horizon 2020. Pourtant, de son côté, la Roumanie semble peu encline à trop investir dans ce potentiel de voie fluviale. Si 162 millions d'investissements ont été prévus au budget 2013 du Ministère des Transports pour le trafic fluvial et naval, cela reste limité en comparaison des 1,2 milliards d'euros consacrés au transport ferroviaire et aux 150 millions d'euros réservés au seul métro de Bucarest[59]. D'ailleurs, cela se retrouve à l'échelle locale comme l'a bien relevé O. Bratosin (2008) en étudiant la ville de Călăraşi (localité située au bord du fleuve entre Bucarest et Constanta) et son rapport au Danube. L'auteur montre en effet que l'ancien port de marchandises de la ville, relativement actif au XIX^{e} siècle, est aujourd'hui quasi désert et que le Danube ne fait aujourd'hui l'objet de quasiment plus aucun investissement. Il constitue pourtant le seul élément sur lequel les habitants de Călăraşi s'accordent pour reconnaître qu'il est un atout pour la ville. Les investissements consacrés à la traversée du fleuve sont eux-aussi sans cesse reportés, y compris quand ces traversées s'inscrivent au sein des corridors paneuropéens. Certes, après six années de construction, un nouveau pont routier et ferroviaire a vu le jour en juin 2013 à Calafat, reliant ainsi la Roumanie à la Bulgarie. Ce pont, placé sur le corridor IV reliant l'Allemagne à Istanbul, a coûté 300 millions d'euros, financés en partie par des fonds européens. Mais la journaliste A. Neferu[60] (2013) aborde, non sans ironie, l'inauguration de ce pont, relevant le nombre de journalistes et d'officiels présents pour l'occasion qui

[59] http://www.mt.ro/web14/, site internet du *Ministère roumain des Transports*, consulté le 10 août 2013

[60] A. Neferu, 2013, « Roumanie-Bulgarie : un très beau pont… sans route pour l'atteindre », paru dans le journal *Ziarul Financiar* le 20 juin 2013, repris par l'hebdomadaire *Courrier International*, URL : http://www.courrierinternational.com/article/2013/06/20/un-tres-beau-pont-sans-route-pour-l-atteindre

avaient vu leurs pare-brise se fendre dans les ornières de la route Craiova-Calafat menant au pont. Un moyen de rappeler que si un pont ultra-moderne a bel et bien été construit en 2013, les routes y menant restent encore largement impraticables et les investissements prévus à leur rénovation ne sont pas à l'ordre du jour pour le gouvernement roumain. Et la journaliste d'ajouter : *« la Compagnie nationale des autoroutes et chemins nationaux de Roumanie (Cnadnr) a dépensé 335 millions d'euros entre 2006 et 2010 sur la Transalpina, une route de 148 km de long qui traverse les monts Parâng [Carpates méridionales, centre de la Roumanie], qui n'a quasiment pas été utilisée depuis. Mais la Cnadnr n'a pas été capable de moderniser les 84 km entre Craiova et Calafat, ce qui n'aurait coûté que 77 millions d'euros* ». En guise de conclusion, elle raille le temps qui aura été nécessaire pour voir un tel projet transfrontalier aboutir : « *le pont de Trajan, un peu plus loin, à Drobeta, toujours entre la Roumanie et la Bulgarie, réalisé selon les plans de l'architecte Apollodore de Damas, fut construit en seulement deux ans, entre 103 et 105, tandis que le pont de l'Amitié, entre Giurgiu et Ruse, inauguré en 1954, a été construit en deux ans et demi. Pas six, comme celui-là... On ne dirait pas que, du point de vue technique, les constructeurs ont eu à leur disposition des moyens plus avancés qu'il y a mille neuf cents ans ! Mais les nombreuses mésententes entre les deux Etats concernant le site de construction et l'utilité d'un tel pont sur le Danube ont largement contribué aux ajournements* ».

Document 72 : Le commissaire européen en charge de la politique régionale (Johannes Hahn) visite le chantier du pont de Calafat avec le maire de la ville, le 30 juin 2012

http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/hahn/headlines/news/2012/07/02_3/index_fr.cfm
consulté en décembre 2013

Document 73 : Travaux, ornières…: le quotidien de la route de Craiova à Calafat (ici à hauteur du village de Perisor)

Image *Street View – Google Maps*, décembre 2013

Le Danube, en tant que voie fluviale ou en tant que fleuve à traverser ne semble donc guère constituer une priorité pour le gouvernement roumain, en dépit des discours qui tendent souvent à affirmer le contraire. **Il existe donc bien des décalages patents entre ce qui est jugé prioritaire à l'échelle européenne et ce que le pouvoir central roumain juge lui-même prioritaire ce qui, dans certains cas, peut laisser interrogateur.** Pourquoi une telle réserve de la part du gouvernement roumain pour valoriser le Danube comme axe fluvial vers l'Europe occidentale ? Pourquoi une telle lenteur pour financer des axes ayant vocation à traverser le Danube alors même que des millions sont utilisés pour moderniser des routes peu empruntées à travers les Carpates? Pourquoi aucun projet autoroutier prévu entre Timisoara et Craiova alors même que le pays pourrait se voir là largement aidé par

l'Union Européenne ? Et ceci alors même que des projets autoroutiers sont à l'étude pour rejoindre la Moldavie, l'Ukraine et la Russie qui sont loin d'être des partenaires économiques de premier plan ? Pourquoi, alors que la distance euclidienne entre Bucarest et Arad par Pitesti est plus importante que celle entre Bucarest et Arad par Craiova. une telle obstination à multiplier les axes traversant les Carpates ?

Les différences relevées dans les chapitres précédents entre terrain alpin et roumain semblent encore une fois perdurer. Les fonctions piémontines sont bel et bien non extériorisées (ou faiblement) et encore largement déployées dans des bourgs ou des villages de montagne. Si Brasov tend, depuis peu et en lien avec une hausse de sa fréquentation touristique, à placer le tourisme et les fonctions piémontines au cœur de sa stratégie de développement urbain et métropolitain, cela s'en ressent encore très peu sur le terrain. Les intermédiateurs piémontins, encore peu nombreux, sont très largement invisibles et non valorisés. L'hypothèse d'un terrain roumain en retard par rapport au terrain alpin nous a conduit à tenter d'élaborer un travail prospectif basé sur les constats opérés jusque là. Mais ce travail de prospective s'est avéré bien trop ambitieux pour être réellement porteur de sens. Nous aurions pu le laisser de côté et ne jamais en faire mention, mais, même imparfait, nous l'avons fait figurer car il nous aura permis de prolonger des éléments déjà constatés :

- Certains choix roumains peuvent sembler surprenants voire paradoxaux. Nous avions par exemple constaté le choix d'installer le C.E.F.I.D.E.C, acteur *a priori* typiquement métropolitain, dans une petite localité en plein cœur des Carpates. A Brasov, les acteurs piémontins sont invisibles, l'office de tourisme connaît un fonctionnement aléatoire. Dans les villes de Buzau à Pitesti, pourtant au pied des Carpates touristiques, aucun processus de valorisation touristique n'est à l'œuvre. Le travail prospectif aura montré que ces choix paradoxaux ne sont pas isolés et ne concernent pas uniquement la question des fonctions piémontines : il est également de nombreux choix paradoxaux au sujet des investissements menés par l'Etat central et au sujet des infrastructures de transport.
- L'idée d'un retard roumain ne tient pas, ou du moins est clairement insuffisant. En effet, les choix énoncés plus haut sont tous des choix récents voire présents, alors même que la Roumanie a intégré l'Union Européenne et tourné la page de la période socialiste voilà 25 ans. Le terrain alpin ne saurait donc être vu comme un modèle ou comme un cas pionnier que suivrait une Roumanie en retard.

Chapitre 6.

Les piémonts au gré des caractéristiques de peuplements

Des différences nettes sont apparues entre terrain alpin et terrain roumain. Si certaines hypothèses ont été vérifiées dans les deux terrains (l'existence de fonctions piémontines de mises en relations plutôt que de complémentarité exclusive avec la montagne…), d'autres demeurent plus nuancées tant les décalages persistent. Or, l'idée d'un retard du terrain roumain par rapport au terrain alpin ne tient pas tant de nombreuses décisions actuelles ou à venir des pouvoirs roumains sont en décalage complet avec ce que nous serions en droit d'attendre en considérant l'existence supposée d'un retard roumain. Face à ce constat, nous proposons donc une autre hypothèse : les différences de trajectoires entre terrain alpin et terrain roumain au sujet des fonctions piémontines (extériorisation, visibilité, valorisation…) ne sont pas le fruit d'un quelconque retard ou caractère pionnier d'un terrain par rapport à l'autre, mais plutôt liées aux caractéristiques sociétales, culturelles, historiques des peuplements de nos deux terrains d'étude. Ces différences et ces décalages pourraient être le résultat des projets politiques, économiques et territoriaux opposés entre Europe de l'Est et Europe de l'Ouest durant la seconde moitié du XX^{e} siècle et dont les héritages se feraient encore ressortir aujourd'hui. Pourtant, là encore, s'en tenir à des discours de ce type revient à nier des anomalies qui restent nombreuses et à survaloriser la période socialiste roumaine et ses héritages. La prise en compte d'un temps plus long devient alors nécessaire pour tenter d'interroger ces caractéristiques de peuplement différentes d'un terrain à l'autre et donc les différences de trajectoires piémontines relevées jusque là.

I.
Des différences de trajectoires comme résultats des héritages de la seconde partie du XX^{e} siècle ?

> « *Chaque pièce que [le joueur de puzzle] prend et reprend, qu'il examine, qu'il caresse, chaque combinaison qu'il essaye et essaye encore, chaque tâtonnement, chaque intuition, chaque espoir, chaque découragement, ont été décidés, calculés, étudiés par l'autre* »
> (G. Perec, 1978, p. 20)

Une explication rassurante…

Sans revenir sur la genèse et le déroulement de la guerre froide, il est bien évident que durant une cinquantaine d'années, les pays alors dits « d'Europe de l'Est » ont connu des trajectoires politiques, économiques, idéologiques et territoriales bien différents de ceux « d'Europe de l'Ouest ». La façon dont les sociétés et leurs dirigeants aménagaient et gérent les territoires, tant dans les fins que dans les moyens, reposaient sur des conceptions et, surtout, des idéologies bien distinctes dont il peut rester des traces encore aujourd'hui. Ces traces sont à la fois ce qui matériellement reste de ces années, mais aussi tout un ensemble d'héritages qui marquent encore les décisions et les décideurs du présent dont la majorité a été éduquée et formée durant ces années de guerre froide. Pendant que la Roumanie suivait la voie d'un socialisme empreint de nationalisme sous l'égide de N. Ceausescu, la France adoptait celle du capitalisme et de l'économie de marché (bien que largement gaulliste y compris après la mort du Général) et participait activement à la création de l'Europe communautaire. Dès les années 1980, la France débutait son processus de décentralisation et les réformes territoriales se succédèrent en augmentant toujours plus les compétences et l'autonomie des collectivités territoriales. Dans un pays historiquement centralisé, le processus a été plus long, plus progressif, peut-être plus timoré que dans d'autres Etats voisins, mais la trajectoire fut bien un transfert de souveraineté et de compétences de l'Etat central au profit des instances de l'Europe communautaire et des collectivités territoriales composant le territoire national. La Roumanie n'a évidemment pas suivi la même trajectoire durant cette seconde moitié du XX^{e} siècle : l'Etat est resté fortement centralisé, organisé autour et à partir de sa capitale et de son chef. Si depuis les années 1990, et *a fortiori* depuis les années 2000, la Roumanie tente de suivre une voie décentralisatrice largement encouragée par l'Union Européenne, la décentralisation reste encore très partielle et essentiellement formelle, les régions de développement étant carrément qualifiées de « *fantoches* » par E. Boulineau et M. Suciu (2008). Ces deux auteurs, s'intéressant au processus d'européanisation à l'œuvre en Roumanie et Bulgarie, relèvent dans ces deux pays des choix encore une fois inattendus, en décalage total notamment avec la décentralisation et la régionalisation considérées comme

les pivots de la gouvernance territoriale européenne. Tout cela peut alors permettre de mieux comprendre par exemple que le terrain alpin soit marqué par la constitution de projets territoriaux de type « réseau métropolitain » (les fonctions piémontines légitimant ces projets mais demeurant également des obstacles non négligeables à ces mêmes projets) ce qui est encore bien loin de voir le jour en Roumanie. Aussi, les acteurs urbains dans le terrain alpin ont déjà une certaine habitude à user (et abuser ?) de la communication, du marketing, de l'événementiel pour valoriser leurs villes respectives et tenter de les rendre plus attractives. C'est nettement moins le cas en Roumanie où les villes, très dépendantes du pouvoir central, n'ont pas eu cette habitude ce qui se ressent nettement aujourd'hui par exemple au sujet des villes de Buzau à Pitesti qui ne tentent aucunement de valoriser leur cadre montagneux pourtant proche. Le modèle de la ville socialiste, zonée et industrielle, semble perdurer et les notions d'environnement, de cadre de vie ou d'aménités sont encore bien lointaines, d'où ce sentiment d'une non valorisation du cadre montagneux et de ses acteurs dans ces villes. Voilà ce qui permettrait alors de mieux comprendre la faible extériorisation des fonctions piémontines en Roumanie où la gouvernance encore très centralisée et les infrastructures de transport et conditions de circulation héritées du système socialiste sont bien éloignées des évolutions connues sur le terrain alpin depuis maintenant près de huit décennies.

Expliquer les différences entre nos terrains d'étude de cette façon revient à s'inscrire dans la mouvance bibliographique générale qui s'en tient bien souvent à expliquer les décalages constatés dans ces pays par les héritages socialistes. Des années 1945 à 1989, la Roumanie - comme tous les pays dénommés alors « d'Europe de l'Est » - a essentiellement été abordée sous l'angle des mutations engendrées par le système communiste, quels que soient les domaines de sciences sociales (Florea, 1976 ; Granick, 1973 ; Rey, 1972, 1973, 1982 ; Vasile, 1978…). Après 1989 et l'effondrement du système communiste, ce sont les mutations post-communistes qui ont été interrogées par ces mêmes spécialistes des sciences sociales dont, là encore, des géographes (Ceterchi, 1992 ; Durandin, 2003 ; Labaronne, 1997 ; Letourmy, 1998 ; Groza, 1994 ; Rey, 1994…). Plus de 25 ans après la chute du mur de Berlin, cette clé de lecture d'une comparaison entre les trajectoires en cours et les caractéristiques du régime communiste, autrement dit la clé de lecture qui pourrait être qualifiée de celle du « chemin parcouru » est encore très prégnante dans les articles et ouvrages scientifiques. Par exemple, l'introduction de l'*Atlas de la Roumanie* (Rey et *al*. 2007), pourtant édité près de 20 ans après la révolution roumaine, explique que « *cet atlas géographique de l'an 2007 s'est donné comme objectif central de saisir la période de la transition depuis 1990. […] La transformation* [survenue en 1989] *a été synonyme d'une rupture systémique décomposant les bases du système antérieur* ». Depuis les années 2000, une autre clé de lecture vient compléter celle de la transition postcommuniste : celle de l'intégration européenne (Ancuta, 2008 ; Critescu et Muntele, 2007, Duboz, 2007, Karnoouh, 2004, Lhomel, 2006, *Méditerranée* n°110, 2008…), d'abord en tant qu'horizon (avant 2007) puis en tant que concrétisation (après 2007). Il s'agit souvent pour les auteurs de caractériser - voire de prévoir - les conséquences de l'adhésion de la Roumanie à l'Europe, tant pour la Roumanie que pour l'Union Européenne. Là encore, bien souvent, les réflexions des auteurs ne remontent pas nécessairement plus loin que la période communiste dont l'effondrement en 1990 sert bien souvent d'étalon pour aborder les transformations en cours ou à venir. Ainsi, par exemple, quand O. Groza et V. Rey (2008) rédigent l'introduction du numéro de l'*Espace Géographique* consacré aux nouveaux entrants dans l'Union Européenne que sont la Roumanie et la Bulgarie, elles notent que la transition postcommuniste, ce « *moment d'enchevêtrements confus entre structures du passé et balbutiements de nouvelles*

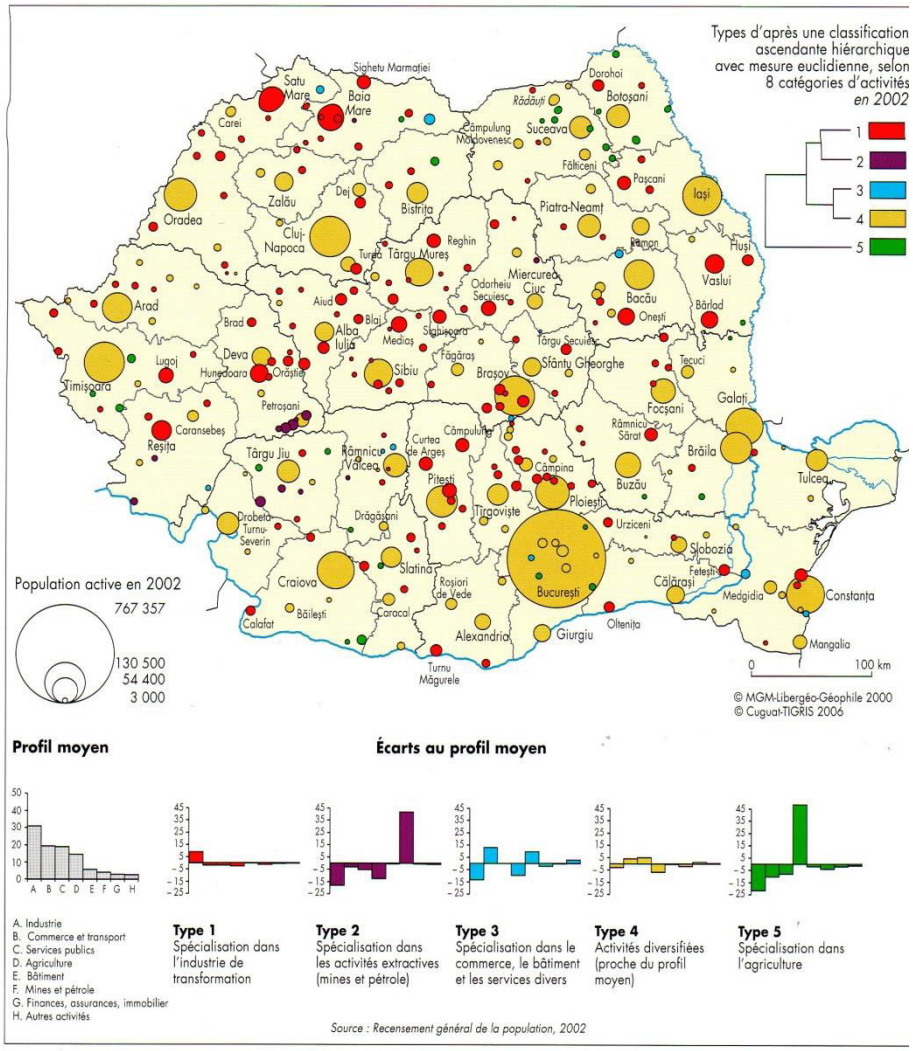
structures », est dépassé. Mais pour autant elles ajoutent rapidement que « *tous les passifs* [de l'ère communiste et de son effondrement] *ne sont pas clos et que ces héritages s'incorporent dans les transformations sectorielles et les recompositions spatiales qui constituent la trame d'une période différente* ». Il paraît difficile de se débarrasser de cette période socialiste et, encore une fois, les héritages se limitent à une période communiste, qui, rappelons-le, n'a jamais duré moins de 50 ans. De la même manière, quand M-L Duboz (2007) cherche à identifier « *les variables pouvant expliquer, aujourd'hui, le faible niveau du PIB par habitant des économies roumaines et bulgares* », elle interroge d'abord « *l'héritage avec lequel, non sans mal, ces économies doivent encore composer* », héritage qui, à nouveau, se limite au passé communiste. Dans la même veine, T. Beck et L. Laeven (2005) tentent quant à eux d'expliquer les différences de rapidité des avancées institutionnelles accomplies durant la transition postcommuniste des pays d'Europe de l'Est en fonction de la dépendance de ces pays aux ressources naturelles et à la longévité de leur régime socialiste. **Là encore, l'impossibilité de voir plus loin que la période socialiste demeure : les décalages et paradoxes sont avant tout expliqués par la période socialiste et ses héritages.**

… mais nettement insuffisante

Néanmoins, et nous en avons vu un certain nombre jusque là, des anomalies ou des paradoxes subsistent et ne peuvent prétendre trouver des réponses exclusives dans les héritages du régime socialiste. Comment expliquer la création récente du C.E.F.I.D.E.C., création qui se voudrait *a priori* métropolitaine, à Vatra Dornei village en plein cœur des Carpates ? Pourquoi les villes de Buzau à Pitesti ne cherchent-elles pas à valoriser leur cadre montagneux et leur potentiel touristique ? Pourquoi Brasov, qui cherche à profiter de l'image montagne et à développer ses fonctions piémontines pour en faire un des piliers de son dynamisme métropolitain, dispose-t-elle d'acteurs liés à la montagne aussi invisibles ? Et que dire de l'office de tourisme qui, s'il a le mérite d'exister, est encore bien loin d'assurer un service équivalent à d'autres villes du monde - y compris anciennement socialistes - pourtant bien moins fréquentées ?
Notre travail de prospective, qui avait pour ambition d'apporter des éléments de réponses à ces décalages n'a finalement fait qu'augmenter le nombre de questions, dont, pour rappel : pourquoi une telle réserve de la part du gouvernement roumain pour valoriser le Danube comme axe fluvial vers l'Europe occidentale ? Pourquoi une telle lenteur pour financer des axes ayant vocation à traverser le Danube ? Pourquoi aucun projet autoroutier prévu entre Timisoara et Craiova alors même que le pays pourrait se voir là largement aidé par l'Union Européenne ? Et ceci alors même que des projets autoroutiers sont à l'étude pour rejoindre la Moldavie, l'Ukraine et la Russie qui sont loin d'être des partenaires économiques de premier plan. Pourquoi, alors que la distance euclidienne entre Bucarest et Arad par Pitesti est plus importante que celle entre Bucarest et Arad par Craiova. une telle obstination à multiplier les axes traversant les Carpates ? **Toutes ces décisions présentes ne peuvent trouver des réponses dans les seuls héritages d'un régime ayant duré à peine 50 ans et dont l'effondrement date maintenant de plus de 25 ans.**

Un tour d'horizon bibliographique révèle de nombreux autres paradoxes qui, manifestement, ne peuvent trouver dans les héritages du régime communiste une explication suffisante. Par exemple, comment comprendre, au regard de la carte publiée dans *l'Atlas de la Roumanie* (Rey et *al*., 2007) qu'il existe en Roumanie des localités ayant le statut de ville alors même que leur spécialité est… l'agriculture et alors même que depuis la loi n°351/2001, une ville se définit notamment par une majorité d'activités

d'abord non-agricoles ? Le paradoxe et l'imprécision en deviennent même sémantiques et paysagers, ce dont témoigne par ailleurs C. Karnoouh (*in* Durandin dir, 2004, p. 279 et p. 284) dans son carnet de voyage en Moldavie et Roumanie lorsqu'il note « *je ne sais si [la localité traversée] est un gros village au centre un peu urbanisé ou un ancien bourg qui se serait ruralisé : de fait la situation lexicale est indécidable, parce que la réalité l'est aussi* ».



Document 74 : La spécialisation des villes de Roumanie (source : V. Rey et *al*., 2007)

Comment comprendre également la faiblesse du secteur tertiaire en Roumanie plus de 25 ans après 1989 ? En effet, « *l'appréciation de la croissance du secteur tertiaire est toute relative : la Roumanie reste au 27ème rang des pays européens en taux d'actifs comme en chiffre d'affaires* » (Rey et *al*, 2007). La Roumanie semble en effet caractérisée par une certaine faiblesse du secteur tertiaire et, au contraire, un poids considérable du secteur agricole qui participe à plus de 10 % du P.I.B (contre 2 % en France qui est pourtant un pays à longue tradition agricole). Ces chiffres, dans les deux cas, comprennent l'agriculture, la pêche et la foresterie. Sans aucun doute, cet écart peut s'expliquer par un certain retard de développement et de richesse en Roumanie. **Pourtant, même en comparant la Roumanie avec des pays de même niveau de richesse (figures 60.A et**

60.B) et de même niveau de développement (figures 60.C et 60.D), le constat reste identique : la Roumanie demeure un pays dans lequel la part du secteur agricole dans le PIB est importante, contrairement à la part du secteur tertiaire. Comment expliquer cette particularité ? Peut-être s'agit-il d'un héritage communiste ou peut-être est-ce dû au contraire à l'effondrement de ce même régime ? Pourtant, là encore, une comparaison avec tous les anciens pays « d'Europe de l'Est » (figure 61) montre que la Roumanie, pourtant 61^{e} au classement mondial du PIB/habitant, est, en terme de contribution de chaque secteur au PIB, proche de pays plus pauvres, tels que la Biélorussie, la Serbie, la Macédoine ou l'Ukraine. La Roumanie, positionnée aux alentours de la 60^{e} place mondiale en terme de PIB par habitant et d'IDH, a donc pour particularité de disposer d'un secteur tertiaire relativement faible par rapport à d'autres pays comparables.

Figure 60.A : La part du secteur agricole dans le PIB pour les pays classés du 50ème au 69ème rang du classement mondial des Etats en fonction du PIB par habitant en 2012

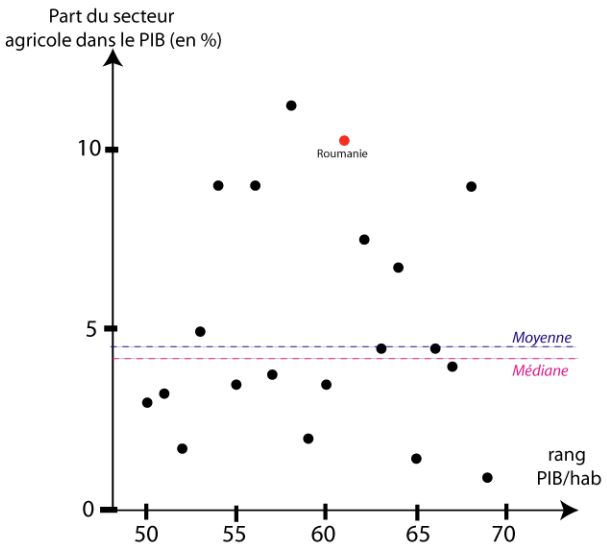


Figure 60.B : La part du secteur tertiaire dans le PIB pour les pays classés du 50ème au 69ème rang du classement mondial des Etats en fonction du PIB par habitant en 2012

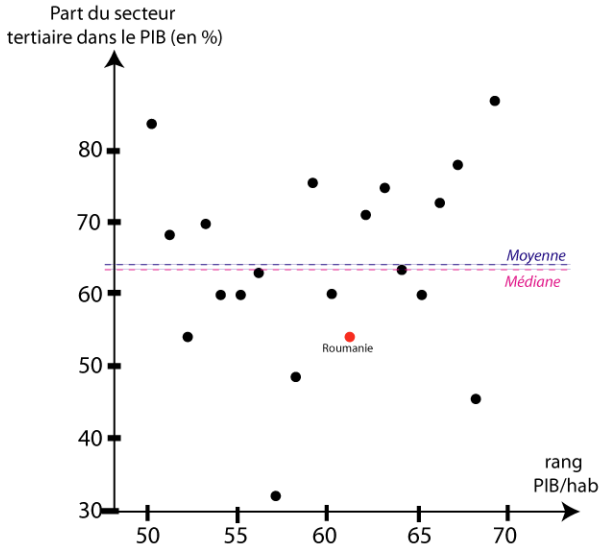


Figure 60. C : La part du secteur agricole dans le PIB pour les pays classés du 48ème au 67ème rang du classement mondial des Etats en fonction de l'I.D.H en 2012

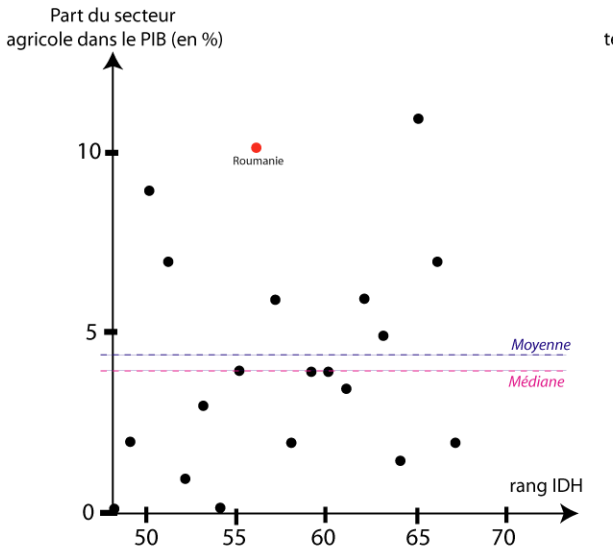
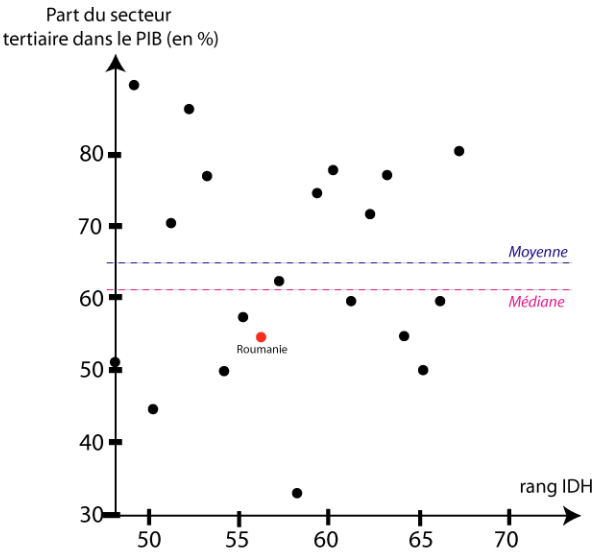


Figure 60.D : La part du secteur tertiaire dans le PIB pour les pays classés du 48ème au 67ème rang du classement mondial des Etats en fonction de l'I.D.H en 2012



Classement IDH en 2012 par le P.N.U.D

48. Bahreïn
49. Bahamas
50. Biélorussie
51. Uruguay
52. Monténégro
53. Palaos
54. Koweït
55. Russie
56. Roumanie
57. Bulgarie
58. Arabie Saoudite
59. Cuba
59. Panama
60. Mexique
61. Costa Rica
62. Grenade
63. Libye
64. Malaisie
65. Serbie
66. Antigua-et-Barbuda

Classement PIB/hab en 2012 par la Banque Mondiale

50. Barbade
51. Lituanie
52. Libye
53. Lettonie
54. Argentine
55. Chili
56. Turquie
57. Gabon
58. Malaisie
59. Saint Christophe et Niévès
60. Mexique
61. Roumanie
62. Uruguay
63. Liban
64. Bulgarie
65. Bostwana
66. Maurice
67. Panama
68. Biélorussie
69. Monténégro

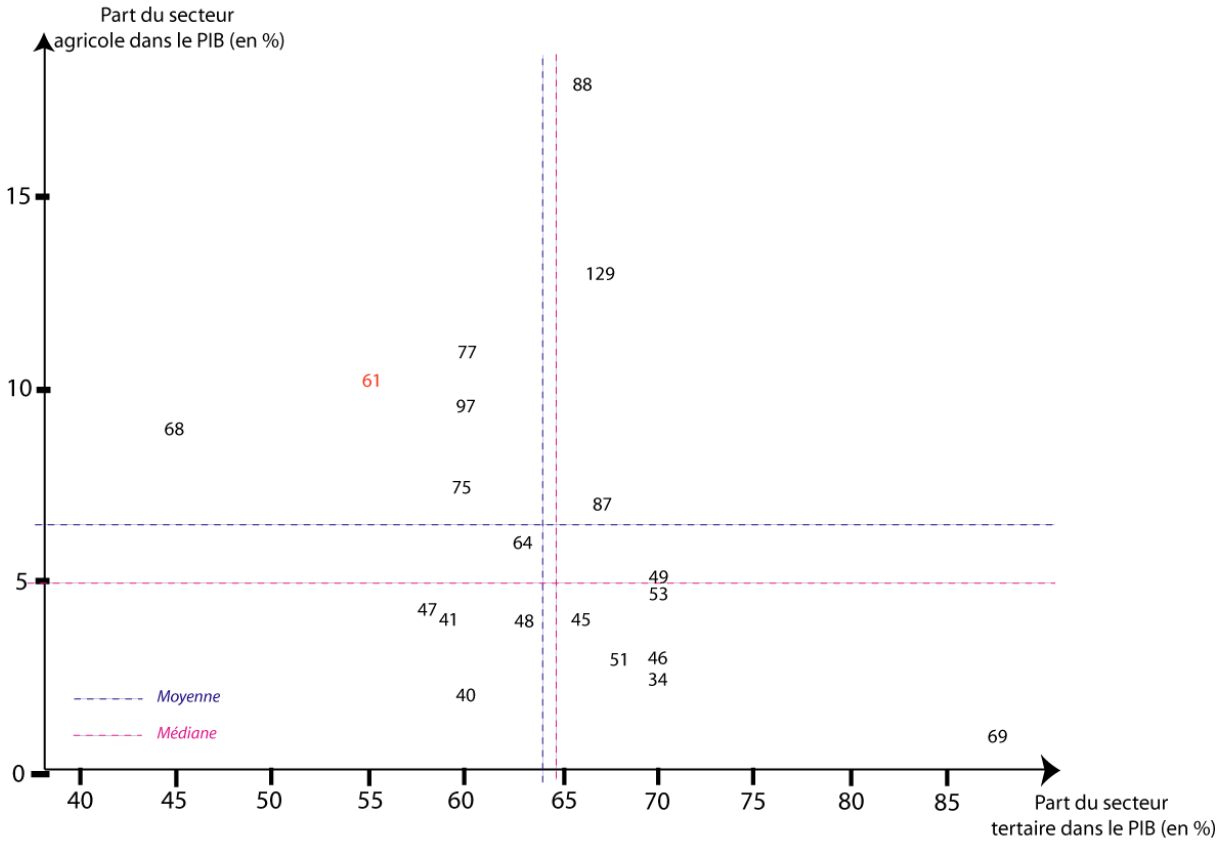
Source des chiffres pour la contribution de chaque secteur au PIB

https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2012.html, consulté en décembre 2013

Réalisation : A. Merle, 2013

Pour des questiosn de lisibilité, le choix a été fait de se limiter à 20 pays par graphique, en plaçant la Roumanie sensiblement au centre de ces 20 pays

Figure 61 : Les taux d'actifs dans l'agriculture et les services en 2012 dans les anciens pays européens communistes



Classement PIB/hab en 2012 par la Banque Mondiale

34. Slovénie
40. République Tchèque
41. Slovaquie
45. Estonie
46. Hongrie
47. Russie
48. Pologne
49. Croatie
51. Lituanie
53. Lettonie
61. Roumanie
64. Bulgarie
68. Biélorussie
69. Monténégro
75. Serbie
77. Macédoine
87. Bosnie-Herzégovine
88. Albanie
97. Ukraine
129. Moldavie

Source des chiffres pour la part du PIB par secteur

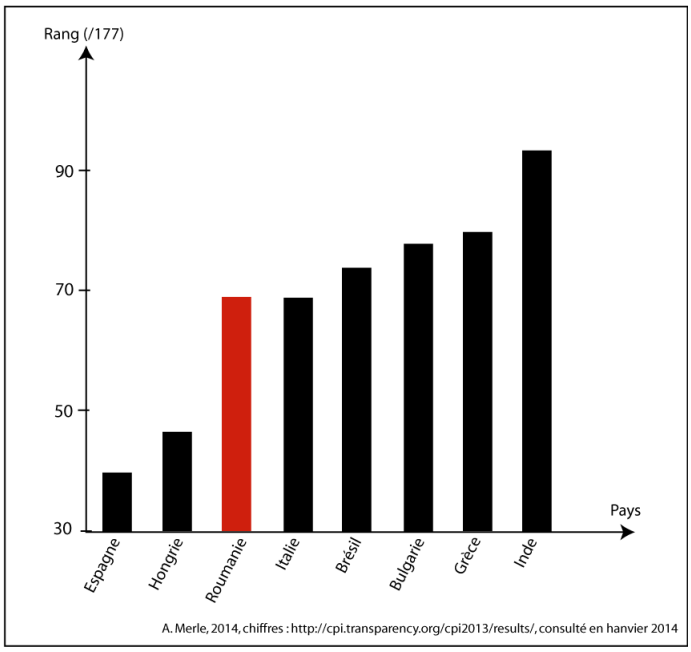
https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2012.html, consulté en décembre 2013

"L'agriculture comprend l'agriculture, la pêche et la foresterie. L'industrie comprend l'exploitation minière, la fabrication, la production d'énergie et la construction. Les services couvrent les activités du gouvernement, les communications, les transports, les finances, et toutes les autres activités économiques privés qui ne produisent pas de biens matériels."
https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2012.html, consulté en décembre 2013

Réalisation : A. Merle, 2013

S'il demeure donc difficile d'expliquer la forte part du secteur agricole et la faible part du secteur tertiaire dans le PIB roumain par le régime communiste ou son effondrement, il en est de même pour d'autres phénomènes. Par exemple, au sujet de la corruption, V. Stan (2005) considère que ce phénomène prospère à la faveur de régimes totalitaires ou dictatoriaux, et que la situation actuelle de la corruption en Roumanie serait « *une conséquence de presque cinq décennies de totalitarisme communiste que la Roumanie a subie et qui ont généré des réseaux structurés d'économie parallèle, donc une certaine habitude de contourner la loi* ». La encore, l'explication tient au passé communiste. Pourtant, une mise en parallèle de la corruption en Roumanie avec d'autres pays vient relativiser nettement la facilité d'une telle explication, puisque l'on remarque très clairement que la Roumanie est moins corrompue que d'autres pays, européens ou non, qui sont pourtant des régimes démocratiques depuis de nombreuses décennies, parfois même membres voire fondateurs de l'Union Européenne.

Figure 62 :
Le rang de chaque pays selon l'indice de perception de la corruption en 2013



Toutes les questions posées jusque là ne peuvent trouver de réponse dans un quelconque héritage communiste, pas plus que dans les conséquences de l'effondrement de ce même régime puisqu'il s'agit de choix du présent réalisés plus de 25 ans après « la révolution de décembre ». Les auteurs de l'*Atlas de la Roumanie* (Rey et *al*., 2007) en ont d'ailleurs bien conscience puisqu'ils notent qu'en Roumanie « *on est si loin de la marche tranquille vers une société développée, pourtant attendue comme un retour naturel après la parenthèse socialiste, que le terme de « transition », entendu initialement comme un retour plus ou moins rapide vers une société démocratique en économie de marché, peut même être remis en question* ». Par cette phrase, les auteurs relèvent donc ce paradoxe évident entre ce qui était attendu après l'effondrement du régime communiste et ce que la Roumanie est effectivement devenue. Pour autant, aucune piste n'est proposée pour tenter d'expliquer ces paradoxes.

II.
La prise en compte des caractéristiques de peuplement sur un temps long

> « *Excluant tout recours au hasard, l'entreprise ferait fonctionner le temps et l'espace comme des coordonnées abstraites où viendraient s'inscrire avec une récurrence inéluctable des événements identiques se produisant inexorablement dans leur lieu, à leur date* »
>
> (Perec, 1978, p. 15)

Face à l'impossibilité d'expliquer les différences de trajectoires piémontines entre terrain roumain et terrain alpin exclusivement par la parenthèse socialiste, son effondrement ou encore l'intégration récente de la Roumanie à l'Union Européenne, il reste la possibilité de trouver des éléments d'explication dans les héritages tirés d'un temps plus long. Cela revient finalement à reformuler certaines de nos hypothèses de départ, en proposant l'idée que les contextes territoriaux (et leurs héritages sociétaux, historiques…) influent sur la localisation et la valorisation des fonctions piémontines. C'est en se basant sur la bibliographie et l'historiographie existantes mais aussi sur notre propre travail de terrain que sont proposés ici un certain nombre d'héritages qui, selon nous, marquent et différencient les peuplements de chacun de nos terrains. Plusieurs biais de cette démarche doivent à ce stade être relevés. Premièrement, finir ce travail de recherche par un tel chapitre comporte le risque d'un sentiment de survalorisation de l'approche historique dans un travail qui se veut pourtant clairement géographique. Aussi, subsiste le problème des sources historiographiques et bibliographiques : l'exhaustivité étant impossible, il a fallu faire des choix. Il a donc été décidé de s'appuyer essentiellement sur des ouvrages d'historiens contemporains ayant déjà réalisé eux-mêmes un travail historiographique poussé, étoffé et suffisamment critique. Les références citées ici sont donc essentiellement tirées d'auteurs francophones ou traduits en français, même si ces auteurs ont eux-mêmes bien souvent travaillé à partir d'un corpus aux horizons plus larges. Il ne s'agit pas pour nous ici de réaliser un travail d'historien : il s'agit avant tout d'offrir un panorama très large de ce que fut la genèse des peuplements de nos terrains. Il est en effet des valeurs et des représentations sur lesquelles se fondent des sociétés et s'organisent des territoires : ce sont ces valeurs, ces représentations que nous tentons ici d'aborder pour en comprendre la genèse, la prégnance et voir ensuite en quoi elles peuvent être des éléments d'interprétation des décalages observés entre nos deux terrains.

La ruralité au cœur des peuplements roumains

Comme cela a été relevé dans le premier chapitre de ce travail, la *Loi Montagne* roumaine a cette particularité d'accorder une place centrale à l'agriculture : toute proposition dans le domaine des espaces protégés ou du tourisme est en effet d'abord envisagée par rapport à l'activité agricole, ce qui est nettement moins prégnant dans les autres pays européens ayant des politiques similaires, dont la France. **C'est que la ruralité est au cœur de l'identité roumaine et de ses peuplements ainsi qu'une image fortement associée au pays, y compris à l'étranger.** « *La Roumanie est rurale, paysanne et villageoise, malgré le violent épisode socialiste qui a voulu la fin des paysans, par la collectivisation, et l'urbanisation villageoise par la systématisation des localités rurales* » notent V. Rey et *al.* (2007) qui mentionnent également à plusieurs reprises le « *retour villageois et paysan* » qu'a connu le pays après 1989.

Ce caractère rural des peuplements roumains se matérialise sous plusieurs formes dans les paysages, parfois même jusqu'en plein centre-ville de la capitale. C'est ce dont témoigne par exemple la présence d'une concession *New Holland* dédiée au matériel agricole (document 75) au bord de l'autoroute reliant le centre-ville de Bucarest à l'aéroport international situé à 10 kilomètres au nord de la ville sans discontinuité urbaine. La concession *New Holland* jouxte ainsi d'autres vitrines prestigieuses installées le long de cet axe métropolitain, telles que celles de *Porsche*, *Ferrari*, *BMW*, ou encore celles de compagnies bancaires ou d'assurances. Situation donc originale que de voir des engins agricoles exposés et mis en scène à côté de signes et symboles de métropolité. Toujours dans le même secteur, c'est-à-dire à proximité de l'aéroport international, il est possible d'observer une imbrication entre activités métropolitaines et activités agricoles. La photographie 24 montre ainsi l'arrière d'un hôtel proche de l'aéroport et donc essentiellement destiné à des voyageurs en transit. Cette activité hôtelière peut être considérée comme métropolitaine dans la mesure où elle n'existe que par la présence de l'aéroport international, lieu de mise en relation de Bucarest (et de la Roumanie) avec le reste du monde. Néanmoins, cette photographie prise derrière l'hôtel témoigne de la survivance d'une activité agricole familiale : les gérants de l'hôtel (qui n'en sont vraisemblablement pas les propriétaires) disposent à côté de leur lieu d'habitation d'un terrain leur servant à pratiquer une activité agricole. Ces lopins sont monnaie courante en Roumanie, y compris au cœur de villes dynamiques comme Bucarest ou encore Pitesti. Ainsi, le constat est similaire à Stefanesti, localité contigüe de Pitesti, ville de 170 000 habitants environ et parmi les plus dynamiques de Roumanie notamment grâce à l'implantation de nombreuses usines étrangères, parmi lesquelles *Renault-Dacia*. D'ailleurs, le judet d'Arges est un des judets les plus dynamiques du pays sur le plan démographique, le dynamisme de Pitesti attirant de nombreux Roumains d'autres régions. Malgré cela, les lopins familiaux perdurent, comme cela est visible sur les images satellites (document 76). Alors que Stefanesti est contigüe de Pitesti, à exactement 5 kilomètres du centre-ville et à moins de 2 kilomètres de certaines zones industrielles pourvoyeuses d'emploi, alors que des traces évidentes d'urbanisation (lotissements, petits immeubles en construction…) peuvent être relevées sur la commune, les lopins familiaux perdurent. D'ailleurs, de nombreuses maisons neuves ou complètement rénovées grâce aux revenus générés par la présence d'une activité industrielle dynamique conservent cette activité agricole dont les rendements dépassent le seul cadre de l'autoconsommation. Ces lopins n'ont pas seule vocation à nourrir la famille : ils sont un moyen de dégager des surplus qui pourront être vendus et assurer ainsi un complément de salaire. Fleurissent ainsi au bord des routes, devant les maisons individuelles, des stands de vente destinés aux surplus de

l'agriculture familiale (document 77). Evidemment ces ventes échappent complètement aux statistiques agricoles roumaines puisqu'il ne s'agit que d'une activité complémentaire et informelle. C'est ainsi que V. Rey et *al.* (2007) soulignent que 2,5 millions de personnes sont statistiquement comptabilisées comme des actifs du secteur primaire alors que les mêmes auteurs estiment à 4 millions le nombre de ménages vivant grâce à une agriculture de subsistance, chiffre qui ne comptabilise évidemment pas les millions de ménages faisant de l'activité agricole une activité complémentaire**. La ruralité demeure donc une réalité y compris au cœur d'espaces urbains et fortement intégrés à la mondialisation : la production agricole est perçue comme une « valeur refuge », à comprendre tant comme un moyen de s'éviter une trop grande précarité que comme la marque d'une société abordant l'avenir avec une certaine circonspection, pour ne pas dire méfiance.** Cette méfiance est d'ailleurs au cœur des discours des partis politiques dits « paysannistes» qui animent la vie politique roumaine dès le XIX^{e} siècle et dont les représentations identitaires s'opposent à celles des libéraux accusés de prétendre à un rattrapage de l'Ouest européen par l'Est européen à tous les niveaux (économique, politique…). Pour les partis « paysannistes », cette notion de rattrapage est intolérable parce qu'elle suppose l'idée de retard, le dénigrement des valeurs paysannes et de la tradition au profit d'une superficialité et d'une acculturation forcées (Durandin, 1995). **A ce défaut de confiance, C. Karnoouh (*in* Durandin, 2004, p. 284) ajoute une absence de sens du temps prévisionnel en Roumanie, de réelles gestions de la complexité et de l'incertitude qui, selon lui, sont l'apanage des vieilles sociétés urbaines modelées par des bourgeoisies enracinées dans les villes.** Cet arrière-fond historico-culturel différent entre terrain franco-suisse et terrain roumain peut permettre, sinon d'expliquer, au moins de comprendre certains constats opérés jusqu'ici, notamment la capacité des villes alpines à valoriser et attirer des fonctions piémontines qui restent clairement montagnardes et rurales dans le cas roumain. Sans faire de raccourcis pouvant apparaître déterministes et stéréotypés, il est des éléments de contexte qui, peut-être, jouent un rôle dans la nature, la localisation et la valorisation des fonctions piémontines.

La ruralité : une réalité jusqu'au coeur des villes

Document 75 : la concession *New Holland* de Bucarest, située au bord de l'autoroute reliant le centre-ville à l'aéroport international

source : Google Maps, 2014

Photo 24: activité agricole familiale à proximité d'un hôtel proche de l'aéroport international de Bucarest

Cliché : A. Merle, août 2013

Document 76 : image satellite de Stefanesti, localité contigue de Pitesti : la marque d'une agriculture familiale dépassant le cadre de l'auto-consommation

source : Google Earth, 2014

Document 77 : un stand familial de vente de produits agricoles à Stefanesti, au bord de la route entre Pitesti et Bucarest.

source : Google Maps, 2014

Réalité fonctionnelle, la ruralité est plus que cela en Roumanie : elle est aussi un des fondements identitaires du pays, c'est-à-dire un élément de « roumanité ». « *Le paysan est le héros central de la geste historique. Sa présence essentielle est une manière de contourner la complexité démographique de la formation du peuple roumain, de taire les invasions, les déplacements de population, de gommer l'aspect pluriel de communautés juxtaposées, le caractère pluri-ethnique du peuple* » écrit C. Durandin (1995, p. 19). Cela se retrouve inévitablement dans les paysages par une **mise en scène récurrente de la ruralité jusqu'au cœur des villes**, y compris de la capitale. Par exemple, un des musées les plus visités et valorisés de Bucarest est le *Musée du Paysan Roumain* qui a reçu en 1996 le *prix du musée européen de l'année*. La ruralité roumaine s'expose ainsi jusqu'en plein centre de Bucarest, que ce soit par ce *Musée du Paysan Roumain* ou encore par le *Musée du Village Roumain*. Et il ne s'agit pas là d'une volonté de sauver des éléments d'une culture en voie de disparition comme cela est le cas dans de nombreux autres Etats européens : il s'agit bel et bien d'exposer au cœur même de la métropole nationale ce qui constitue la base de la roumanité. Dès le début du XX^{e} siècle et la naissance de l'Etat-nation roumain « *c'est dans le monde rural, le « village », niché au creux des Carpates, région la mieux préservée des occupations successives, qu'on pense pouvoir trouver une « roumanité » authentique. C'est ainsi que l'on érige ces objets en « art national » : on ne*

montre pas la vie paysanne, mais on fabrique un ensemble de signes, support d'une nouvelle culture qui est aussi celle de la modernité, celle de la ville, de la technique, des institutions » écrit I. Longuet (2013). Après la parenthèse communiste qui s'écarta en partie du passé rural roumain, une des premières décisions culturelles prises après 1989 par le ministre de la Culture (Andreï Plesu) fut de rouvrir le *Musée du Paysan Roumain* dans l'esprit de son fondateur, c'est-à-dire comme lieu d'exposition consacré à la ruralité roumaine. I. Longuet (2013) voit dans cette décision une forme de réparation et non pas une marque passéiste mais l'expression d'une volonté de renouvellement : « *dans ce pays où la ville et l'industrie ne se sont développées que tardivement et ont de surcroît servi de substrat à l'idéologie du régime communiste, on cherche à nouveau dans la tradition rurale les racines d'un renouvellement. […]. C'est une forme de réparation. Le paysan n'a pas disparu pendant ces années, il a été nié. Ce qui est considéré comme étant le cœur de l'identité roumaine a été rejeté dans la période communiste qui prétendait à une société autre* ». Le *Musée du Village Roumain*, situé lui aussi en plein Bucarest, est quant à lui un écomusée en plein air consacré à l'architecture rurale traditionnelle des différentes régions de Roumanie. Ce musée fut inauguré dans l'entre-deux guerres, en 1936, lorsque le récent Etat-nation roumain érigea la ruralité comme élément d'identité et de cohésion nationale. Là encore, en 1990, une des premières décisions de la mairie de Bucarest après l'effondrement du communisme fut d'agrandir la superficie de cet écomusée qui atteint aujourd'hui 12 ha et reçoit plus de 350 000 visiteurs par an. Autant de transcriptions géographiques d'un « *paysan [considéré comme] le héros central de la geste historique, [dont] la présence essentielle est une manière de contourner la complexité démographique de la formation du peuple roumain, de taire les invasions, les déplacements de population, de gommer l'aspect pluriel de communautés juxtaposées, le caractère pluri-ethnique du peuple* » (Durandin, 1995, p. 19).

La ruralité mise en scène jusque dans la capitale

Photo 25 : Le Musée du Paysan Roumain

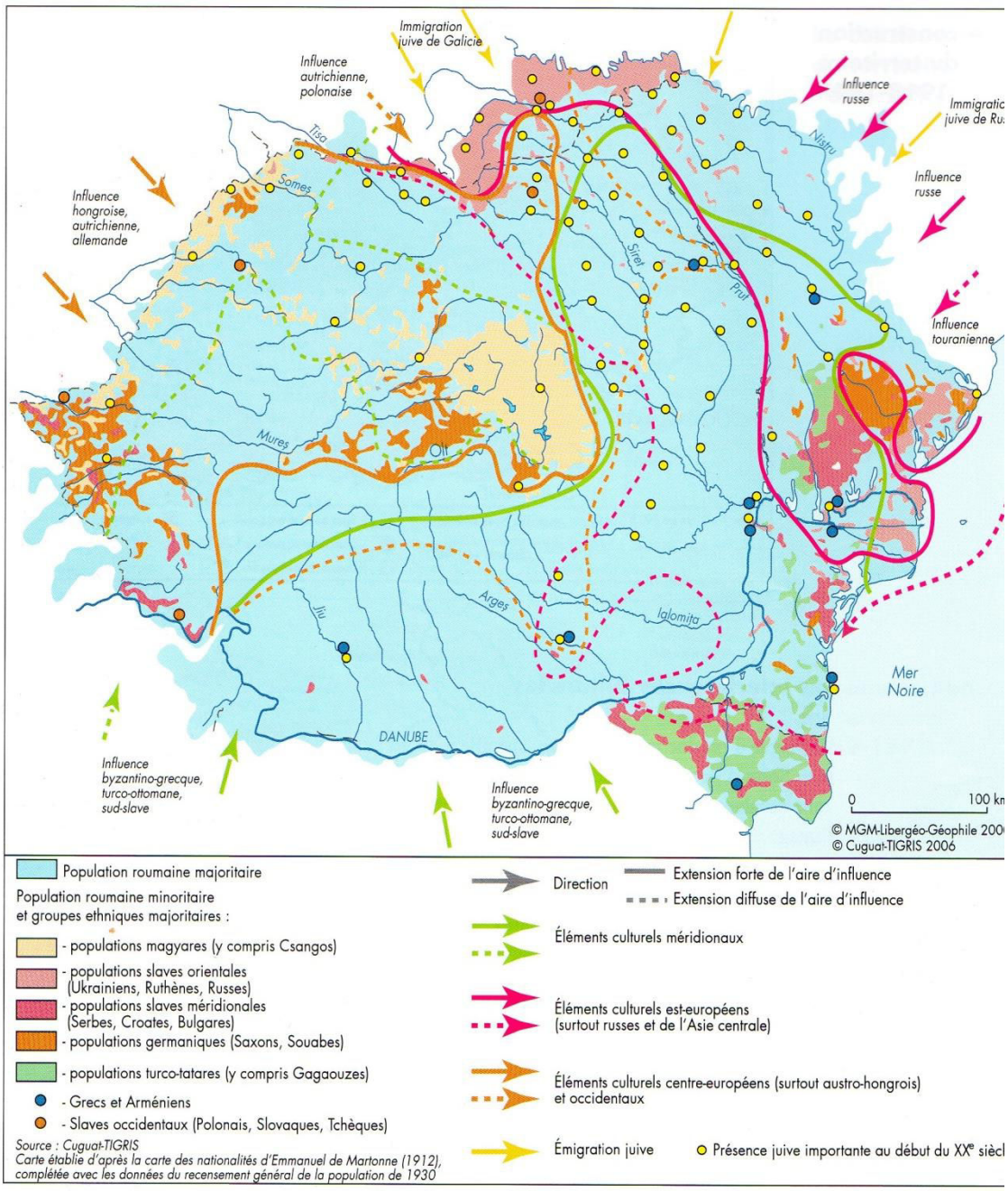
Photo 26 : Le Musée du Village Roumain

Clichés : A. Merle, 2013-2014

Entre-deux, confins, centre… ou la question de la place et de ceux qui l'attribuent

« *A la croisée des chemins et des civilisations, l'espace roumain est, par excellence, un espace ouvert : une instabilité permanente et un incessant mouvement d'individus et de valeurs l'ont caractérisé. Réceptif aux modèles étrangers, mais se sentant parfois écrasé par eux, le Roumain essaie en même temps de se défendre, en conservant son fond autochtone.* » écrit L. Boia (2003). **La situation d'entre-deux attribuée à la Roumanie est récurrente dans la bibliographie traitant de la Roumanie.** La géographe V. Rey en fut d'ailleurs un des principaux relais : le vocabulaire qu'elle utilise dans le cadre de ses études sur la Roumanie se diffusa dans l'ensemble du champ disciplinaire pour être réinterrogé et réapproprié comme cela a déjà été abordé au sujet de l'intermédiarité. Ainsi, dans l'*Atlas de la Roumanie* (2007), la géographe note que « *la situation de confins est une position où s'enchevêtrent des interférences multiples, de nature géopolitique et culturelle au cours des siècles* » et que « *cette double propriété de confins et d'interférence* [dont témoigne la Roumanie] *marque en permanence le devenir de l'espace et la structure de son territoire : source de richesses et d'adversités, elle donne souvent plus de poids aux forces externes qu'aux forces endogènes, faisant de la Roumanie un espace d'entre-deux* ». L'argumentaire est appuyé par une carte (document 78) montrant ces interférences culturelles qui marqueraient particulièrement le territoire roumain selon les auteurs. Ces interférences sont classées en « méridionales » (influences greco-byzantines, turco-ottomanes ou sud slaves), « est-européens » (influences russes et d'Asie centrale), « centre-européennes et occidentales » (influences austro-hongroises essentiellement). Des limites sont tracées, en trait continu pour les espaces soumis à une forte influence, en pointillés pour les espaces soumis à une influence moindre. Mais ces limites ne sont aucunement justifiées et semblent relever de l'intuition assortie d'un désir de simplification. Passons sur ce point pour nous intéresser plutôt aux formulations utilisées pour définir les catégories d'influences. Car elles non plus ne sont pas justifiées et rien n'est indiqué sur ce qui est considéré comme des influences de telle ou telle origine. Mais ce qui retiendra le plus notre attention ici est l'absence totale de *place* attribuée à la Roumanie par rapport à son environnement. Visiblement, d'après la carte, la Roumanie n'appartient ni à l'Occident, ni à l'Europe centrale dont elle n'a connue que des influences partielles. Elle n'est pas non plus complètement slave puisqu'elle n'en a là encore que des influences venues du sud. La Roumanie est-elle est-européenne ? Rien n'est moins sûr. La Roumanie est donc présentée comme tout ça à la fois, c'est-à-dire comme **un « entre-deux » qui tient d'ailleurs plus de « l'entre-plusieurs »,** sans qu'une place ne puisse lui être véritablement attribuée.

Document 78 : Cartographier l'entre-deux roumain (in V. Rey et *al.*, 2007)



Peut-être la Roumanie est-elle balkanique ? « *Pas tout à fait* » si l'on en croit là encore les auteurs de *l'Atlas de la Roumanie* (2007). Les géographes allemands et austro-hongrois du XIX^e^ siècle englobaient la Roumanie et la Moldavie dans les Balkans ou dans ce qu'ils appelaient également « l'Europe du Sud-Est ». Mais d'autres géographes, notamment anglo-saxons, s'appuyant eux aussi sur des critères physiques s'en tenaient à la limite formée par le Danube et excluaient ainsi la Roumanie des Balkans (Todorova, 2009). G. Prévélakis (1996) délimite les Balkans d'abord en fonction de leur passé et des influences historiques qui feraient de cette région une aire culturelle relativement homogène. Selon l'auteur, ces influences historiques sont les migrations indo-européennes, l'influence macédonienne et hellénistique, la romanisation, l'influence byzantine, les

migrations slaves, l'influence ottomane et des régimes forts et autoritaires durant la guerre froide. Mais cette « unité culturelle » est une invention de l'extérieur, pour ne pas dire occidentale. En effet, celle-ci n'est guère reconnue par les historiographies des Etats concernés qui, dès le XIX[e] siècle, insistent surtout sur les spécificités et les particularités nationales pour justifier ou garantir l'existence des Etats-Nations (Durandin, 1995). Chaque Etat s'est ainsi inventé une histoire nationale en minimisant les apports des peuples voisins et en trouvant une légitimité historique aussi lointaine que possible, souvent remontant au Moyen-Age voire à l'Antiquité. Souvent, l'historiographie de ces pays présente d'ailleurs les sociétés médiévales balkaniques comme ayant atteint un degré élevé de complexité qui les mettaient au niveau de développement de l'Europe occidentale : l'arrivée des Ottomans est présentée comme une calamité qui brisa la possibilité des sociétés balkaniques de participer aux mouvements de l'humanisme et de la Renaissance et qui sonna le glas d'une régression culturelle expliquant le retard pris alors par rapport à l'Europe occidentale (Todorova, 2009). L. Boia (2003) ajoute concernant l'historiographie roumaine le rapport ambivalent entretenu avec les héritages daces et romains. Les Daces étaient le nom donné par les Romains aux tribus vivant dans ces contrées. Jusqu'au XIX[e] siècle, aucun historien roumain ne voulait entendre parler de la moindre composante dace dans l'histoire roumaine : les Roumains venaient des Romains. Pour eux, les Daces avaient disparu et rien n'était resté d'eux. Ce discours historiographique était produit alors que les principautés roumaines cherchaient à se détourner de l'emprise ottomane en recherchant un rapprochement avec les nations d'Europe occidentale. Les grands historiens de l'époque, comme S. Micu, G. Sincai ou P. Maior insistaient alors sur cette descendance romaine. Mais, vers la moitié du XIX[e] siècle, à l'heure de la naissance de l'Etat-Nation roumain, on commença à contester l'hypothèse de la « pureté latine ». Un « roman historique national » devait émerger et les Roumains ont cherché alors des racines montrant une indépendance à l'épreuve du temps. Les Daces retrouvèrent une place dans l'historiographie nationale. Mais entre les Romains et les Daces : lequel devait primer ? Les Roumains étaient-ils Romains, Daco-Romain, une synthèse équivalente entre Dace et Romain, Romano-Dace ou Dace ? « *La réponse n'a jamais été close, mais selon si la dimension européenne l'emporte, le caractère romain prime, quand et pour ceux dont l'autochtonisme l'emporte alors le côté dace prend le dessus.* » écrit L. Boia (2003).

M. Todorova (2009), à propos des Balkans au sein desquels elle traite de la Roumanie au moins pour les provinces de Valachie et de Moldavie, écrit que *« les Balkans sont généralement présentés comme l'Autre de l'Europe* », mais pas comme un Autre extérieur comme peut l'être par exemple « l'Oriental ». **Il s'agit d'un « Autre intérieur », ou plus précisément, d'un « Soi incomplet ». Forte de ses nombreuses recherches bibliographiques, elle en conclut que l'Europe occidentale qui se dit « civilisée » voit dans les habitants de ces régions non pas des personnes non civilisées, mais semi-civilisées.** Les Balkans ne sont donc pas sur un pied d'égalité avec l'Occident tout-puissant : le magazine *Time* du 4 août 1924 note par exemple concernant le roi roumain de l'époque (Carol II) que la mère de celui-ci, la reine Marie, était « *une reine royale vrai de vrai* ». Dans la description effectuée, Marie, membre de la famille royale britannique, a tout d'une reine, alors que avec son défunt mari (Ferdinand I[er]) et son fils (Carol II) ont quant à eux de nombreux traits plus rustiques voire rustres, bref moins « civilisés ». C'est ce dont semblait encore témoigner le diplomate belge R. Rotschild (*in* Roberts, 1970) une cinquantaine d'années plus tard quand il expliquait qu'« *aux Etats-Unis, une part non négligeable des agents publics ou assimilés travaillant sur les problèmes de l'Afrique et de l'Asie (en dehors des universitaires) se sont pour ainsi dire formés à leurs fonctions dans les Balkans* ». Les Balkans étaient considérés comme le statut intermédiaire entre le monde développé et ce qui était alors considéré comme le « Tiers-Monde ».

Pour G. Carrier James (1992), « *l'Occident constitue l'étalon de base duquel tous les Autres sont définis* ». Mais M. Todorova (2009) insiste sur le fait que ces régions n'ont pas toujours souffert d'une « mauvaise image » et que celle-ci a émergé avec l'essor économique de l'Europe occidentale et que le monde orthodoxe en est venu, lui aussi, à largement intérioriser l'image d'un Orient inférieur à l'Occident tant le discours produit par celui-ci était fort et diffus. M. Todorova (2009) ajoute que « *cette bipartition* [entre Europe occidentale et Europe orientale] *se colora peu à peu de connotations empruntées au credo du progrès. L'Est se trouva identifié de plus en plus souvent, parfois exclusivement au retard industriel, à l'absence des relations sociales et des institutions évoluées de l'Occident capitaliste, à des cultures irrationnelles et superstitieuses que n'avait pas touchées l'esprit des Lumières. Ce phénomène ajoutait une dimension supplémentaire au contraste Est-Ouest : celle du temps. Le mouvement allant du passé à l'avenir n'était plus seulement déplacement mais évolution du simple au complexe, de l'arriéré au développé, du primitif au cultivé. L'élément temporel, avec sa dimension « développement », devenait une caractéristique importante – elle est aujourd'hui la plus importante – des perceptions de l'Est et de l'Ouest* ». Toujours en se basant sur un important travail bibliographique d'auteurs européens et américains du XVIII^{e} au XIX^{e} siècle, M. Todorova (2009) a montré que les images négatives les plus fréquemment associées aux Balkans étaient « *la passivité, la duplicité, la léthargie, la lenteur, l'inefficacité, l'incurie administrative, la cruauté, la rusticité, l'instabilité, l'imprévisibilité* ». L. Boia (2003) confirme cette impression en citant notamment une phrase qu'aurait prononcé R. Poincaré lors d'un voyage en Roumanie : « *Messieurs nous sommes ici aux portes de l'Orient où tout est pris à la légère* ».

Le discours produit en Occident fut tel qu'une partie des populations concernées l'ont, au moins en partie, intériorisé. Si la ruralité demeure une valeur identitaire centrale et positive pour les Roumains, elle a aussi parfois, sous l'effet d'un discours occidental présentant la Roumanie comme « arriérée », engendré **un sentiment d'infériorité et de victimisation** (Durandin, 1995) ce dont témoigne par exemple le discours d'ouverture des Chambres par le prince Charles en 1879 qui débutait alors par : « *l'Europe nous a englobés, cette fois encore, dans le monde oriental* » ou la phrase de l'écrivain et poète C. Noica (1943) assénant que « *nous* [les Roumains] *ne voulons plus être les éternels villageois de l'histoire* ». Pour cela, les intellectuels et les politiques roumains ont parfois été tentés de rompre avec leur environnement régional pour ne plus souffrir des images négatives associées et se rapprocher d'une Europe occidentale se présentant elle-même comme modèle. C'est ainsi qu'est apparue l'idée très forte en Roumanie d'être une île latine au milieu d'un océan slave. « *Les Roumains se flattent souvent d'avoir avec l'Occident une relation directe (sans passer par la case « Europe centrale ») et d'être investis d'une sorte de mission en tant que phare de la latinité et de la civilisation dans une mer de barbares slaves et turcs*. » note M. Todorova (2009) qui ajoute immédiatement que ce sentiment émerge encore une fois au XIX^{e} siècle, lorsque fut décidée une réforme linguistique visant à « déslaviser » la langue roumaine pour lui faire gagner en latinité.

Il ressort de toutes ces considérations que la place de confins ou d'entre-deux attribuée à la Roumanie est clairement une production occidentale qui continue d'ailleurs largement d'être véhiculée par la société occidentale dans son ensemble, y compris par les géographes qualifiant ces espaces d'entre-deux. Discours aujourd'hui intériorisé par les populations elles-mêmes pour qui, « *l'Occident entre depuis longtemps dans un registre amour/haine* » selon O. Tomescu-Hatto (i*n* Durandin dir., 2004, p. 60).

Au final, il réside donc une différence de taille avec notre terrain alpin qui a toujours été présenté - et continue de l'être - comme un espace central à plus d'un titre. Tout d'abord parce que **les Alpes ont marqué les représentations européennes voire mondiales de la montagne** comme cela a été très largement démontré par de nombreux auteurs dont B. Debarbieux et G. Rudaz ont fait une synthèse (2010). Espace au centre des relations entre les composantes d'une Europe occidentale se présentant elle-même comme modèle, parfois même à l'origine de mouvements rayonnants (la Genève calviniste par exemple), notre terrain alpin a toujours été partie intégrante de l'Europe occidentale et donc associé aux représentations valorisantes, positives voire nombrilistes que celle-ci a produit d'elle-même. Evidemment la catégorie « Europe occidentale » mériterait d'être interrogée et nuancée, ce que propose d'ailleurs en partie M. Todorova (2009) devant la variété des discours produits par les composantes de celle-ci. Certes, les Alpes ont aussi pu être présentées parfois comme des espaces en retard habités par des populations « retardées » mais, du fait de leur incorporation au sein des premiers Etats-Nations au monde, ces espaces ont pu rapidement se rattacher, au moins partiellement, au discours national produit par ceux-ci. Les Alpes sont donc bel et bien une composante de l'Europe occidentale, ce qui n'est pas le cas de la Roumanie reléguée dans les discours occidentaux intériorisés par les Roumains eux-mêmes comme un espace « semi-européen », c'est-à-dire « semi-civilisé ». **Là encore, ces considérations pouvant apparaître bien éloignées de notre sujet sur les piémonts sont un élément de contexte pouvant permettre de mieux comprendre les différences de choix politiques opérés d'un terrain à l'autre, ce qui indéniablement aura une incidence sur la localisation et le déploiement des fonctions piémontines, comme cela sera expliqué plus loin (*cf* point III.)**

Encadré 14 : Le roman Dracula, un média de représentations sur la Roumanie.

Avec *Dracula* Bram Stoker s'inscrit parfaitement dans les thèmes littéraires de son époque, puisque le thème du vampire était déjà largement présent dans la littérature européenne dès 1820. La littérature s'inspirant des légendes et des mythes locaux était en effet très féconde au XIX^{e} siècle et trouve une certaine inspiration dans les mythes balkaniques des *varcolac* faisant état de morts-vivants. L'association légendes vampiriques et Carpates roumaines n'est d'ailleurs pas nouvelle : par exemple, dans son roman *Le château des Carpathes* paru 5 ans avant *Dracula*, Jules Verne fait apparaître un vampire dans une action se déroulant en Transylvanie, le tout dans une même ambiance de château sinistre, de comte inquiétant et de villageois effrayés. Aussi, en 1885, l'auteur écossaise Emily Gerard réalise un inventaire des légendes transylvaines et hongroises dans une revue anglaise et mentionne à ce titre la *Scholomance*, école légendaire de magie noire dirigée par le diable et qui se tiendrait au cœur des Carpates au sud de Sibiu. Bram Stoker s'inscrit donc clairement dans ce contexte littéraire caractéristique de la fin du XIX^{e} siècle : la légende des *varcolac* est d'ailleurs mentionnée dès les premiers chapitres du livre (Stoker, 1975, p. 40) et l'on apprend par la suite que le comte Dracula a été un élève assidu de la *Scholomance* (p. 399 et p. 492).

***Dracula* n'est donc en rien une légende transylvaine, mais bel et bien une légende romantique anglaise de l'époque victorienne,** dont l'action se situe tout simplement en Transylvanie. M. Todorova (2009) voit d'ailleurs dans Dracula moins un exemple de violence balkanique que le résultat d'un imaginaire occidental « gothique ». Le succès du livre fut considérable dans toute l'Europe occidentale et aux Etats-Unis et ne cessa d'inspirer par la suite, et encore aujourd'hui, de nombreuses œuvres littéraires musicales, théâtrales ou cinématographiques (Buican, 1993). Cette littérature du XIX^{e} siècle férue de mythes et de légendes, faisant notamment de la Transylvanie et plus généralement des Balkans un espace d'action récurrent, participe largement à la diffusion de certaines représentations produites donc par les occidentaux au sujet de ces espaces d'Europe de l'Est et balkanique. D. Dumitrescu (2007) note ainsi que dans « *l'imaginaire populaire occidental, la Transylvanie et par extension toute la Roumanie passent pour le pays des vampires* » et façonne ainsi la géographie symbolique du pays, voire de l'Europe orientale et balkanique (Mitu, 2006). D. Dumitrescu (2007) n'hésite pas d'ailleurs à écrire que *Dracula* et ses successeurs ont abouti à « *déréaliser la Transylvanie, à en faire un espace imaginaire support de tout ce qui est inhabituel, bizarre, divers, différent* ». **En effet, dans *Dracula*, comme dans ses avatars postérieurs, cette Europe orientale est constamment présentée comme plus mystérieuse et arriérée que l'Europe occidentale. La Transylvanie est clairement présentée comme un confins situé en marge de plusieurs empires ou mondes plus « civilisés » :** le comte de Dracula n'explique-t-il pas à Jonathan Karker : « *c'est un pays que se sont disputés pendant des siècles les Valaques, les Saxons et les Turcs. Vraiment, il n'y a pas un morceau du sol qui n'ait été enrichi du sang de tous ces hommes. [Aussi] les hordes autrichiennes et hongroises nous menaçaient* » (p. 65) ? En outre, les personnages de Bram Stoker font très régulièrement référence aux inventions de l'époque industrielle, largement présentes en Angleterre (train, machine à écrire, télégraphe…) et qui participent d'ailleurs à contrer les projets du comte, alors que la Transylvanie apparaît comme un espace du passé, où règnent des modes de vie « retardés », les anciennes coutumes et les vieilles superstitions (p 42, p. 65…). **Le combat entre *Dracula* et les autres personnages figure finalement cette dichotomie entre deux mondes : une Europe occidentale tournée vers l'avenir et le progrès et une Europe orientale et balkanique en proie au poids du passé et de la marginalité.**

Le livre Dracula a été connu relativement tardivement en Roumanie, du fait de la censure d'abord nationaliste puis communiste sur de nombreux ouvrages et films occidentaux. Cependant, dès le milieu des années 1970, l'historiographie roumaine (Stoicescu, 1976 ; Andreescu 1998…) commence à se pencher sur l'association entre le personnage fictionnel de *Dracula* et le personnage historique Vlad *Tepes*. Ceci a contribué à la fois à faire connaître *Dracula* aux Roumains, mais aussi à leur faire connaître Vlad *Tepes* qui deviendra dès lors un « héros national » (Dumitrescu, 2007). En quelque sorte, le roman *Dracula* et les représentations qu'il véhicule aura participé à écrire voire à recomposer l'Histoire roumaine et le sentiment national roumain.

Encadré 15 : *Karpathia* ou les Carpates du prix Interallié 2014

Le prix Interralié 2014 a été décerné au roman de Mathias Menegoz intitulé *Karpathia*. Ce roman sur fond historique est dans la lignée de la littérature du XIX[e] (époque à laquelle se déroule d'ailleurs l'action) sur la Roumanie et les Balkans en général. En voici la quatrième de couverture : « *En 1833, à la suite d'un duel, le capitaine Hongrois Alexander Korvanyi quitte brutalement l'armée impériale pour épouser une jeune autrichienne, Cara von Amprecht. Avec elle il rejoint, aux confins de l'Empire, les terres de ses ancêtres. La Transylvanie de 1833 est une mosaïque complexe, peuplée de Magyars, de Saxons et de Valaques. D'un village à l'autre, on parle hongrois, allemand ou roumain ; on pratique différentes religions, on est soumis à des juridictions différentes. Le régime féodal y est toujours en vigueur et les crimes anciens sont parés de vertus nouvelles. La région est une poudrière où fermentent les injustices, les vieilles haines, les trafics clandestins, les légendes malléables et les rêves nouveaux. A leur arrivée, Alexander et Cara sont immédiatement confrontés à une série de crises allant bien au-delà de la gestion d'un vaste domaine longtemps abandonné aux intendants. Avec leurs ambitions et leur caractère, ils atteindront les frontières incertaines de la puissance et du crime* ».

En Roumanie : une place garantie par l'ambivalence

Du fait des discours nationaux déjà cités et du discours occidental intériorisé par les populations concernées, « *un des traits communs à toutes les nations dites d'Europe de l'Est est le sentiment d'être situé au carrefour, au point de contact des civilisations, d'être un pont entre les cultures* » (Todorova, 2009). A ce titre, ces Etats récents et à la puissance limitée semblent habitués à adopter vis-à-vis des grandes puissances du moment une attitude toujours ambivalente et mesurée. Ce n'est pas le cas du **terrain alpin appartenant à des Etats qui ont su trouver une place de premier ordre dans le concert des nations** par des stratégies claires et assumées : celle de grande puissance toujours recherchée par la France, celle de la neutralité pour la Suisse. **Pour la Roumanie, la stratégie pour garder une place et une existence dans le concert des nations a été celle de l'ambivalence et des atermoiements.**

Si, depuis 1989, la Roumanie a réalisé d'importants efforts et gestes pour finalement adhérer à l'Union Européenne, il n'en demeure pas moins que **la stratégie diplomatique roumaine est bel et bien de ne pas s'inscrire dans une logique unique et exclusive.** Ainsi, la Roumanie a accepté unilatéralement l'installation de bases militaires et aériennes américaines sur son territoire, malgré les réserves de certains partenaires de l'Union Européenne qui voyaient là un obstacle de plus pour construire une Europe de la défense. Si des bases militaires américaines sont installées dans d'autres pays d'Europe de l'Est (Pologne, Hongrie…), la Roumanie a accepté une proposition encore plus osée de la part de l'administration américaine : l'installation sur son territoire de centres de détention et d'interrogatoire utilisés par les Etats-Unis dans le cadre de leur lutte contre le terrorisme (Lhomel, 2006). Dans le même esprit, en 2002, le gouvernement roumain avait déjà pris la décision d'accord bilatéral avec les Etats-Unis sur la non extradition devant le Tribunal Pénal International des soldats américains accusés de crimes de guerre ou de crimes contre l'humanité, « *ce qui avait d'abord étonné puis irrité Bruxelles et entretenu un doute sur l'intérêt réel des élites de ce pays à entrer dans l'Union Européenne et donc à se soumettre à un ensemble de contraintes juridiques, écologiques, financières, parfois politiques.* »

(Karnoouh, 2004, p. 288). Mais C. Karnoough pose alors légitimement la question suivante : « *pourquoi avoir pris une décision qui met le pays en difficulté vis-à-vis de Bruxelles alors que l'U.E offre des dons financiers beaucoup plus substantiels que ceux accordés par les États-Unis ?* ». Et l'auteur de proposer une hypothèse : « *Peut-être y a-t-il aussi du côté roumain un jeu du chat et de la souris avec Bruxelles* ». Effectivement, il semblerait que la Roumanie ait toujours abordé son jeu diplomatique de telle sorte à de jamais mettre « tous ses œufs dans le même panier » avec pour méthode de **jouer sur les concurrences entre grandes puissances pour garantir sa survie institutionnelle et politique.** Si *« la géopolitique reste largement affaire des États et des grandes puissances ; elle est un défi pour les États petits et moyens qui veulent le droit à une vraie reconnaissance* » notent V. Rey et O. Groza (2008, p. 367). Alors la Roumanie joue sur plusieurs tableaux : Union Européenne, Etats-Unis et Russie essentiellement, évitant de se froisser avec ces puissances et multipliant les accords bilatéraux. « *La diplomatie roumaine, soumise aux contraintes extérieures, fait preuve d'un certain talent d'acrobate pour atteindre ses objectifs* » écrit D. Daianu (*in* Durandin *dir.*, 2004, p. 69). Le rapport entretenu par la Roumanie au sujet de la Moldavie semble à ce sujet assez révélateur : si la Moldavie devrait être pour de nombreux Roumains une province de la Grande Roumanie, comme cela a déjà été le cas, les élites dirigeantes se montrent toujours très prudentes sur le sujet. Si le pays soutient activement l'entrée de la Moldavie dans l'Union Européenne, il reste très évasif sur la question de la Transnistrie pour ne pas froisser le puissant voisin russe. Malgré les décennies d'influence soviétique, la Roumanie tente de garder des relations étroites avec ce puissant voisin, notamment car le pays espère ainsi attirer sur son territoire les tubes de transport des hydrocarbures ce qui le placerait dans un rôle de fournisseur d'énergie donc de sécurité vis-à-vis de l'Union Européenne (Rey et Groza, 2008).

Ce jeu diplomatique roumain vis-à-vis des grandes puissances ne date évidemment pas de 1989. Déjà durant la période communiste, la Roumanie avait pris soin de ne pas entretenir une relation unique et exclusive avec l'U.R.S.S. En effet, dès les années 1960, la Roumanie s'engage sur la voie du « national-communisme », c'est-à-dire d'un ré-ancrage du discours socialiste à portée universelle dans un cadre nationaliste aux contours dessinés durant la période d'entre deux guerres. Comme le note C. Kannough (2005, p. 235), « *le parti communiste reprend alors à son compte l'héritage de la lutte pour l'indépendance nationale, faisant alors de la Roumanie un « ennemi » de la Russie* ». En réalité il ne s'agit pas de tourner le dos à la Russie, mais simplement, encore une fois, de s'assurer une place dans le concert des nations en jouant la carte de l'ambivalence et de la concurrence entre grandes puissances. Dans le camp communiste, Bucarest occupe ainsi une place à part après la crise sino-soviétique du début des années 1960 : alors que les pays du bloc suivent Moscou, la Roumanie se tait. Bucarest joue ainsi le jeu de l'ambivalence en prenant soin de maintenir de bonnes relations avec un maximum de grandes puissances : « *d'un côté Moscou, de l'autre Pekin, avec le maintien des ouvertures dans le cadre d'échanges renforcés avec les partenaires occidentaux* » (Durandin, 1995, p. 424).

Mais là encore, cette ambivalence semble ancrée dans la culture des élites roumaines avant même la parenthèse socialiste. « *L'imprévisibilité et la réversibilité font partie des propriétés de l'entre-deux* » écrivent V. Rey et O. Groza (2008). L'histoire des Roumains et des différentes provinces qui composent aujourd'hui la Roumanie est truffée de ces ambivalences (Boia, 2003), de façon à ce que les principautés roumaines réussirent toujours à se retrouver, au gré des circonstances, relativement épargnées par la ou les puissances dominantes (ottomane, austro-hongroise, russe…). L'historien roumain A. Ambruster notait ainsi dans un ouvrage de 1977 que dès le Moyen-Age, les deux Etats roumains (Moldavie et Valachie) avaient déjà développé un jeu diplomatique d'une grande

habilité afin de pouvoir trouver dans chaque circonstance la solution la plus apte à sauvegarder leur souveraineté. Aux XV^e^ et XVI^e^ siècles, C. Durandin (1995, p. 58) établit le même constat : « *la Moldavie et la Valachie sont au cœur d'une dynamique géopolitique que les princes instrumentent en fonction de politiques plus vastes qui les englobent. Que peut-on faire entre Polonais, Hongrois et Ottomans puis entre Autrichiens, Russes et Ottomans ? Tantôt résister, tantôt négocier. La culture politique nationale s'attache à la résistance et traite comme temps de décadence les périodes de soumission et de compromission. Quant à la gestion par les princes de leur double ou triple vassalité vis-à-vis des Hongrois, des Polonais et des Turcs, elle est considérée par l'historiographie roumaine comme une sorte d'annulation de vassalité…* ». Les galeries de portraits du *Musée d'Art de Bucarest* sont à ce sujet très révélatrices de ces ambivalences permanentes : l'habit des différents seigneurs et barons locaux changeant très rapidement non pas tant du fait de l'évolution de la mode, mais surtout des puissances dominantes du moment. Par effet contraire, le village a pu représenter l'image d'une communauté solidaire « *et s'affirmer ainsi comme parade contre le vertige des influences, des dominations, des décisions extérieures* » écrit C. Durandin (1995, p. 20). Au XIX^e^ siècle, si les grandes puissances changent en partie, l'ambivalence reste de mise pour les acteurs politiques roumains dont la souveraineté ne dépend que des relations établies avec les Grands. D'ailleurs, pour C. Durandin (1995, p. 255), « *le thème du refus de l'ingérence étrangère comme entrave à l'expression de la souveraineté est constitutif du nationalisme roumain* ».

L. Boia (2003) cite à ce sujet T. Maiorescu, critique littéraire et homme politique qui signe en 1868 un réquisitoire intitulé « *Contre la direction actuelle de la culture roumaine* » et dans lequel il développe la théorie des formes sans fond. T. Maiorescu explique en effet dans ce texte que la Roumanie du XIX^e^ siècle adopte les formes de la culture occidentale (écoles, théâtre, démocratie, mode vestimentaire…) mais n'en a pas le fond, c'est-à-dire que cela reste superficiel et ne touche finalement qu'une petite élite roumaine. D'ailleurs, l'écrivain et universitaire américano-polonaise E. Hoffman (1993) ne rapporte-t-elle pas quant à elle de son voyage en Europe de l'Est une remarquable acceptation de l'ambigüité de la part de ces populations ? **Aussi, les géographes E. Boulineau et M. Suciu (2008) ne remettent-ils d'ailleurs pas en cause l'idée même d'une européanisation des politiques dans ces territoires nouvellement intégrés à l'U.E ? Dans ce cas, il paraît évident que les décalages observés entre le terrain alpin et le terrain roumain au sujet des fonctions piémontines peuvent eux aussi trouver là un sens (*cf* point III.).**

Alpes françaises et Carpates roumaines dans les constructions nationales

« *Certains historiens comme Xenopol voient dans les Carpates une source de division ou du moins un long obstacle à l'unification. D'autres au contraire voient dans les Carpates une colonne vertébrale, structurant l'organisme roumain* » note L. Boia (2003). Refuge**, barrière, frontière, colonne vertébrale : les Carpates sont un peu tout cela à la fois pour la Roumanie.** Les premières résidences des princes de Valachie se situaient Cimpulung et Curtea de Arges avant d'être déplacées plus en aval à Targoviste puis à Bucarest, ville au carrefour d'importantes routes commerciales reliant le Danube et les Balkans à la Moldavie, la Transylvanie et l'Europe Centrale. Déplacer la capitale à Bucarest était aussi un moyen de mieux surveiller la ligne du Danube alors frontière avec l'Empire ottoman. **Dès le Moyen-Age le Danube est perçu par les Roumains comme la ligne frontière du danger ottoman** (Durandin, 1995). Néanmoins, même en s'installant

dans la plaine en direction du Danube, **le pouvoir politique est toujours resté très prudent, prévoyant toujours un refuge possible dans la montagne carpatique qui servait ainsi d'arrière-base.** Par exemple, après la bataille de Rovine contre les Turcs en 1395, Mircea l'Ancien, prince de Valachie, se réfugia dans les montagnes ; Michel le Brave fit de même deux siècles plus tard, après la bataille de Calugareni menée encore une fois contre les Turcs.

Photo 27 : La citadelle de Poienari, refuge de Vlad Tepes au coeur des Carpates

Cliché : A. Merle, août 2013

Document 79 : L'armée de Michel le Brave descendant de la montagne carpatique pour combattre les Turcs à Targoviste

Source : J-A Lonicer, *Pannoniae historiae hronologica*, 1596

Si le Danube constituait la ligne au-delà de laquelle les princes roumains mettaient un point d'honneur à renvoyer les Turcs, les Carpates étaient considérées comme le refuge ultime au sein desquelles les princes pouvaient facilement mener des actions de guérilla contre l'ennemi ottoman. Si cela devenait nécessaire, les princes valaques pouvaient aller jusqu'à franchir la montagne carpatique pour trouver refuge, aide, soutien auprès des princes chrétiens transylvains ou hongrois. Une phrase tirée du *Dracula* de B. Stoker (1975, p. 112), révèle bien la place des Carpates dans ces rapports souvent conflictuels avec les ottomans : « *sans doute le conducteur voulait-il arriver au col de Borgo sans perdre de temps. On m'apprit que la route, en été, était excellente, mais qu'elle n'avait pas encore été remise en état après les chutes de neige de l'hiver précédent. A cet égard, elle différait des autres routes des Carpates ; de tout temps, en effet, on a eu soin de ne pas les entretenir de peur que les Turcs ne s'imaginent qu'on prépare une invasion et qu'ils ne déclarent aussitôt la guerre qui, à vrai dire, est toujours sur le point d'éclater* ». D'ailleurs dans le roman de B. Stoker (p. 352) les Carpates constituent clairement le refuge du vampire : « *c'est ainsi que [Dracula] parvint à Londres pour conquérir un pays nouveau. Il fut vaincu et quand tout espoir fut perdu, que son existence même fut en danger, il s'enfuit par mer pour rentrer chez lui, juste comme autrefois il avait passé le Danube pour revenir de Turquie. […] A présent, il songe à se mettre à l'abri et le reste ne l'intéresse plus.* ». V. Rey[61] note quant à elle que les montagnes carpatiques représentent le vieux pays roumain alors que la plaine a été peuplée plus tardivement du fait des menaces des razzias

[61] Article « Valachie », encyclopédie en ligne *Universalis* consultée en janvier 2012

turques. L'*Atlas de la Roumanie* (Rey et *alii*., 2007) confirme cela, en ajoutant que les Carpates ont joué un rôle de citadelle, non pas tant que ces montagnes étaient infranchissables (altitude moyenne, cols nombreux…), mais surtout car elles ont joué un rôle d'enracinement de la population, comme en témoignent « *les sites initiaux des formations politiques prémodernes et leurs capitales, les sites de monastères, les isolats ethnographiques archaïques* ». **A partir de 1918, les Carpates ont occupé une place centrale dans le territoire roumain puisque disparaissait la multiséculaire frontière politique suivant la ligne de crête et séparant les royaumes du nord (Transylvanie…) de ceux du sud (Valachie…). A partir de cette date, un nouvel enjeu apparait : celui de permettre un franchissement plus aisé des Carpates dans un objectif d'unité nationale et territoriale et pour éviter donc que la chaîne de montagne ne constitue une barrière au cœur même du territoire national.** La montagne devait désormais être franchie rapidement : la précarité des routes volontairement entretenue pour faire des Carpates une citadelle se révélait alors problématique. C'est ainsi que l'on doit comprendre par exemple la construction de la route Transfagarasan reliant Pitesti à Sibiu sur décision de N. Ceausescu de 1970 à 1974. Celui qui (s') était surnommé le « génie des Carpates » alors même qu'il était né dans un village de la plaine valaque (ce qui montre encore une fois l'importance des Carpates dans l'imaginaire roumain…) décida la construction de cette route après l'invasion de la Tchécoslovaquie par les Russes en 1968. N. Ceausescu voulait ainsi assurer un accès militaire rapide des forces armées roumaines vers le nord du pays au cas où les Russes auraient tenté une manœuvre similaire en Roumanie. La route fut donc construite en seulement 4 ans : des millions de kilogrammes de dynamite furent nécessaires et 40 ouvriers furent officiellement tués lors d'accidents et d'éboulements. Certains[62] ne voient dans la construction de cette route qu'une pure folie de N. Ceausescu puisque l'argument d'une plus grande rapidité dans le transport des troupes et des blindés tenait difficilement pour une route extrêmement sinueuse, construite à plus de 2000 mètres d'altitude et fermée plusieurs mois par an à cause de la neige. Et cela, alors même que des passages bien plus aisés étaient tout à fait possibles et déjà existants de part et d'autre de cette route, par Ploiesti-Brasov ou par Pitesti-Ramnicu Valcea par exemple. Mais il est également intéressant de relever que la décision de construire cette route pour faire face à une possible intervention soviétique intervient en plein durant la période émancipatrice de Bucarest vis-à-vis de Moscou, c'est-à-dire à l'heure où le régime affirme son caractère nationaliste et de méfiance vis-à-vis des puissances extérieures. La construction de cette route dont l'utilité pose question peut donc être vue comme un moyen pour le régime d'agiter un sentiment nationaliste et de défense au sein de la population et, ainsi, de consolider un peu plus le régime de Ceausescu.

[62] http://www.theguardian.com/travel/2005/apr/23/romania.guardiansaturdaytravelsection

Photo 28 : La Transfagarasan

Cliché : A. Merle, août 2013

Dès lors, on comprend que là encore une différence de taille existe entre nos deux terrains d'étude, tout simplement car les Alpes n'ont pas joué le rôle de refuge à partir duquel s'est construit l'Etat-Nation français. Si certaines populations se sont servies de la montagne alpine pour se mettre à l'abri d'invasions ou de persécutions (les pratiquants de l'Eglise vaudoise par exemple), en aucun cas la France ne s'est construite à partir des Alpes et de ses populations. D'ailleurs, les Alpes furent très tôt utilisées comme espace de démarcation et de frontière entre la France et ses voisins. Durant un temps la montagne alpine put constituer l'élément central d'un Etat, celui de Piémont-Sardaigne : mais celui-ci disparut à l'heure même où les Etats-Nations prirent forme et s'enracinèrent. Quand les Alpes ne devinrent qu'une marge du territoire (et du roman) national français, les Carpates devenaient la colonne vertébrale de l'Etat-Nation roumain. La situation suisse est quant à elle encore un peu différente puisque la montagne alpine put constituer un élément de rapprochement d'une nation très divisée sur les plans linguistiques et religieux alors bien souvent à la base de la constitution des Etats-Nations européens.

L'Etat-Nation roumain est donc relativement récent par rapport à ceux d'Europe occidentale puisqu'il aura fallu attendre 1918 pour voir les anciennes principautés roumaines procéder à une première unification politique. Mais un problème bien connu des Etats-Nations demeurait alors : quelle place accorder aux minorités ? La Roumanie s'inspira alors largement du modèle français pour construire son Etat-Nation, c'est-à-dire d'un modèle très centralisé et refusant toute émancipation communautaire ou régionale au nom de l'unité nationale (Capelle-Pogacean, 2000). Il aura fallu attendre la Constitution de 1923 pour que les droits des minorités soient garantis, l'Etat central roumain devant alors gérer des minorités magyare, allemande, juive, russe, turque, rom… représentant près de 30 % de la population au total. De 1866 (date de la première unification de certaines principautés dont la Valachie) à 1923, l'article 7 de la Constitution précisait que « *seuls les étrangers de religion chrétienne pouvaient obtenir la qualité de Roumain* ». La chrétienté, pour ne pas dire d'ailleurs l'orthodoxie, est clairement considérée comme un élément majeur de « roumanité », au même titre que la ruralité ou que la langue roumaine. Dès la création de l'Etat-Nation une confusion s'est en quelque sorte opérée entre le Roumain au sens « ethnique » du terme et le Roumain au sens de la nationalité, c'est-à-dire au citoyen habitant le pays « Roumanie ». A tel point que de nombreuses minorités ont été

marginalisées voire « évacuées » de Roumanie avec pour argument principal le fait que ces minorités, parce que non Roumaines au sens ethnique du terme, ne parvenaient à devenir des Roumains au sens civique. Cette confusion plus ou moins consciemment entretenue entre Roumain au sens « ethnique » et Roumain au sens civique a été relevée par exemple par C. Kanoough (2005) au sujet des manuels scolaires d'Histoire. Ainsi l'auteur cite un manuel scolaire à destination des élèves du secondaire dont le titre est « *Histoire des Roumains* » dont il écrit (p. 232) qu'« *il s'agit là d'une histoire des Roumains - et non de la Roumanie - dans l'espace qui aujourd'hui se nomme Roumanie, et donc dans une optique essentiellement roumanisante. On centre le propos sur les Roumains [au sens ethnique], mettant d'emblée les Hongrois, les Saxons, les Souabes, les Serbes, les Juifs dans une situation quasi-allogène* ». Là encore C. Kanoough relève que ce constat n'a rien de nouveau et cite d'autres ouvrages de la même veine datant de l'époque communiste et d'avant. Si, hormis la période trouble de la Seconde guerre mondiale, les droits des minorités ont été constitutionnellement garantis, les Roumains (au sens ethnique), longtemps asservis par des dominations étrangères (turque, russe, hongroise…), ont toujours vu avec une certaine méfiance la présence des ces minorités sur leur territoire. E. Boulineau et M. Suciu (2008, p. 353) notent qu'après la révolution de 1989, « *il fallait reconstruire l'État comme projet commun de sociétés désorientées : bien davantage que l'État comme institution ou comme territoire, c'est l'État-nation qu'il fallait alors refonder. On comprend mieux pourquoi dans ces deux États [Roumanie et Bulgarie] ayant des minorités la question de la régionalisation fut écartée de cette refondation dans l'urgence* ». **Pour ces deux auteurs, il est clair que la question des minorités a été un obstacle à tout processus de décentralisation et d'autonomie régionale.** Il faut aussi rappeler qu'effectivement, avec la révolution de 1989, des heurts entre Roumains et minorités éclatèrent parfois, même si leur couverture médiatique et politique et donc l'importance donnée à ces événements furent exagérés. N'en demeure pas moins que la ville de Tirgu-Mures connut des affrontements entre jeunes Magyars et jeunes Roumains qui firent 5 morts et plus de 250 blessés, ce qui permit assurément au pouvoir roumain de transition de se placer en défenseur de l'intégrité de la nation. Le discours politique roumain s'est ainsi révélé profondément nationaliste et unitariste pour contrer toute volonté autonomiste, notamment de la minorité magyare qui créait en 1989 son propre parti politique, revendiquant davantage de droits au titre de son particularisme et tentant de renouer des liens avec la Hongrie (Capelle-Pogacean, 2000). Néanmoins, le centralisme et la peur d'une émancipation régionale ne s'expliquent pas uniquement par une refondation étatique réalisée dans l'urgence après la révolution de 1989. Le centralisme et la forte méfiance envers les minorités émergent simultanément à l'idée d'Etat-Nation roumain, c'est-à-dire dès le milieu du XIX^{e} siècle même si C. Durandin (1995) en trouve des traces déjà au Moyen-âge, avec des princes valaques toujours soucieux de limiter l'émancipation des villes saxonnes de Transylvanie (Brasov, Sibiu…) lorsque ce territoire était sous leur contrôle. En 1918, l'option fédéraliste fut un temps évoquée notamment par M. Karolyi, homme politique hongrois soucieux de protéger ainsi les droits de la forte minorité hongroise de Transylvanie. Mais le royaume de Roumanie se fonda sur un modèle très centralisé et d'ordre dynastique. Dès lors, les minorités furent perçues par les différents régimes se succédant comme autant de risques d'affaiblissement de l'unité du royaume et comme autant de risques d'intervention des pays étrangers dans la politique nationale. Tout fut mis en place pour permettre une assimilation de ces minorités à la majorité roumaine : censure des publications en langue non roumaine, contrôle des universités des villes transylvaines, limitation des écoles de langue non roumaine, redécoupages administratifs, contrôle accru des religions non orthodoxes, construction de grandes cathédrales byzantines en Transylvanie (Popescu, 1995)… Et, sur ce sujet des minorités, le régime

communiste reste clairement dans la continuité des régimes précédents. La politique de systématisation lancée par Ceausescu dès 1972 permet également de gérer en partie ce problème des minorités puisque dès 1976 la volonté du parti de déplacer les populations des campagnes vers les villes est doublée d'un décret visant à faire s'installer les ruraux moldo-valaques en Transylvanie, ce qui permet évidemment ainsi de diminuer le poids relatif des minorités au nord des Carpates. **Ni le régime communiste ni son effondrement n'ont donc modifié en profondeur ce modèle national dont les composantes essentielles sont restées « *la centralisation, l'unité et l'obsession de l'homogénéité* ». (Capelle-Pogacean, 2000, p. 107).** Il en résulte encore aujourd'hui une « *conception du pouvoir comme jeu à somme nulle, ce que l'un gagne, l'autre le perd. Autrement dit, le pouvoir ne s'exerce pas, il se possède. Pour maintenir le pouvoir au centre, mieux vaut donc déconcentrer que décentraliser, formaliser des régions de développement fantoches et renforcer des unités départementales héritées* ». (Boulineau et Suciu, 2008, p. 360).

Devant l'impossibilité d'expliquer certaines différences de trajectoires entre nos deux terrains uniquement par la parenthèse socialiste ayant caractérisé le terrain roumain, le choix a été fait d'aborder les caractéristiques de peuplement de chaque terrain dans un temps plus long. En croisant approche bibliographique/historiographique et pratique de terrain, il ressort certaines différences entre deux terrains. Le peuplement roumain est marqué par une ruralité forte, tant dans les images, les représentations, les symboles, la sphère identitaire que dans les territoires. Cela l'est aussi en partie pour notre terrain alpin. C'est essentiellement la place de la montagne dans les constructions nationales qui diffère : si les Carpates ont été au cœur de la construction nationale roumaine, cela est nettement moins vrai en ce qui concerne les Alpes au moins dans leur partie française. Aussi, plus généralement, c'est la question de la place qui diffère : si les Alpes ont largement été (re)présentées comme une voire « la » montagne de référence du fait de sa centralité dans une Europe occidentale dominante, la Roumanie et la montagne carpatique sont positionnées dans une situation d'entre-deux, de confins voire d'infériorité attribuée par les occidentaux et intériorisée par les populations. Aussi, la montagne carpatique, à la fois refuge et colonne vertébrale de la construction nationale roumaine, n'en demeure pas moins depuis 1918 un « obstacle » à dépasser ou effacer pour éviter tout risque de fracture dans un pays récent et devant composer avec des minorités diverses, fortes et organisées sur son territoire. Intégrée dès le XIX^{e} siècle à des Etats-Nations sûrs d'une certaine viabilité (que ce soit par la puissance ou la neutralité), la montagne alpine diffère également d'une montagne carpatique devenue colonne vertébrale d'un Etat-Nation plus récent et dont la survie dépendait essentiellement des relations entretenues avec les « Grands ». **Reste à voir maintenant en quoi ces considérations peuvent permettre d'éclairer les différences de trajectoires « piémontines » entre nos deux terrains d'étude.**

III.
Différences de trajectoires et décalages : éléments de compréhension

> « *Un unicum dans le jargon des libraires, des chineurs et des marchands de curiosité, est, comme son nom le laisse deviner, un objet dont il n'existe qu'un exemplaire. […] La méfiance et la passion sont les deux caractères des amateurs d'unica. La méfiance les conduira à accumuler jusqu'à l'excès les preuves de l'authenticité et - surtout - de l'unicité de l'objet qu'ils recherchent ; la passion les conduira à une crédulité parfois sans bornes* ».
>
> (Perec, 1978, p. 115)

Face à l'impossibilité d'expliquer les différences de trajectoires « piémontines » entre nos deux terrains par les héritages du XX^e^ siècle comme cela est majoritairement le cas dans la bibliographie géographique contemporaine, nous proposons ici d'interroger ces différences de trajectoires par une prise en compte des caractéristiques de peuplement sur un temps plus long. Ces caractéristiques et leurs genèses déclinées dans le point précédent permettent d'éclairer les éléments de différenciation mis en exergue tout au long de notre travail, et ce malgré les écueils d'une telle démarche (risque d'un déterminisme historique, d'une lecture tautologique…) eux aussi déjà abordés dans le point précédent.

Dès lors, comment comprendre la très faible, voire l'absence, d'extériorisation des fonctions piémontines en Roumanie alors même que ce processus a pu être décelé sur le terrain alpin ? L'extériorisation peu marquée des fonctions piémontines en Roumanie ne peut s'expliquer par des raisons stratégiques identiques au cas pyrénéen (*cf* chp 2) puisque la chaine des Carpates ne joue plus un quelconque rôle de frontière nationale depuis presque un siècle. L'explication est donc ailleurs et, comme cela a été démontré dans le premier point de ce chapitre, **l'idée d'un retard roumain ou la prégnance des héritages socialistes ne peuvent suffire.** Si les fonctions piémontines sont à ce point non extériorisées et non urbaines cela tient avant tout à des choix politiques inscrits dans la matrice historico-culturelle définie précédemment. Les Carpates restent à la fois le refuge et la colonne vertébrale de la construction nationale roumaine tout comme un « obstacle » physique et mental à dépasser pour contrôler les minorités situées dans la partie nord du pays. Indéniablement, ces considérations marquent encore les décisions politiques nationales actuelles, y compris lorsque celles-ci sont contraires aux priorités européennes. C'est par exemple ainsi que peut s'expliquer le choix national de privilégier les investissements sur les traversées carpatiques alors même que ces parcours sont plus longs, plus coûteux parfois jugés non prioritaires par les partenaires européens comme cela est par exemple le cas pour l'autoroute en construction Ploiesti-Oradea par Brasov. Il s'agit évidemment pour le pouvoir central d'éviter que les Carpates ne puissent jouer un quelconque effet « coupure » au sein du territoire, de renforcer la centralité de Bucarest et

de la Valachie, cœurs des peuplements roumains au sens ethnique du terme, et d'éviter toute volonté émancipatrice de la Transylvanie et des anciennes villes saxonnes souvent promptes à déstabiliser le pouvoir central. Il ne s'agit pas là d'une vue de l'esprit : comme le rappelle A. Capelle-Pogacean (2000), la Transylvanie, région plus riche que la moyenne nationale, se considère régulièrement défavorisée par la redistribution des richesses et brimée par le pouvoir central. L'auteur mentionne d'ailleurs que la province fut souvent instrumentalisée dans le débat politique postcommuniste, les nationalistes-populistes brandissant régulièrement le danger d'une sécession transylvaine sous influence souterraine de la Hongrie voisine. Toujours selon elle, aujourd'hui, de nombreux Transylvains, de la minorité hongroise mais pas uniquement, appellent donc de leurs vœux, dans une logique européiste, à davantage de décentralisation, d'autonomie voire de fédéralisme. Dans un souci de contrôle de ces émancipations potentielles, des routes jugées prioritaires au niveau européen sont délaissées par le pouvoir central alors même qu'elles pourraient faire l'objet de nombreuses subventions au profit d'axes traversant les Carpates. Ainsi la partie du corridor IV menant à Istanbul ou encore du Danube, à la fois en tant que voie navigable que fleuve à traverser, font l'objet de faibles investissements nationaux que cela a pu être relevé précédemment. En outre, la méfiance historique des peuples venus du Sud, c'est-à-dire essentiellement des Turcs, ne semble finalement pas si lointaine. Le Danube reste un fleuve considéré avant tout comme une frontière, un obstacle pour d'éventuelles invasions extérieures d'où qu'elles viennent : la rugosité doit donc l'emporter, ce dont ont déjà témoigné J-M Woehrling (date inconnue, post-2008), O. Bratosin (2008) ou encore A. Neferu[63] (2013).

Mais, si l'évolution des infrastructures de transport et la priorité donnée aux axes transcarpatiques pourraient *a priori* permettre un processus d'extériorisation des fonctions piémontines en Roumanie, il semblerait que celui-ci soit clairement freiné par le pouvoir central lui-même. C'est ce dont témoigne par exemple le choix national d'implanter le C.E.F.I.D.E.C dans un village en pleine montagne carpatique. L'émancipation urbaine ou métropolitaine est encore vue comme un risque déstabilisateur par le pouvoir central et la société roumaine (là encore au sens ethnique du terme). Ceci se retrouve jusque dans la définition même du statut de « ville » en Roumanie (*cf* document 74) qui est restée affaire de décision législative plutôt que de réalité statistique. Le pouvoir central a donc la main sur ce qui est considéré ou non comme une ville : « *l'implication politique peut donc jouer un grand rôle dans la distribution différenciée du rang de ville, sous forme de préférences entre concurrents de même profil, sous forme d'initiative délibérée pour répartir les villes sur le territoire et construire un réseau urbain sous les objectifs du pouvoir central* » (Rey et *al*., 2007). Des différences de statuts existent également entre les villes (notamment entre villes et municipe) : là encore ces statuts conférant plus ou moins d'avantages et de dotations budgétaires sont conférés par le pouvoir central lui-même qui joue également des découpages administratifs (judets, régions de développement..) pour créer des divisions entre les territoires et affaiblir ainsi toute volonté émancipatrice. La difficulté d'établir des relations, des liens, avec les territoires voisins est d'ailleurs rappelée dès les premières pages du document de stratégie de développement de Brasov[64]. L'émancipation urbaine ou métropolitaine est ainsi source de suspicion, à l'opposé d'une Europe occidentale qui s'est largement construite autour de ses villes et de leur émancipation marchande et politique. Les villes roumaines elles-mêmes (et leurs acteurs) sont donc peu habitués à l'autonomie : certes il y a là un héritage de la période socialiste, mais également une inscription dans un

[63] A. Neferu, 2013, « Roumanie-Bulgarie : un très beau pont…sans route pour l'atteindre », paru dans le journal *Ziarul Financiar* le 20 juin 2013, repris par l'hebdomadaire *Courrier International*, URL : http://www.courrierinternational.com/article/2013/06/20/un-tres-beau-pont-sans-route-pour-l-atteindre

[64] *Strategia de Dezvoltare a Judetului Brasvov 2013-2020-2030*, paru en 2013 ;

temps plus long. Les cités saxonnes de Transylvanie, dont Brasov, ont connu un passé marchand et une certaine autonomie, ce qui peut permettre peut-être de comprendre une plus forte propension de ces villes à valoriser et attirer des fonctions piémontines métropolitaines, comme en témoigne dans une certaine mesure Brasov (notamment par rapport à Ploeisti). Mais il reste que la construction nationale roumaine reste basée sur l'opposition aux particularismes locaux, aux minorités ethniques et linguistiques, à l'autonomie urbaine. Il n'est donc pas étonnant d'observer une extériorisation très limitée des fonctions piémontines en Roumanie, celle-ci émergeant en liens étroits avec l'évolution des infrastructures de transport et du processus de métropolisation (*cf* partie II). Or, l'intensification des échanges et la tertiarisation de l'économie (dont les fonctions piémontines d'interspatialités font partie) vont de pair avec un processus de métropolisation et d'émancipation urbaine (Pigeon, 2007, 2012). La Roumanie s'est construite autour d'une mise en exergue de la ruralité, du village et du repli carpatique comme fondements même de la nation et des discours. La confiance nécessaire à l'essor d'une économie capitaliste telle qu'elle a pu émerger d'abord en Europe occidentale puis dans d'autres parties du monde (Peyrefitte, 2005) reste très timorée en Roumanie comme en témoigne une politique extérieure et intérieure fondée sur l'ambivalence, l'arbitraire, sur une « *conception du pouvoir comme jeu à somme nulle […], un pouvoir qui ne s'exerce pas mais se possède.* » (Boulineau et Suciu, 2008, p. 360). Ainsi, « *à l'heure actuelle, peu de signes laissent croire à l'avènement d'un véritable capitalisme en Roumanie et il reste d'étranges survivances* » (Tomescu-Hatto, 1995, p. 45). La défiance (Algan et Cahuc, 2007) prédomine et freine considérablement une trajectoire piémontine semblable à celle constatée sur le terrain alpin, qui, rappelons-le, ne peut pour autant être considéré ni comme un modèle ni comme un cas pionnier.

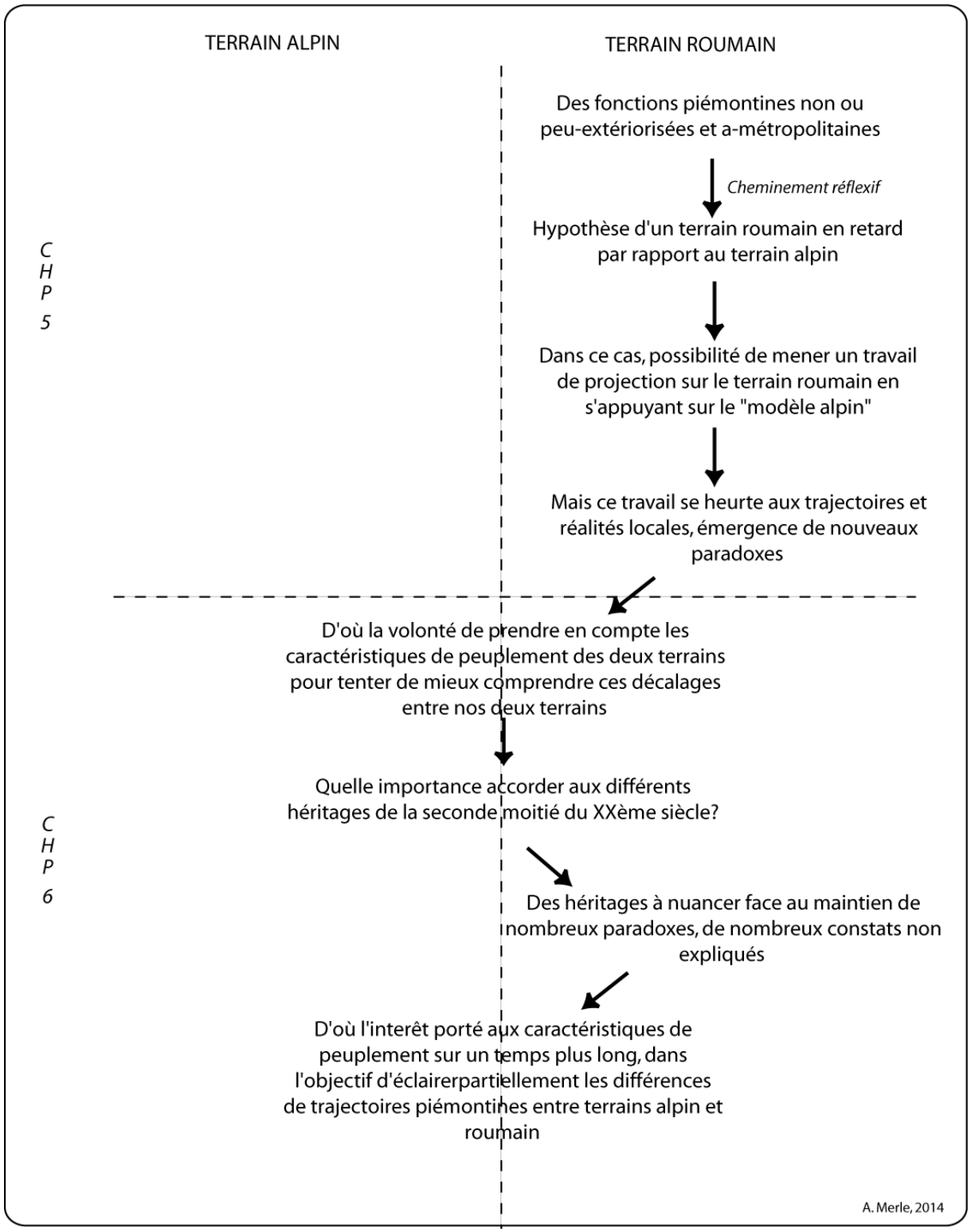
Les différences entre terrain alpin et terrain roumain ne trouvant que peu d'éléments d'explication dans un « retard roumain » vis-à-vis d'un terrain alpin qui risquerait, comme cela l'a été depuis plus d'un siècle, d'être érigé en modèle ou en prototype, ce sont les caractéristiques des peuplements des deux terrains qui ont finalement été interrogés. Mais, le risque serait là d'en rester à des facteurs de compréhension qui s'en tiendraient aux héritages économiques, politiques, idéologiques - bref, sociétaux - de la seconde moitié du XX^{e} siècle. Or, il reste difficile de se contenter de cette seule approche tant les décalages restent nombreux. Il convient alors de dépasser cette seule période de guerre froide pour mieux comprendre les différences de trajectoires piémontines relevées jusque là.

« *Le problème n'est pas d'inventer l'espace, encore moins de le ré-inventer (trop de gens bien intentionnés sont là aujourd'hui pour penser notre environnement…) mais de l'interroger* »

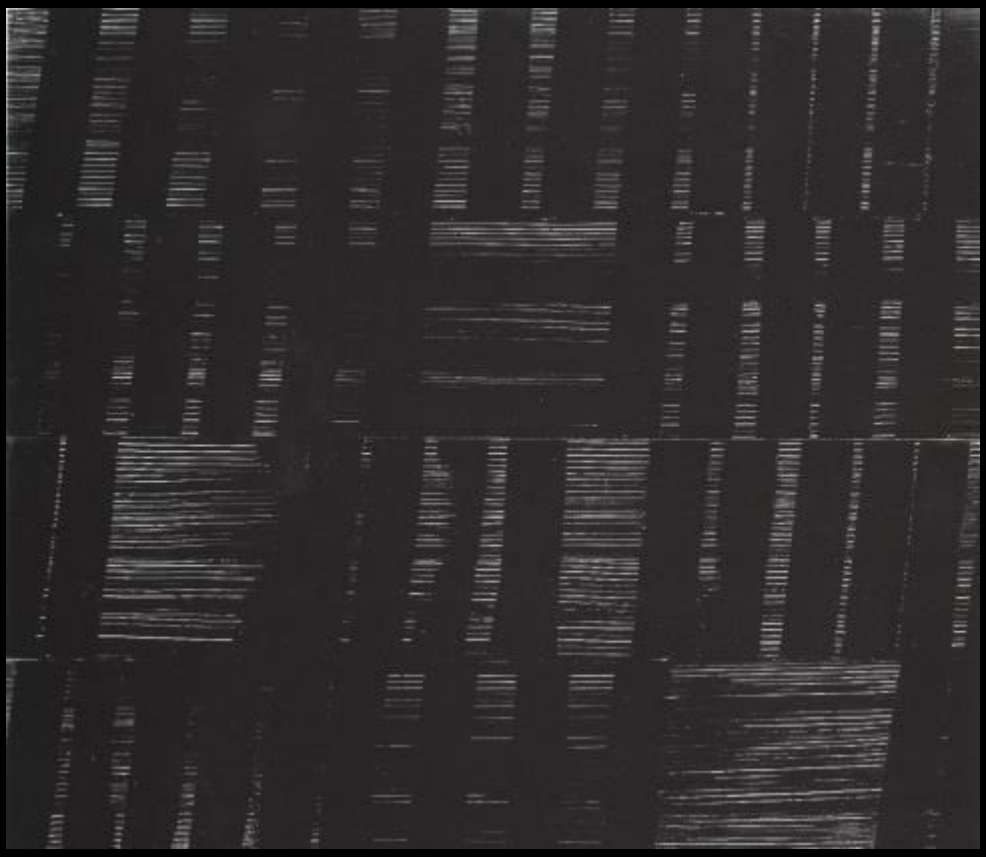
(G. Perec, 1985, p.2)

Cette dernière partie a été l'occasion de relever un grand nombre de différences entre terrain alpin et terrain roumain. Si l'approche n'est pas proprement comparative, la confrontation ou la mise en résonnance des deux terrains pose tout de même de nombreuses interrogations tant les composantes piémontines diffèrent d'un espace à l'autre. Ainsi, notamment, c'est l'hypothèse associant fonctions piémontines et processus d'urbanisation et de métropolisation qui semble bien peu valable dans le cas roumain. A ce constat est lié celui d'une extériorisation extrêmement limitée de ces fonctions piémontines et des acteurs les assurant. Les « interspatialités piémontines » restent largement assurées au sein d'espaces clairement considérés comme *en* et *de* montagne. Les tentatives d'explication de ces différences (hypothèse d'un retard roumain vis-à-vis du « modèle alpin », hypothèse des héritages de la période communiste ou de son effondrement…) se sont révélées plutôt insatisfaisantes : de nombreux constats ne trouvaient pas d'explication dans ces hypothèses qui, au contraire, n'ont cessé de relever d'autres décalages surprenants. C'est finalement dans une prise en compte des caractéristiques de peuplement sur un temps plus long que des éléments de compréhension ont pu être trouvés, même si le travail de prospective mené révèle tout de même de nouvelles orientations fortes depuis la chute de l'U.R.S.S et l'intégration de la Roumanie à l'Union Européenne.

Figure 63 : Synthèse du cheminement réflexif suivi en troisième partie



Conclusion



Page précédente :

Document 80 : Polyptique I de Pierre Soulages, 1986, Musée Pierre Soulages de Rodez
Ou la question de la trace…

> « *Il voulait que le projet tout entier se referme sur lui-même sans laisser de traces, comme une mer d'huile qui se referme sur un homme qui se noie, il voulait que rien, absolument rien n'en subsiste, qu'il n'en sorte rien que le vide, la blancheur immaculée de rien, la perfection gratuite de l'inutile* »
>
> (Perec, 1978, p. 462)

La montagne, au même titre que de nombreuses autres « espèces d'espace » n'est pas un donné mais un construit issu, entre autres, d'une propension humaine à la catégorisation. Interroger le seuil de la montagne revient donc à interroger cet effort de catégorisation. Lorsque la montagne était définie et abordée selon des critères essentiellement physiques et topographiques, il en était nécessairement de même pour son seuil. Si l'on accepte aujourd'hui que la montagne ne soit pas uniquement une masse de données physiques et topographiques mais aussi un ensemble de projections de valeurs, de représentations et de fonctionnalités, il ne peut en être autrement de son seuil. Une étude géographique renouvelée de ce seuil de la montagne, appelé ici piémont, prend donc du sens et de la légitimité, notamment lorsque celle-ci est menée sous l'angle d'autres concepts tels que l'intermédiarité, l'interspatialité ou encore la métropolisation. Reste alors à mener le projet à son terme, à retranscrire une démarche intellectuelle, des choix de tout ordre et des résultats plus ou moins aboutis, si imparfaits fussent-ils.

Croiser deux terrains, l'un (le terrain alpin) défini par sa concordance avec la définition du piémont telle que conventuellement admise par la bibliographie (flou et complémentarité), l'autre (Buzau-Pitesti) défini par l'occurrence du terme « piémont » pour le désigner, a permis de faire émerger un certain nombre de décalages et de paradoxes qui ont été autant d'occasions de prolonger toujours plus l'effort intellectuel. Quant à l'idée de flou qui semble avoir toujours et invariablement caractériser le piémont dans la bibliographie, elle est particulièrement marquée pour les deux terrains étudiés, ni clairement *en* et *de* montagne, ni clairement *hors* montagne. Seuil plus que limite, le piémont est donc bel et bien un espace flou, un espace au seuil de la catégorisation - sauf à en faire une catégorie à part entière ce qu'a d'ailleurs tendu à faire, même de manière bien involontaire, notre travail.

Mais la complémentarité avec la montagne qui, là encore, demeure une constante bibliographique quand il s'agit d'utiliser ou de définir le terme de « piémont », a été clairement mise à mal par notre réflexion et a nécessité d'être réinterrogée. Tout d'abord, la complémentarité avec la montagne est loin d'être évidente pour le terrain roumain dénommé « piémont » (Buzau-Pitesti). Ce « piémont », peut-être justifiable d'un point de vue physique et topographique (et encore cela serait à vérifier), ne montre en effet aucune forme de complémentarité fonctionnelle avec la montagne.

Dans le cas alpin, l'idée de complémentarité doit aussi être ré-interrogée puisqu'elle dépasse la seule complémentarité altitudinale avec la montagne telle que traditionnellement comprise dans la bibliographie. Dans le cas alpin, il est en effet possible d'aborder le

piémont comme un espace certes complémentaire à la montagne, mais surtout comme un espace à partir duquel s'opère à la fois la traversée de la montagne et la mise en relations entre montagne et non-montagne, et/ou entre montagnes. Cela peut d'ailleurs parfois sembler contradictoire dans ses effets, puisque la traversée fonctionnelle de la montagne conduit inévitablement à son effacement, alors même que la volonté des acteurs de ces espaces de jouer et de profiter de la mise en relations entre montagne et non-montagne conduit invariablement à une méga-mobilisation et une méga-visibilité de cette même montagne. Il y a là des pistes, déjà abordées par d'autres (Sutton, 2011 notamment) qui mériteraient d'être prolongées.

Ces fonctions de mises en relations - plus que de complémentarités - relevées dans le cas alpin ont été désignées étant des fonctions de porte, de vitrine et de théâtre. **Le piémont serait ainsi à la fois l'espace des Pieds de Traversée et des Pieds de Montée, c'est-à-dire l'espace du début de la séquence d'Approche avant le franchissement ou la montée altitudinale (porte) ; l'espace de mise en scène des acteurs « montagne » et de mise en contact des acteurs liés à la montagne entre eux et avec les acteurs « non-montagne » (vitrine) et, enfin, l'espace de visibilité, de représentation et de mise en scène des acteurs définis comme « montagnards » (théâtre). Sorti de son carcan physique, le piémont devient ainsi un espace sur lequel se déploie un ensemble de fonctions spécifiques, ici dites « piémontines », statistiquement mesurables, visibles dans les paysages et marquant, dans une certaine mesure, l'organisation et la structure de cet espace.**

Mais, là encore, le piémont ne saurait constituer un espace donné, immuable, allant de soi, quand bien même ses critères de définition seraient autres que physiques ou topographiques. Les mises en relations assurées dans l'espace alpin étudié sont le fait d'acteurs répondant à des logiques économiques et à des stratégies spatiales dont un des corollaires, à la fois facteur et effet, est le processus de métropolisation. Les acteurs assurant les interspatialités piémontines (appelés ici intermédiateurs) sont étroitement associés au fait urbain et métropolitain de ces espaces, même si de façon inégale selon les villes considérées. Alors que les intermédiateurs piémontins cherchent à profiter des caractéristiques de l'urbain (densité, diversité, mobilité…), certaines villes « moyennes » (*cf* Chambéry) vont, de leur côté, mobiliser ces fonctions et acteurs piémontins pour tenter de se différencier et trouver une place dans le « concert métropolitain », par des stratégies de différenciation, spécialisation, diversification et uniformisation. La stratégie de différenciation vis-à-vis des autres villes ou métropoles potentielles passe alors par la spécialisation « piémontine » et a pour objectif de parvenir à des formes de diversification des activités et des acteurs, ce qui conduit inévitablement à un processus d'uniformisation urbaine et métropolitaine. Ou comment se différencier des autres pour mieux leur ressembler. Cette stratégie d'utilisation voire de construction des fonctions et acteurs piémontins est avant tout l'apanage de villes moyennes tentant de trouver une place dans le concert métropolitain, alors même que les villes ayant déjà une stature métropolitaine affirmée (notamment Genève) semblent davantage détachées de toute valorisation de leur situation piémontine potentielle. Reste que dans les villes alpines étudiées, même si cela l'est de façon inégale en terme d'intensité, il semble clair que la présence et la valorisation des acteurs piémontins au sein des villes participent aux processus d'urbanisation et de métropolisation de ces mêmes villes, par une intensification des densités, des diversités, des mobilités ainsi que des coévolutions entre ces trois composantes.

Toutes les considérations énoncées jusque là permettent alors de mieux envisager la possibilité de voir dans le piémont non pas un espace donné, figé, immuable mais au contraire un espace mouvant, changeant, éphémère. En effet, les fonctions piémontines et les acteurs assurant ces fonctions sont susceptibles de changer de localisation au cours du temps, selon un certain nombre de paramètres, parmi lesquelles les spécificités et les évolutions techniques (infrastructures de transport, conditions de circulation…), économiques, culturelles ou encore politiques. Ceci éloigne encore un peu plus le piémont de la topographie, puisque finalement, selon les espaces et les époques, les fonctions piémontines peuvent se déployer dans des espaces très divers, parfois clairement définis comme *en* et *de* montagne (ce qui est encore le cas en Roumanie), comme dans des métropoles plus ou moins éloignées de la masse montagneuse (cas alpin).

Si la localisation des fonctions piémontines (et leur extériorisation potentielle) semblent dépendre de facteurs techniques, économiques, culturels et politiques, encore faut-il interroger ces facteurs. L'étude croisée entre terrain roumain - dont il aura finalement été nécessaire de dépasser la première délimitation afin de trouver des traces de fonctions piémontines - et terrain alpin est, à ce titre, demeurée pertinente. En effet, de nombreux décalages entre ces deux terrains nous sont apparus au cours de la réflexion menée, nous conduisant alors à dépasser le stade du constat pour tenter le pari de l'explication. Or, l'idée même d'un retard roumain par rapport à un « modèle alpin » ne tient pas ou que trop partiellement : les Carpates roumaines ne sont pas les Alpes d'il y a 50 ans, elles sont tout simplement autre chose. Les stratégies des intermédiateurs piémontins, quelles qu'elles soient, s'inscrivent inévitablement dans un contexte macro dont il est impératif de tenir compte. Ce contexte macro est fait de tendances économiques, de données techniques, de choix politiques échappant aux seuls intermédiateurs piémontins. Concrètement, il s'agit par exemple des évolutions de l'économie mondiale, du cadre européen ou encore des rémanences nationales. Et, ce sont essentiellement ces dernières qui permettent de mieux comprendre les décalages observés d'un terrain à l'autre. Rémanences nationales qui, elles-mêmes, sont à aborder par toute une variation de temporalités, avec parfois des évolutions rapides du fait de changements opérés dans un temps court (par exemple du fait de la force d'impulsion opérée par les instances européennes) mais également des phénomènes d'inertie résultant d'un temps plus long et plus profondément inscrits dans les constructions sociétales.

Ce travail aura donc été l'occasion de s'intéresser à la montagne sous un autre angle, celui de son seuil. L'hypothèse de l'existence de fonctions piémontines semble confirmée et permet de sortir d'une approche du piémont encore largement imprégnée de topographie. Néanmoins, des prolongements pourraient être envisagés à ce sujet, notamment celui de se poser la question de l'existence de fonctions piémontines différentes d'un espace à l'autre, ce qui remettrait alors en question la partie finale de ce travail. Aussi, l'hypothèse de fonctions piémontines - et donc d'un piémont - pouvant changer de localisation dans l'espace semble confirmée et, en partie au moins, expliquée.

Aussi, peut-être, ce travail pourra t-il inspirer certains décideurs ou techniciens dans leurs choix et stratégies de développement territorial. Il s'agira là, peut-être, d'acteurs métropolitains soucieux d'alimenter la stratégie métropolitaine de leur ville, comme en témoigne encore le très récent congrès organisé par la ville de Chambéry le 11 juin 2015 et dont le titre était « la relation ville-montagne : éco-système équitable ? ». Peut-être s'agira t-il d'autres acteurs, prenant part de près ou de loin à la constitution et à la délimitation des

macro-régions européennes (Convention alpine, Convention Carpates…), dont ces fameux espaces de contact (ou zones tampons) sont toujours sujettes à caution quant à leur inclusion ou exclusion aux aires délimitées et définies comme « montagne », comme en témoignent encore les récents projets *Espon* portés par l'Union Européenne et dont un volet a pour objectif de délimiter les zones de montagne.

Quant au mot « piémont » il continuera à être utilisé, y compris par les géographes, comme un mot générique bien utile pour désigner des espaces flous plus ou moins associés à la montagne. Peut-on considérer le piémont comme « une espèce d'espace » ? Sans nul doute ce travail y aura contribué, même involontairement. Pourtant, rien n'est moins sûr et le croisement de deux terrains demeure nettement insuffisant pour répondre à cette question. Aussi, penser le monde en « espèces d'espaces » s'avère particulièrement insuffisant, réducteur et, surtout, piégeur tant cette idée suppose celle d'espaces donnés, délimités, clairement distincts qui sont autant de mirages ne résistant à aucune analyse ne serait-ce qu'un peu poussée. Pourtant, le monde continuera encore à être encore catégorisé en « espèces d'espaces » tout simplement par souci de communication, de compréhension. Comme l'écrivait déjà G. Pérec en son temps (1985, p. 155) : la catégorisation « *ne marche pas, n'a même jamais commencé à marcher [et] ne marchera jamais. N'empêche que l'on continuera longtemps à catégoriser tel ou tel animal selon qu'il a un nombre impair de doigts ou des cornes creuses* ».

Bibliographie

Tables

Annexes

Bibliographie……281

Table des illustrations……..318

Table des matières……330

Annexes……337

Page précédente :

Document 81 :
Photographie : A. Merle (août 2013)

Bibliographie et sitographie générales

« *L'essentiel de l'espace était occupé par un amoncellement de livres et de choses diverses, montant jusqu'au plafond, dans lequel celui qui se risquait à farfouiller avait parfois la chance de faire une découverte intéressante* »

(g ; Perec, 1978, p. 248)

Ni exhaustivité des sources collectées, ni compilation de lectures ayant pu nous influencer de près ou de loin : sont présentés ici uniquement les ouvrages, articles, documents de communication, sites internet qui ont été cités au cours de ce travail.
Les références sont ici classées selon leur nature : références scientifiques et littéraires, articles de journaux et magazines, documents « territoriaux » (promotionnels, urbanistique…), sites internet.
Concernant les sites internet, seuls les noms des sites figurent, les pages exactes visitées ayant été déjà citées par des notes de bas de page au cours du texte.

Références scientifiques et littéraires

ALGAN Y. et CAHUC P., 2007, *La société de défiance. Comment le modèle social français s'autodétruit*, Editions Ens, Paris, 100 p.

AMBRUSTER A., 1977, *La Romanité des Roumains : Histoire d'une idée*, Academiei Republicii Socialiste Romania, Bucarest, 279 p.

ANCUTA C., 2008, « L'impact des politiques européennes sur l'espace rural roumain : le cas des financements SAPARD », *Méditerranée*, n°110, p. 79-92.

ANDREESCU S., 1998, *Vlad Tepes (Dracula) intre legenda si adevar istoric*, Editura Enciclopedica, Bucarest, 314 p.

ANTHEAUME B., GIRAUT F. (dir), 2005, *Le territoire est mort. Vive les territoires !*, IRD, Paris, 385 p.

ANTOINE J-M, DESAILLY B., METAILIE J-P., 1994, « Cartographie des risques naturels dans les Pyrénées et sur leur piémont », *Mappemonde*, n°4, 12 p.

ASCHER F., 2003, « Métropolisation », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 612.

BADIE B., 1995, *La fin des territoires*, Fayard, Paris, 278 p.

BATAILLON C., 2009, *Géographes, génération 1930,* Presses Universitaires de Rennes, 226 p.

BAUD P., BOURGEAT S., BRAS C., 2003, *Dictionnaire de géographie*, Hatier, Paris, 544 p.

BAUER G. et ROUX J-M., 1976, *La rurbanisation*, Editions du Seuil, Paris, 192 p.

BAVOUX J.-J., 1993, « La Bourgogne, un archétype d'espace intermédiaire », *Annales de Géographie*, n° 570, p. 162-174.

BAVOUX J.-J. (dir.), 1994, *Les espaces intermédiaires, un nouveau concept ?*, Laboratoire de Géographie humaine de l'Université de Bourgogne, Dijon, 282 p.

BECK T. et LAEVEN L., 2005, « Institution Building and Growth in Transition Economies », *World Bank Policy Research Working Paper*, n°3567, 7 p.

BERNIER X., 2004, « Les cols routiers dans la traversée des montagnes françaises : contribution à une définition plurivalente et dynamique », in dir. « Traverser la montagne », *Cahiers de géographie,* collection *Edytem*, n°2, p. 91-102

BERNIER X., 2005, « Les transports en montagne, le bout du tunnel ? », www.cafe-geo.net

BERTHIER N., 2006, *Les techniques d'enquête en sciences sociales*, Armand Colin, Paris, 352 p.

BOIA L., 2003, *La Roumanie, un pays à la frontière de l'Europe*, Les Belles Lettres, Paris, 410 p.

BONERANDI E., 1999, « La Thiérache, un espace intermédiaire entre crise et mutation », *Hommes et Terres du Nord*, n°2, p. 85-96.

BONERANDI E., LANDEL P.-A., ROUX E., 2001, « Les espaces intermédiaires, forme hybride : ville en campagne, campagne en ville ? », *Revue de géographie alpine*, n°4, p. 65-77.

BONERANDI E. et ROTH H, 2007, « Pour une géographie des espaces anti-héros : au-delà de la banalité des espaces intermédiaires », d'après le colloque *Les dynamiques territoriales, débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires*, colloque de l'ASRDLF, Grenoble - Chambéry, 16 p.

BONNEFOY Y., 1982, *L'arrière-pays*, Skira, Genève, 148 p.

BOULINEAU E., 2001, « Un géographe traceur de frontières : Emmanuel de Martonne et la Roumanie », *L'Espace géographique*, n°4, p. 358-369.

BOULINEAU E., 2008, « Le Danube dans les Balkans : introduction au dossier », *Balkanologie*, - URL : http://balkanologie.revues.org/382. Consulté le 27 juin 2013.

BOULINEAU E. et COUDROY DE LILLE L. (dir), 2009, Colloque « Penser les espaces intermédiaires en Europe », ENS LSH Lyon.

BOULINEAU E., FEYT G., GIRAUT F., LANDEL P-A., LERTE C., REY A., à paraître, « Les logiques territoriales de l'intercommunalité en France : les enseignements des villes petites et moyennes en Rhône-Alpes », *Territoires en mouvement*, 20 p.

BOULINEAU E., SUCIU M., 2008, « Décentralisation et régionalisation en Bulgarie et en Roumanie. Les ambigüités de l'européanisation », *L'Espace géographique*, n°4, 14 p.

BOUMAZA N., DAVID J., FOURNY M-C., GUIBOURDENCHE H., 1990, « Le développement local dans les montagnes intermédiaires », *Dossiers de la Revue de Géographie Alpine,* n° 5, 106 p.

BOUMAZA N., 1995, « L'université, la montagne et la géographie », *Revue de Géographie Alpine*, n°4, p. 9-14.

BOURGEAT S., 2007, *La thèse d'Etat de géographie (1960-1984) : la diffusion de l'innovation au risque des contraintes disciplinaires,* dir. SOUBEYRAN O., Université Joseph Fourier, Grenoble, 422 p.

BOURGEAT S., 2008, « La thèse d'Etat, frein ou infusoir de l'innovation disciplinaire ? Le cas de la diffusion en France du concept de sous-développement », *Cahiers de géographie du Québec*, n° 145, p. 27- 42.

BRATOSIN O., 2008, « Călăraşi et le Danube : une relation en demi-teinte entre la ville roumaine et le fleuve », *Balkanologie*, URL : http://balkanologie.revues.org/389. Consulté le 26 juin 2013.

BROGGIO C., 2002, « La politique de la montagne en France », *Hérodote*, n°4, p. 147-158.

BRUNET R. *et al*., 1993, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Reclus/La Documentation Française, Paris, 520 p.

BRUNET R., 2008, « La capture du sillon alpin », *Mappemonde*, rubrique « L'image du mois », avril 2008, URL : http://mappemonde.mgm.fr/actualites/sillon_alp.html

BRUNET R., 2009, « Compte rendu de lecture ; l'invention des continents de C. Grataloup », *Mappemonde*, URL : http://mappemonde.mgm.fr/num24/librairie/lib09402.html

BUICAN D., 1993, *Dracula et ses avatars*, Scripta, Bucarest, 218 p.

CALBERAC Y., 2007, « Le terrain des géographes, entre tradition et légitimation du chercheur » *in* « Approches des terrains de recherches », Actes du colloque organisé par Doc'Géo, Bordeaux, 28 mars 2006, Cahiers ADES, n°1, 5 p.

CALBERAC Y., 2010, *Terrains de géographes, géographes de terrain. Communauté et imaginaire disciplinaire au miroir des pratiques de terrain des géographes français du XXe siècle*, Thèse de doctorat en géographie, dir. LEFORT I., Université Lumière-Lyon II, 396 p.

CALBERAC Y., 2011, « Le terrain des géographes est-il un terrain géographique ? Le terrain d'un épistémologue », *Carnets de géographe*, n°2, Rubrique « Carnets de terrains », 6 p.

CALVET M. (dir.), 2001, *Piémonts*, Toulouse, *Sud Ouest européen*, numéro spécial, Presses Universitaires du Mirail, 96 p.

CAPELLE-POGACEAN A., 2000, « Roumanie, l'utopie unitaire en question », *Critique internationale,* n°6, 20 p.

CARIOU A., 2002, « L'évolution géographique récente des zones rurales de piémont et de montagnes en Ouzbékistan », *Cahiers d'Asie centrale*, n°10, p. 271-292.

CETERCHI I., 1992, « Les problèmes institutionnels de la transition en Roumanie », *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, n° 4, p 89-125.

CHATEAUBRIAND (de) F-R., 1826-1831, *Œuvres complètes, Voyage en Italie*, Paris.

CHOLLEY A, 1925, *Les Préalpes de Savoie (Genevois, Bauges) et leur avant-pays, Etude de géographie régionale,* Armand Colin, Paris, 755 p.

COMMENGES H., 2011, « Définir l'intermédiarité par le système des mobilités spatiales », *in* dir. *Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires*, Clermont Ferrand, 21 p.

COQUET H., 1998, « Les fortifications de Savoie », *L'Histoire en Savoie*, n° 77, 71 p.

COURLET C., 1997, « Globalisation et recomposition territoriale dans le Sillon Alpin », *Revue de Géographie Alpine,* n°3, p. 48-60.

COTET P., 1967, « Problèmes de géomorphologie historique en Roumanie. La pénéplanation des Carpates occidentales et méridionales », *Annales de Géographie*, n° 417, p. 552-570

CRISTESCU J., 2003, « Coopérations en Europe du Sud-Est : de nouveaux espaces transnationaux », *Le courrier des pays de l'Est*, n° 1039, 14 p.

CRISTESCU J. et MUNTELE I, 2007, « Les conséquences humaines et territoriales du processus d'adhésion de la Roumanie à l'Union Européenne », *L'information géographique,* n°4, 21 p.

DAIANU D., 2004, « Dynamiques euro-atlantiques, réflexions et option européenne », *in* DURANDINC C. (dir.), 2004, *Perspectives roumaines. Du postcommunisme à l'intégration européenne*, L'Harmattan, Paris, p. 69-98.

DARQUES R. et DESLONDES O. (dir.), 2008, « Bulgarie-Roumanie : les nouveaux horizons de l'Union Européenne », *Méditerranée,* n°110, 136 p.

DAUVERGNE S., 2011, *Les espaces urbains et périurbains à usage agricole dans les villes d'Afrique sub-saharienne (Yaoundé et Accra) : une approche de l'intermédiarité en géographie*, Thèse de Doctorat, dir. COUDROY DE LILLE L. et IMBERNON J., ENS Lyon, 390 p.

DAVID J. et DURAND M-G., 1995, « Recherche et université dans l'espace alpin français », *Revue de Géographie Alpine*, n°4, p. 53-63.

DEBARBIEUX B. et HUSSY C., 1996, « Le nouveau Sillon Alpin : territoire en gestation ou invention technocratique ? », *Mappemonde*, n°1, 6 p.

DEBARBIEUX B., 1999, « Figues combinées de la ville et de la montagne. Réflexion sur les catégories de la connaissance géographique », *Revue de Géographie Alpine,* n°1, p. 33-49.

DEBARBIEUX B., 2003, « Territoire », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 910

DEBARBIEUX B., 2009, « Territoire-Territorialité-Territorialisation : aujourd'hui encore, et bien moins que demain… », in, VANIER M. (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation : controverses et perspectives*, Rennes, 228 p.

DEBARBIEUX B. et RUDAZ G., 2010, *Les faiseurs de montagne*, CNRS Editions, Paris, 358 p.

DEBRAY R., 1992, *Vie et mort de l'image*, Gallimard, collection « Bibliothèque des idées », Paris, 412 p.

DELECOURT N., HAPPE-DURIEUX L., LESPINGAL-BASTIDE V., 1997, *Réussir un salon, une foire, une exposition*, Editions du Puits Fleuri, 203 p.

DESMICHEL P., 2008, « La gare monumentale de Canfranc à l'épreuve des temps. Grandeur et décadence d'un patrimoine ferroviaire de la montagne aragonaise (Espagne) », *Cybergéo*, article 420, URL : http://cybergeo.revues.org/18342.

DI MEO G., 1998, *Géographie sociale et territoires*, Nathan collection « Fac », Paris, 320 p.

DI MEO G., SAUVAITRE C., SOUFFLET F., 2004, « Les paysages de l'identité (le cas du Piémont béarnais, à l'est de Pau) », *Géocarrefour,* n°2, p. 131-141.

DOSSE F., 1987, *L'histoire en miettes*, La Découverte Paris, 294 p.

DUBOZ M-L, 2007, « Bulgarie, Roumanie. Interrogations sur leur adhésion à l'Union Européenne », *Le Courrier des pays de l'Est*, n°5, p. 34-42.

DUMITRESCU D., 2007, « L'espace dans le roman de Bram Stoker. Usage touristique d'un mythe », *Géographie et cultures*, n° 61, p. 115-122.

DURANDIN C, 1995, *Histoire des Roumains*, Fayard, Paris, 573 p.

DURANDIN C., 2003, « Roumanie, Bulgarie, un processus de démocratisation », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n°71, p. 82-90.

DURANDINC C. (dir.), 2004, *Perspectives roumaines. Du postcommunisme à l'intégration européenne*, L'Harmattan, Paris, 299 p.

ELLISALDE B., 2002, « Une géographie des territoires », *L'Information Géographique*, n°3, p. 195-205.

ELISSALDE B., 2004, « Postmodernisme », rubrique "Fondements épistémologiques", revue en ligne *Hypergéo,* 4 p, URL : http://www.hypergeo.eu/spip.php?article204#

EMSELLEM K et *al*., 2006, *Pour une géographie des espaces intermédiaires*, Colloque Géopoint, Avignon 2006.

EMSELLEM K., 2009, « L'intermédiaire pour sortir du modèle centre-périphérie », Colloque « Penser les espaces intermédiaires en Europe », ENS LSH Lyon, 4 p.

FABRE E., 2015, à paraître, *Une grande traversée : de la biologie à l'histoire en croisant le loup et les piémonts,* Habilitation à Diriger des Recherches, Perpignan.

FALL J., EGERER H., 2004, « Construire les Carpates : la Convention des Carpates et la recherche d'un idéal spatial », *Revue de géographie alpine*, n° 2, p. 87-97.

FERRIER J-P, 2003, « Territoire », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 917.

FLEURY A., MATHIAN H., SAINT-JULIEN T., 2012, « Définir les centralités commerciales au cœur d'une grande métropole : le cas de Paris *intra muros* », *Cybergéo*, article 588, en ligne URL / http://cybergeo.revues.org/25107

FLOREA V., 1976, « La concentration et la planification agricoles en Roumanie », *Economie rurale*, n° 111, p. 39-49

FORNARA L., 1999, « Genève et le Mont Blanc : la pérennité d'un couple en vue », *Revue de Géographie Alpine*, n°1, p. 71-80.

FOUCAULT M., 1969, *L'archéologie du savoir*, Edition Gallimard, Paris, 275 p.

FOURNY M-C., 2000, « L'identité alpine : un enjeu géopolitique pour les villes », *Revue Histoire des Alpes*, n°5, p. 251-260

FOURNY M-C., PAPA F., PERIGOIS S., 2010, «Un agenda métropolitain pour le Sillon alpin ? Mission de diagnostic préalable sur l'événementiel », *L'observatoire. La revue des politiques culturelles*, n°36, p. 100-105.

GIRAUT F., CHERY J.-P., 2000, « Bassins de coopération intercommunale et hiérarchie urbaine. Les enseignements rhône-alpins », *Données Urbaines n°3*, M.-F. Mattéi & D. Pumain (dirs.), Paris, Anthropos, p. 27-33.

GIRAUT F., 2004, « Le vote extrémiste à l'assaut de nouveaux territoires », *L'Espace géographique*, n°1, p. 87-91.

GIRAUT F., 2005, *Fabriquer des territoires: utopies, modèles et projets*, HDR, Université de Paris I-Panthéon Sorbonne

GRATALOUP C., 2009, *L'invention des continents*, Larousse, 223 p.

GROZA O., 1994, « Paşcani, ville industrielle de Roumanie : année de transition », L'*Espace géographique*, n°4, p. 329-341

GROZA O., REY V., 2008, « Bulgarie et Roumanie, une affaire d'européanisation », *L'Espace géographique*, n°4, 17 p.

GUERMOND Y., 2006, « L'identité territoriale, l'ambiguïté d'un concept géographique », *Espace Géographique*, n°4, p. 291-297.

GUERMOND Y., 2008, « Identité territoriale », *Hypergéo*, index, 3 p., consulté le 22 mai 2012

Groupe INTERFACES, 2008, « L'interface : contribution à l'analyse de l'espace géographique », *L'Espace Géographique*, n°3, p. 193-207.

HOYAUX A-F., 2002, « La dérive du géographe. De la théorie à la rhétorique : où poser les limites de l'argumentation à propos de l'aménagement du territoire ? », *Annales de Géographie*, n°626, p. 380-394.

ION V., 1967, « Les transformations de l'utilisation agricole du sol en Roumanie », *Méditerranée*, n°4, p. 269-282.

JOLIVEAU T., 2011, « Le 22 est-il toujours à Asnières ? Notes sur une cartographie des communications mobiles en France », URL : https://mondegeonumerique.wordpress.com/, consulté en juin 2012

KAPLAN D. (dir.), 2009, *Urban geography*, John Wiley and sons, Hoboken, 484 p.

KARNOOUH C., 2004, « Entre OTAN et Union européenne : la Roumanie aux enchères », *Outre-Terre*, n° 7, p. 285-299

KARNOOUH C., 2004, « Tableaux d'un court voyage en République de Moldavie », *in* DURANDINC C. (dir.), 2004, *Perspectives roumaines. Du postcommunisme à l'intégration européenne*, L'Harmattan, Paris, p. 271-296.

KARNOOUH C., 2005, « Histoires de Roumanie : petites ruptures, légères transformations et grands paradoxes », *Outre-Terre*, n°4, 12 p.

KAYSER B. (dir), 1993, *Naissance des nouvelles campagnes*, DATAR, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 171 p.

LABARONNE D., 1997, « Les lenteurs de la privatisations en Roumanie. Une analyse du comportement des acteurs publics », *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, n° 1, p. 101-128

LABE L., 1565, *Testament*, URL : http://www2.ac- lyon.fr/enseigne/lettres/louise/textes/testamen. Html

LABRUE C., 2010, « La forêt : écran ou écrin de verdure autour de l'habitat ? », http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=2015

LAMPIN-MAILLET C. (coord.), 2010, *Géographie des interfaces, une nouvelle vision des territoires,* Editions Quae, Versailles, 165p.

LE BERRE M., 1992, « Territoires », BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D. (dir.), *Encyclopédie de géographie*, Economica, Paris, 1132 p.

LEFEBVRE M., 2012, « Ceci n'est pas une pipe(rie) : bref propos sur la sémiotique et l'art de Magritte », URL : http://imagesanalyses.univ-paris1.fr/v3/ceci-pipe-bref-41.html, consulté le 6 Mars 2012

LETOURMY A., 1998, « La transition du système de santé en Roumanie 1990-1997 », *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, n° 3, p. 241-259.

LEVY J., 1993, « Autoportrait avec géographie », *Strates*, n°7, URL : http://strates.revues.org/1171

LEVY J., 1999, *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde*, Belin, Paris, 400 p.

LEVY J., 2002, « Sur les conditions d'habitabilité de l'espace », *Annales de Géographie*, n°626, p. 395-405.

LEVY J., 2003, « Interspatialité », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 523

LEVY J., 2003, « Territoire », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 907

LEVY J., 2003, « Topographie », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 927

LEVY J., 2007, « Regarder, voir : un discours informé par la cartographie », *Annales de recherche urbaine*, n°102, p. 131-140.

LEVY J. (dir), 2008, *L'invention du Monde : une géographie de la mondialisation*, Presses de Sciences Po, Paris, 403 p.

LEVY J. et LUSSAULT M. (dir.), 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, 1023 p.

LHOMEL E., 2006, « Roumanie 2005-2006. Sur le seuil de l'Union Européenne », *Le Courrier des pays de l'Est*, numéro 4, p. 250-267

LONGUET I., 1993, « Le musée du Paysan roumain », *Terrain*, consulté le 2 février 2014, URL : http://terrain.revues.org/3078 ; DOI : 10.4000/terrain.3078

LONICER J-A, 1596, *Pannoniae historia chronologica,* 229 p,*http://dspace.bcucluj.ro/handle/123456789/40*

LUSSAULT M., 2003, « Urbain », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 949

LUSSAULT M., 2007, *L'homme spatial*, Seuil, Paris, 366 p.

LUSSAULT M., 2009, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Grasset, Paris, 221 p.

MALTE-BRUN V-A, 1841, *Les jeunes voyageurs en France ou Description pittoresque du sol et des curiosités de ce pays,* Tome 1 et Tome 2, Paris, 580 p.

MALTE-BRUN V-A., vers 1870 [réed. 1983], *Les Savoies. La Savoie et la Haute-Savoie*, Les éditions du Bastion, 145 p.

MANCEBO F., 2006, *Le développement durable*, Paris, Armand Colin, 275 p.

MARTONNE (De) E., 1931, « Europe centrale : Suisse, Autriche, Hongrie, Tchécoslovaquie, Pologne, Roumanie », *in* dir. VIDAL DE LA BLACHE P., GALLOIS L., partie 2 du Tome IV de la *Géographie universelle*, Paris, Armand Colin, 845 p.

MARTONNE (De) E., 1942, « France physique », 1ère partie du Tome VI de la *géographie universelle*, dir. VIDAL DE LA BLACHE P., GALLOIS L., Paris, Armand Colin, 463 p.

MENABREA H., 1990 (réed. 2009), *Histoire de la Savoie*, La fontaine de Siloé, Montmélian, 676 p.

MERLE A., 2011, « Eléments de réflexion sur l'intermédiarité en géographie », *L'Information Géographique,* n°2, p. 88-99.

MITU S., 2006, *Transilvania mea. I storii, mentalitati identitai*, Editura Polirom, Iasi, 461 p.

MOLINARI P, 2009, « Recompositions territoriales en Italie : une perspective de gouvernance plurielle du territoire ? », Colloque « Penser les espaces intermédiaires en Europe », ENS LSH Lyon.

MONNET J, 2009, « Le commerce de rue, ambulant ou informel et ses rapports avec la métropolisation : une ébauche de modélisation », *Autrepart,* n°39, p. 93-109.

MONNIER-RABALL J et RAPPO D., 1995, « Pour une « université alpine » ? », *Revue de Géographie Alpine*, n°4, p. 105-111.

NICOD J., 1985, « Une œuvre monumentale : la géographie physique de la Roumanie », *Méditerranée*, n°4, p. 91-92.

NOICA C., 1943, *Două introduceri și o trecere spre idealism,* Fundația regală pentru literatură și artă, Bucarest, 191 p.

ONDE H., 1951, « Moyen-Pays suisse et Avant-Pays savoyard », *Revue de géographie alpine*, n°1, p. 57-95.

PAINTER J., 2009, « Territoire et réseau : une fausse dichotomie ? », *in* VANIER M., 2009, *Territoires, territorialité, territorialisation : controverses et perspectives*, Rennes, p. 57-67.

PAGNEY F., 1994, « Villes de piémont à risques d'inondations en île tropicales : exemple des Antilles françaises », *Revue de géographie alpine*, n°4, p. 45-57.

PEREC G., 1965, *Les Choses*, Julliard, Paris, 158 p.

PEREC G., 1966, *Quel petit vélo à guidon chromé au fond de la cour ?*, Folio Paris,118 p.

PEREC G, 1968, [réed 2010], *L'art et la manière d'aborder son chef de service pour lui demander une augmentation*, Points, Paris, 71 p.

PEREC G., 1969, *La disparition*, Editions Denoël, Paris, 320 p.

PEREC G., 1974, *Espèces d'espaces*, Editions Galilée, Paris, 125 p.

PEREC G., 1978, *La vie mode d'emploi*, Hachette, Paris, 580 p.

PEREC G., 1979, *Un cabinet d'amateur*, Editions Balland, Paris, 120 p.

PEREC G., 1985, *Penser/Classer*, Hachette, Paris, 184 p.

PERLIK M., 1999, « Processus de périurbanisation dans les villes des Alpes ». *Revue de géographie alpine*, n°1. p. 143-151.

PERLIK M., 2011, « Gentrification alpine : lorsque le village de montagne devient un arrondissement métropolitain », *Revue de Géographie alpine*, n°1, 15 p.

PERLIK M., 2014, « La montagne comme fournisseur global : nouvelles formes de disparités entre montagnes et pôles métropolitains » », Appel à articles pour la *Revue de Géographie alpine*, *http://rga.revues.org/2308*

PIAGET J., 1967, *Logique et connaissance scientifique*, Gallimard, Paris, 1376 p.

PIGEON P., 2007, *L'environnement au défi de l'urbanisation*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 189 p.

PIGEON P., 2011, « Gestion des risques et formation de l'aire urbaine transfrontalière genevoise. », *L'Espace Politique*, n°2,
URL : http://espacepolitique.revues.org/index2010.html

PIGEON P., 2012, *Paradoxes de l'urbanisation. Pourquoi les catastrophes n'empêchent-elles pas l'urbanisation ?*, L'Harmattan, Paris, 274 p.

PIOLLE X., 1995, « Dynamique universitaire et environnement montagnard : réflexions sur l'exemple de Pau, université du piémont pyrénéen », *Revue de géographie alpine*, n°4, p. 99-104.

PLASSMANN G et SUBOTSCH N., 1995, « Les Alpes, objet scientifique et cadre territorial pour les universités alpines », *Revue de Géographie Alpine*, n°4, p. 25-38.

POINSOT Y., 1996, « L'évolution géographique récente du bassin de Lacq : redéploiement industriel et facteurs environnementaux », *Revue de géographie de Lyon*, n°1, p. 55-64.

POEPESCU C., 2004, « Du pouvoir et de l'identité : une cathédrale pour la rédemption de la Roumanie », *in* DURANDINC C. (dir.), 2004, *Perspectives roumaines. Du postcommunisme à l'intégration européenne*, L'Harmattan, Paris, p. 189-212.

PREVELAKIS G., 1996, *Les Balkans, cultures et géopolitique*, Nathan Université, Paris, 191 p.

PROST A., 1996, *Douze leçons sur l'histoire*, Editions du seuil, Paris, 330 p.

PUMAIN D., PAQUOT T., KLEINSCHMAGER R., 2006, *Dictionnaire. La ville et l'urbain*, Editions Economica, Paris, 320 p.

RACINE J-B, 1999, « La ville alpine entre flux et lieux, entre pratiques et représentations », *Revue de Géographie Alpine*, n°1, p. 111-117.

RAFFESTIN C., 1986, « Ecogénèse territoriale et territorialité », in dir. AURIAC F. et BRUNET R. ? *Espaces, jeux et enjeux*, Fayard, Paris, p. 173-185

RAFFESTIN C., 1999, « Un enjeu européen : vivre, penser, imaginer les Alpes », *Revue de Géogreaphie alpine*, n°1, p. 21-30.

RECLUS E., 1876 -1894, *Nouvelle Géographie universelle,* Hachette, Paris, 19 volumes.

RETAILLE D., 1987, « La notion d'anachorisme en géographie », *L'Espace géographique*, n°1, p. 39-41.

REY V., 1972, « Organisation régionale et structure urbaine de la Roumanie, d'après la littérature géographique roumaine récente », *Annales de Géographie*, n°448, p. 711-729

REY V., 1973, « Les structures de l'espace roumain. Typologie par matrice graphique ordonnable », *L'espace géographique*, n°1, p. 37-49

REY V., 1982, « La croissance urbaine en Roumanie », *Annales de Géographie*, n° 508, p. 679-702.

REY V., 1994, « Que devient la Roumanie ? », *L'Espace géographique*, n° 4, p. 289-292

REY V., 2005, « Ploiesti », encyclopédie en ligne *Universalis*, URL : http://www.universalis.fr/encyclopedie/ploesti-ploiesti/, consulté le 5/01/2013

REY V., 2005, « Valachie », encyclopédie en ligne *Universalis*, URL : http://www.universalis.fr/encyclopedie/valachie, consulté le 5/01/2013

REY V. (dir.)., 2007, *Atlas de la Roumanie*, La Documentation Française, Paris, 208 p.

REY V., GROZA O., 2008, « Bulgarie et Roumanie, un entre-deux géopolitique dans l'Union Européenne », *l'Espace géographique*, n° 4, 23 p.

REYNAUD A., 1981, *Société, espace et justice*, Presses universitaires de France, Paris, 263 p.

RIPOLL F. et RIVIERE J., 2007, « La ville dense comme seul espace légitime ? Analyse critique d'un discours dominant sur le vote et l'urbain », *Annales de la recherche urbaine*, n°102, 11 p.

ROLLAND-MAY C., 1984, *Les espaces géographiques flous*, Thèse de doctorat d'Etat, Université de Metz, 450 p.

ROTH H., 2006, *Espaces intermédiaires en recomposition. Les campagnes industrielles allemandes en région de frontières,* Thèse de doctorat, ENS Lettres et Sciences Humaines, 319 p.

RUDAZ G., 2009, « Recompositions territoriales et gouvernance des régions de montagne », *Revue de géographie alpine*, n°2, 12 p.

SHORT J-R., 2006, *Urban theory, a critical assessment*, Palgrave, New York, 258 p.

SIEVERTS T., 2004, *Entre-ville, une lecture de la Zwinschenstadt*, Editions Parenthèses, Marseille, 188 p.

SMOTKINE H., 1968, « De la conception de la géographie en France et en Roumanie », *Annales de Géographie*, n° 423, p. 627-630.

SUTTON K., 2011, *Les Nouvelles Traversées Alpines : entre cospatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialités : une géopolitique circulatoire*, Thèse de doctorat, dir. BERNIER X., Université de Savoie, 577 p.

STAN V., 2005, « La corruption en Roumanie : un mal systémique », *Géopolitique*, n°90, 6 p.

STENDHAL, 1838, *Mémoires d'un touriste*, Ambroise Dupont, Paris, 3 volumes

STOICESCU N., 1976, *Vlad Tepes*, Editura Academei, Bucarest, 238 p.

STOKER B., 1897 [réed. 1975], *Dracula*, Editions 84, Paris, 574 p.

TODOROVA M., 2009 [trad., 2011], *Imaginaire des Balkans*, Editions EHESS, 350 p.

TOMESCU-HATTO O., 2004, « Identité et culture politique dans la Roumanie post-communiste », *in* DURANDINC C. (dir.), 2004, *Perspectives roumaines. Du postcommunisme à l'intégration européenne*, L'Harmattan, Paris, p. 45-67

TURRI E., 1999, « Vérone : une ville à la conquête de la montagne », *Revue de géographie alpine*, n°4, p. 65-79

VANIER M., 2000, « Qu'est-ce que le tiers espace ? Territorialités complexes et construction politique », *Revue de géographie alpine*, n°1, p. 105-113.

VANIER M., 2003, « Le périurbain à l'heure du crapaud buffle : tiers espace de la nature, nature du tiers espace », *Revue de géographie alpine*, n°4, p. 79-89.

VANIER M., 2008, *Le pouvoir des territoires, essai sur l'interterritorialité*, Economica Anthropos, Paris, 160 p.

VANIER M., 2009, *Territoires, territorialité, territorialisation : controverses et perspectives*, Rennes, 228 p.

VEITL P. et DEBARBIEUX B., 1994, « Raoul Blanchard : dire et faire les Alpes », *Revue de Géographie Alpine*, n°4, p. 37-62.

VERGNAUD G., 2009, « Territoires intermédiaires, maillons faibles ? L'intermédiarité neutralisante des nouveaux territoires locaux en France et en Espagne (pays et comarcas) », Colloque « Penser les espaces intermédiaires en Europe », ENS LSH Lyon.

VESCHAMBRE V., 2006, « Penser l'espace comme dimension de la société. Pour une géographie sociale de plain-pied avec les sciences sociales », *in* SECHET R. et VESCHAMBRES V., *Penser et faire la géographie sociale. Contribution à une épistémologie de la géographie sociale*, Presses Universitaires de Rennes, p. 193-210.

VEYRET P., 1951, « Piémont pyrénéen et relief de Piémont », *Revue de géographie alpine*, n°4, p. 795-799.

VEYRET P. et VEYRET G., 1962, « Essai de définition de la montagne », *Revue de Géographie Alpine*, n°1, p. 5-35

VIDAL DE LA BLACHE P., 2006 (réed.), *Tableau de la géographie de la France*, Editions la Table Ronde, Paris, 550 p.

VILLENEUVE A., CASTELEIN A., MEKOUAR M-A., 2002, *Les montagnes et le droit : tendances émergentes*, FAO, Rome, 97 p.

VOLVEY A., 2003, « Terrain », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 904

WOEHRLING J-M., date inconnue, « L'axe fluvial Rhin-Danube : mythes et réalités », *Commission Centrale pour la Navigation du Rhin*, 13 p. URL : http://www.ccr-zkr.org/11010200-fr.html, consulté en 10 août 2013

ZOGNING A., 1994, « Limbe, une ville de piémont d'un volcan actif en milieu tropical humide : le Mont Cameroun », *Revue de géographie alpine*, n°4, p. 71-86.

Articles de journaux, magazines, guides

BAILA C., 2011, « Brașovul are propriul logo pentru promovarea sa turistică », paru dans *Buna Ziua Brasov*, 2 mai 2011.

Collectif, 2012, « Roumanie », guide de voyage *Lonely Planet*, 364 p.

Collectif, 2013, « Bali, voyage sur la Terre élue des dieux », Magazine *Géo*, n° 413, 66 p.

DESGRANGES P-E, 2011, « La métropole trace son sillon », *La voix des allobroges*, 14 juin 2011, en ligne URL : http://www.lavoixdesallobroges.org/politique/381-le-sillon-alpin-de-valence-a-geneve-en-passant-par-la-savoie

LEVY, 2000, « Après la tempête : territoires contre réseaux ? », tribune parue dans *Le Monde* du 11 janvier 2000, p. 17

NEFERU A., 2013, « Roumanie-Bulgarie : un très beau pont…sans route pour l'atteindre », paru dans *Ziarul Financiar* du 20 juin 2013, repris et traduit par Courrier *International,* URL : http://www.courrierinternational.com/article/2013/06/20/un-tres-beau-pont-sans-route-pour-l-atteindre

Documents « territoriaux »

50 ans d'intercommunalité et un projet pour 2020, Magazine *Chambéry Métropole* n°15, Chambéry Métropole, 2007, 16 p

Charte du P.N.R des Bauges 2007-2019, P.N.R des Bauges, 2006, 81 p.

Charte du P.N.R de Chartreuse, 2008 – 2019, P.N.R de Chartreuse, 2007, 74 p

Définition du périmètre de la Convention Alpine, *annexe III*, EURAC research, 2004, p. 4

Etat des lieux des déplacements du Sillon alpin, E.P.C.I du Sillon Alpin, 2007, 8 p.

Implementing an international mountain convention. An approach for the delimitation of the Carpathian Convention area, EURAC Research, 2006, 121 p

L'essentiel de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin, 2010, 6 p

Les cahiers du Sillon alpin, n°4, E.P.C.I du Sillon Alpin, 2005, 12p.

Les cahiers du Sillon alpin n°6, E.P.C.I du Sillon Alpin, 2008, 18p.

Livre I du diagnostic pour une coopération métropolitaine, territoires concernés par le projet *Grand Genève*, 2006, 72 p.

Note critique Sur le Document de Travail de la Commission Européenne (DGREGIO) « Les Territoires avec des caractéristiques géographiques particulières », Groupe 174, 2009, 13 p

Plan de Déplacements Urbains de Chambéry Métropole, Chambéry Métropole, 2004, p. 47.

Plan intégral de développement de Ploiesti-Prahova, Judet de Prahova, 2007, 384 p

Programme Opérationnel Espace Alpin 2007-2013, EURAC Research, 2006, p. 8

Programme Opérationnel Régional, Ministère roumain du développement régional et du tourisme, 2007, 248 p

Ouverture d'une ligne aérienne Paris-Les 3 Vallées en moins de 3 heures, 2012, Les 3 Vallées, 3 p.

Tableau de bord du Sillon alpin, n°4, E.P.C.I du Sillon Alpin, Octobre 2006, 6 p.

Tableau de bord économique du Sillon Alpin, n°6, E.P.C.I du Sillon Alpin, Octobre 2008, 6 p.

Schéma des Déplacements dans l'Albanais, Communauté de communes de l'Albanais, 2009, p. 12

Stratégie de développement du judet de Brasov 2013 -2020 -2030, Judet de Brasov, 2012, 239 p.

Stratégie de développement durable du judet de Buzau 2007 – 2013, Judet de Buzau, 2006, 262 p.

Synthèse de l'observatoire des déplacements du Sillon alpin, n° 1, E.P.C.I du Sillon Alpin, 2006, 8 p.

Synthèse de l'observatoire foncier du Sillon alpin, E.P.C.I du Sillon Alpin, 2008, 8 p.

Sites internet

actulogo.fr, blog dédié aux logos et identités visuelles françaises et internationales

afp.com, site de l'Agence France Presse

agmr.ro, site de l'association des guides de montagne en Roumanie

alinso.eu, site de l'entreprise *Alinso*, spécialisée en stratégies d'investissements et de portefeuilles immobiliers

alpespace.com, site officiel du parc d'activité *Alpespace* de Montmélian

altibus.com, site officiel du réseau de bus *Altibus*

annecy.fr, site officiel de la ville d'Annecy

brasov.ro, site de la ville de Brasov

bzb.ro, site d'information et d'actualités consacré à Brasov

cagi.ch, site du Centre d'Accueil Genève Internationale

cia.gov, site de la C.I.A (Central Intelligence Agency) des Etats-Unis

ccoisans.fr, site de communauté de communes de l'Oisans

cfr.ro, site officiel de la compagnie ferroviaire roumaine

chambe-aix.com, site dédié aux actualités et événements de la région chambérienne et aixoise

chambery-metropole.fr, site de la communauté d'agglomération *Chambéry Métropole*

citylocalnews.com/grenoble, site d'information et d'actualités consacré à Grenoble

courrierinterantioanl.com, site de l'hebdomadaire français *Courrier International*

cpi-transparency.org, site de l'O.N.G Transparency International (lutte contre la corruption)

dambovita.insse.ro., site internet de la Direction des statistiques du Judet Dambovita

datar.gouv.fr, site de la D.A.T.A.R

donnees.banquemondiale.org, site de données de la *Banque mondiale*

ec.europa.eu, site officiel de la Commission Européenne

europa.eu, site de l'Union Européenne

fetedelamontagne.com, site du Festival Montagne et Musique de Palaiseau

gallica.bnf.fr, site des archives de la Bibliothèque Nationale de France

geneve-tourisme.ch, site official de la promotion touristique de Genève

geoatlas.fr, site de cartographie en ligne

goldencarpathian.com, site du festival du film *golden carpathian* organisé à Ploiesti

grandski.org, site officiel du salon Grand ski

grenoble.fr, site officiel de la ville de Grenoble

grid.unep.ch, site des centres de données régionales et mondiales intégrées au Programme des Nations-Unies pour l'Environnement

herewecom.fr, site de l'entreprise *Here we com* basée au Bourget-du-Lac

industrialparc.ro, site du parc d'activité *Industrial Parc* de Ploiesti

insee.fr, site de l'Institut National de Statistique en France

insse.ro, site de l'Institut National de Statistique en Roumanie

iut-sillonalpin.fr, site du réseau des I.U.T du sillon alpin

jgiraud.typepad.fr, blog officiel de Joël Giraud, député des Hautes-Alpes

judbrasov.ro, site du Judet de Brasov

lac-annecy.com, site official de l'office de tourisme du lac d'Annecy

lavoixdesallobroges, site d'information et d'actualités en Savoie

ledauphine.com, site d'information et d'actualités consacré aux Alpes du Nord française

legex.ro, portail de la législation roumaine

lemonde.fr, site d'information et d'actualités national français

lumieresur.chambery.fr, site de valorisation touristique édité par la mairie de Chambéry

mavienouvelle.over-blog.com, site d'une bloggeuse chambérienne

metiersmontagne.org, site du festival des métiers de la montagne

micheldestot.fr, site officiel de Michel Destot maire de Grenoble (1995-2014)

mt.ro, site du ministère des Transports de Roumanie

mturisme.ro, site du ministère du Tourisme en Roumanie

no-tav-savoie.org, site du collectif savoyard opposé au projet ferroviaire Lyon-Turin

pieceetmaindoeuvre.com, blog politique engagé

ploiesti.ro, site de la mairie de Ploiesti

polemetropolitain.fr, site de présentation des projets de pôles métropolitains en France

prefecturabrasov.ro, site de la préfecture du judet de Brasov

primariabuzau.ro, site de la mairie de Buzau

primaria-zarnesti.ro, site de la mairie de Zarnesti

prinbrasov.com, blog dédié à l'actualité de Brasov et ses environs

progsanctuary.ephpbb.com, forum sur la musique progressive et métal

rff.fr, site officiel de Réseau Ferrée de France

salvamont.org, site des secours en montagne en Roumanie

savoie-mont-blanc.com, site officiel de valorisation touristique des départements de Savoie et Haute-Savoie

theguardian.com, site du quotidien anglais *The guardian*

transparency.org, O.N.G pour la lutte contre la corruption

tresor.economie.gouv.fr, site du Ministère de l'économie et des finances en France

valthorens.com, site officiel de la station de ski de Val Thorens

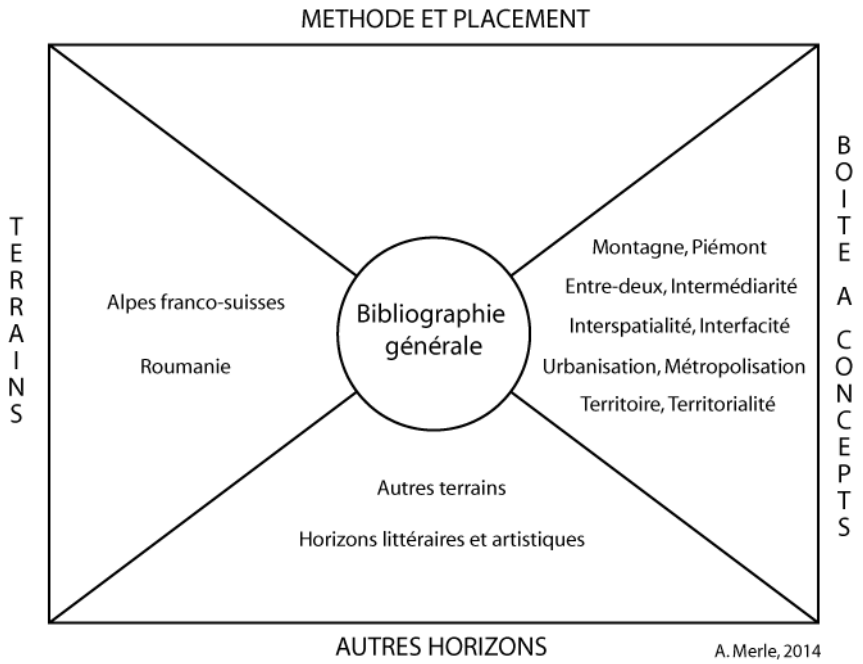
ziuadecj.realitatea.net, site d'informations et d'actualités consacré à Cluj et sa région

ziare.com, site d'informations et d'actualités en Roumanie

Bibliographie et sitographie classées

Ni exhaustivité des sources collectées, ni compilation de lectures ayant pu nous influencer de près ou de loin : sont présentés ici uniquement les ouvrages, articles, documents de communication, sites internet qui ont été cités au cours de ce travail. Concernant les sites internet, seuls les noms des sites figurent, les pages exactes visitées ayant été déjà citées par des notes de bas de page au cours du texte.

Figure 64 : organisation de la bibliographie classée



TERRAINS

Alpes franco-suisses

BERNIER X., 2004, « Les cols routiers dans la traversée des montagnes françaises : contribution à une définition plurivalente et dynamique », in « Traverser la montagne », *Cahiers de géographie Edytem*, n°2, p. 91-102

BERNIER X., 2005, « Les transports en montagne, le bout du tunnel ? », www.cafe-geo.net

BOUMAZA N., 1995, « L'université, la montagne et la géographie », *Revue de Géographie Alpine*, volume 83 n°4, p. 9-14.

BRUNET R., 2008, « La capture du sillon alpin », *Mappemonde*, rubrique « L'image du mois », avril 2008.

CHOLLEY A, 1925, *Les Préalpes de Savoie (Genevois, Bauges) et leur avant-pays, Etude de géographie régionale,* Armand Colin, Paris, 755 p.

COQUET H., 1998, « Les fortifications de Savoie », *L'Histoire en Savoie*, n° 77, 71 p.

COURLET C., 1997, « Globalisation et recomposition territoriale dans le Sillon Alpin », *Revue de Géographie Alpine,* n°3, p. 48-60.

DAVID J. et DURAND M-G., 1995, « Recherche et université dans l'espace alpin français », *Revue de Géographie Alpine*, n°4, p. 53-63.

DEBARBIEUX B. et HUSSY C., 1996, « Le nouveau Sillon Alpin : territoire en gestation ou invention technocratique ? », *Mappemonde*, n°1, 6 p.

FORNARA L., 1999, « Genève et le Mont Blanc : la pérennité d'un couple en vue », *Revue de Géographie Alpine*, n°1, p. 71-80.

FOURNY M-C., 2000, « L'identité alpine : un enjeu géopolitique pour les villes », *Revue Histoire des Alpes*, n°5, p. 251-260

FOURNY M-C., PAPA F., PERIGOIS S., 2010, «Un agenda métropolitain pour le Sillon alpin? Mission de diagnostic préalable sur l'événementiel », *L'observatoire. La revue des politiques culturelles*, n°36, p. 100-105

JOLIVEAU T., 2011, « Le 22 est-il toujours à Asnières ? Notes sur une cartographie des communications mobiles en France », URL : https://mondegeonumerique.wordpress.com/, consulté en juin 2012

MENABREA H., 1990 (réed. 2009), *Histoire de la Savoie*, La fontaine de Siloé, Montmélian, 676 p.

MONNIER-RABALL J et RAPPO D., 1995, « Pour une « université alpine » ? », *Revue de Géographie Alpine*, n°4, p. 105-111

PERLIK M.., 1999, « Processus de périurbanisation dans les villes des Alpes ». *Revue de géographie alpine*, n°1. p. 143-151.

PERLIK M., 2011, « Gentrification alpine : lorsque le village de montagne devient un arrondissement métropolitain », *Revue de Géographie alpine*, n°1, 15 p.

PIGEON P., 2011, « Gestion des risques et formation de l'aire urbaine transfrontalière genevoise. », *L'Espace Politique*, volume 14, n°2, URL : http://espacepolitique.revues.org/index2010.html

RACINE J-B, 1999, « La ville alpine entre flux et lieux, entre pratiques et représentations », *Revue de Géographie Alpine*, n°1, p. 111-117.

RAFFESTIN C., 1999, « Un enjeu européen : vivre, penser, imaginer les Alpes », *Revue de Géogreaphie alpine*, n°1, p. 21-30.

SUTTON K., 2011, *Les Nouvelles Traversées Alpines : entre cospatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialités : une géopolitique circulatoire*, Thèse de doctorat, dir. BERNIER X., Université de Savoie, 577 p.

DESGRANGES P-E, 2011, « La métropole trace son sillon », La voix des allobroges, 14 juin 2011, en ligne URL : http://www.lavoixdesallobroges.org/politique/381-le-sillon-alpin-de-valence-a-geneve-en-passant-par-la-savoie

50 ans d'intercommunalité et un projet pour 2020, Magazine *Chambéry Métropole* n°15, Chambéry Métropole, 2007, 16 p

Charte du P.N.R des Bauges 2007-2019, P.N.R des Bauges, 2006, 81 p.

Charte du P.N.R de Chartreuse, 2008 – 2019, P.N.R de Chartreuse, 2007, 74 p

Définition du périmètre de la Convention Alpine, *annexe III*, EURAC research, 2004, p. 4

Etat des lieux des déplacements du Sillon alpin, E.P.C.I du Sillon Alpin, 2007, 8 p.

L'essentiel de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin, 2010, 6 p

Les cahiers du Sillon alpin, n°4, E.P.C.I du Sillon Alpin, 2005, 12p.

Les cahiers du Sillon alpin n°6, E.P.C.I du Sillon Alpin, 2008, 18p.

Livre I du diagnostic pour une coopération métropolitaine, territoires concernés par le projet *Grand Genève*, 2006, 72 p.

Note critique Sur le Document de Travail de la Commission Européenne (DGREGIO) « Les Territoires avec des caractéristiques géographiques particulières », Groupe 174, 2009, 13 p

Plan de Déplacements Urbains de Chambéry Métropole, Chambéry Métropole, 2004, p. 47.

Programme Opérationnel Espace Alpin 2007-2013, EURAC Research, 2006, p. 8

Ouverture d'une ligne aérienne Paris-Les 3 vallées en moins de 3 heures, 2012, Les 3 vallées, 3 p.

Tableau de bord du Sillon alpin, n°4, E.P.C.I du Sillon Alpin, Octobre 2006, 6 p.

Tableau de bord économique du Sillon Alpin, n°6, E.P.C.I du Sillon Alpin, Octobre 2008, 6 p.

Schéma des Déplacements dans l'Albanais, Communauté de communes de l'Albanais, 2009, p. 12

Synthèse de l'observatoire des déplacements du Sillon alpin, n° 1, E.P.C.I du Sillon Alpin, 2006, 8 p.

Synthèse de l'observatoire foncier du Sillon alpin, E.P.C.I du Sillon Alpin, 2008, 8 p.

alpespace.com, site officiel du parc d'activité *Alpespace* de Montmélian

altibus.com, site officiel du réseau de bus *Altibus*

annecy.fr, site officiel de la ville d'Annecy

cagi.ch, site du Centre d'Accueil Genève Internationale

cia.gov, site de la C.I.A (Central Intelligence Agency) des Etats-Unis

ccoisans.fr, site de communauté de communes de l'Oisans

chambe-aix.com, site dédié aux actualités et événements de la région chambérienne et aixoise

chambery-metropole.fr, site de la communauté d'agglomération *Chambéry Métropole*

citylocalnews.com/grenoble, site d'information et d'actualités consacré à Grenoble

fetedelamontagne.com, site du Festival Montagne et Musique de Palaiseau

gallica.bnf.fr, site des archives de la Bibliothèque Nationale de France

geneve-tourisme.ch, site official de la promotion touristique de Genève

grandski.org, site officiel du salon Grand ski

grenoble.fr, site officiel de la ville de Grenoble

grid.unep.ch, site des centres de données régionales et mondiales intégrées au Programme des

herewecom.fr, site de l'entreprise *Here we com* basée au Bourget-du-Lac

iut-sillonalpin.fr, site du réseau des I.U.T du sillon alpin

jgiraud.typepad.fr, blog officiel de Joël Giraud, député des Hautes-Alpes

lac-annecy.com, site official de l'office de tourisme du lac d'Annecy

lavoixdesallobroges, site d'information et d'actualités en Savoie

ledauphine.com, site d'information et d'actualités consacré aux Alpes du Nord française

lumieresur.chambery.fr, site de valorisation touristique édité par la mairie de Chambéry

mavienouvelle.over-blog.com, site d'une bloggeuse chambérienne

metiersmontagne.org, site du festival des métiers de la montagne

micheldestot.fr, site officiel de Michel Destot maire de Grenoble (1995-2014)

no-tav-savoie.org, site du collectif savoyard opposé au projet ferroviaire Lyon-Turin

pieceetmaindoeuvre.com, blog politique engagé

polemetropolitain.fr, site de présentation des projets de pôles métropolitains en France

rff.fr, site officiel de Réseau Ferrée de France

savoie-mont-blanc.com, site officiel de valorisation touristique des départements de Savoie et Haute-Savoie

valthorens.com, site officiel de la station de ski de Val Thorens

Roumanie

AMBRUSTER A., 1977, *La Romanité des roumains : Histoire d'une idée*, Academiei Republicii Socialiste Romania, Bucarest, 279 p.

ANCUTA C., 2008, « L'impact des politiques européennes sur l'espace rural roumain : le cas des financements SAPARD », *Méditerranée*, n°110, p. 79-92.

BOIA L., 2003, *La Roumanie, un pays à la frontière de l'Europe*, Les belles lettres, Paris,, 410 p.

BOULINEAU E., 2001, « Un géographe traceur de frontières : Emmanuel de Martonne et la Roumanie », *L'Espace géographique*, n°4, p. 358-369.

BOULINEAU E., 2008, « Le Danube dans les Balkans : introduction au dossier », *Balkanologie*, - URL : http://balkanologie.revues.org/382. Consulté le 27 juin 2013.

BOULINEAU E., SUCIU M., 2008, « Décentralisation et régionalisation en Bulgarie et en Roumanie. Les ambigüités de l'européanisation », *L'Espace géographique*, 14 p.

BRATOSIN O., 2008, « Călăraşi et le Danube : une relation en demi-teinte entre la ville roumaine et le fleuve », *Balkanologie*, URL : http://balkanologie.revues.org/389. Consulté le 26 juin 2013.

CAPELLE-POGACEAN A, 2000, « Roumanie, l'utopie unitaire en question », *Critique internationale* n°6, 20 p.

CETERCHI I., 1992, « Les problèmes institutionnels de la transition en Roumanie », *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, n° 4, p 89-125

COTET P., « Problèmes de géomorphologie historique en Roumanie. La pénéplanation des Carpates occidentales et méridionales », *Annales de Géographie*, n° 417, p. 552-570

CRISTESCU J., 2003, « Coopérations en Europe du Sud-Est : de nouveaux espaces transnationaux », *Le courrier des pays de l'Est*, n° 1039, 14 p.

CRISTESCU J. et MUNTELE I, 2007, « Les conséquences humaines et territoriales du processus d'adhésion de la Roumanie à l'Union Européenne », *L'information géographique,* n°4, 21 p.

DAIANU D., 2004, « Dynamiques euro-atlantiques, réflexions et option européenne », *in* DURANDINC C. (dir.), 2004, *Perspectives roumaines. Du postcommunisme à l'intégration européenne*, L'Harmattan, Paris, p. 69-98

DARQUES R. et DESLONDES O. (dir.), 2008, « Bulgarie-Roumanie : les nouveaux horizons de l'Union Européenne », *Méditerranée,* n°110, 136 p.

DUBOZ M-L, 2007, «Bulgarie, Roumanie. Interrogations sur leur adhésion à l'Union Européenne », *Le Courrier des pays de l'Est*, n°5, p. 34-42

DUMITRESCU D., 2007, « L'espace dans le roman de Bram Stoker. Usage touristique d'un mythe », *Géographie et cultures*, n° 61, p. 115-122.

DURANDIN C, 1995, *Histoire des Roumains*, Fayard, Paris, 573 p.

DURANDIN C., 2003, «Roumanie, Bulgarie, un processus de démocratisation », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n°71, p. 82-90

DURANDINC C. (dir.), 2004, *Perspectives roumaines. Du postcommunisme à l'intégration européenne*, L'Harmattan, Paris, 299 p.

FALL JULIET J., EGERER H., 2004, «Construire les Carpates : la Convention des Carpates et la recherché d'un idéal spatial», *Revue de géographie alpine*, n° 2, p. 87-97

FLOREA V., 1976, « La concentration et la planification agricoles en Roumanie », *Economie rurale*, n° 111, p. 39-49

GROZA O., 1994, « Paşcani, ville industrielle de Roumanie : année de transition », *Espace géographique*, n°4, p. 329-341

GROZA O., REY V., 2008, « Bulgarie et Roumanie, une affaire d'européanisation », *L'Espace géographique*, n°4, 17 p.

ION V., 1967, « Les transformations de l'utilisation agricole du sol en Roumanie », *Méditerranée*, n°4, p. 269-282.

KARNOOUH, 2004, «Entre OTAN et Union européenne : la Roumanie aux enchères », *Outre-Terre*, n° 7, p. 285-299

KARNOOUH C., 2004, « Tableaux d'un court voyage en République de Moldavie », *in* DURANDINC C. (dir.), 2004, *Perspectives roumaines. Du postcommunisme à l'intégration européenne*, L'Harmattan, Paris, p. 271-296. .

KARNOOUH, 2005, « Histoires de Roumanie : petites ruptures, légères transformations et grands paradoxes », *Outre-Terre*, n°4, 12 p.

LABARONNE D., 1997, « Les lenteurs de la privatisations en Roumanie. Une analyse du comportement des acteurs publics », *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, n° 1, p. 101-128

LETOURMY A., 1998, « La transition du système de santé en Roumanie 1990-1997 », *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, n° 3, p. 241-259.

LHOMEL E., 2006, « Roumanie 2005-2006. Sur le seuil de l'Union Européenne », *Le Courrier des pays de l'Est*, numéro 4, p. 250-267

LONGUET I., 1993, « Le musée du Paysan roumain », *Terrain*, consulté le 2 février 2014, URL : http://terrain.revues.org/3078 ; DOI : 10.4000/terrain.3078

LONICER J-A, 1596, *Pannoniae historia chronologica,* 229 p,*http://dspace.bcucluj.ro/handle/123456789/40*

MITU S., 2006, *Transilvania mea. I storii, mentalitati identitai*, Editura Polirom, Iasi, 461 p.

NICOD J., 1985, « Une œuvre monumentale : la géographie physique de la Roumanie », *Méditerranée*, n°4, p. 91-92

NOICA C., 1943, *Două introduceri și o trecere spre idealism,* Fundația regală pentru literatură și artă, Bucarest, 191 p.

POEPESCU C., 2004, « Du pouvoir et de l'identité : une cathédrale pour la rédemption de la Roumanie », *in* DURANDINC C. (dir.), 2004, *Perspectives roumaines. Du postcommunisme à l'intégration européenne*, L'Harmattan, Paris, p. 189-212.

PREVELAKIS G., 1996, *Les Balkans, cultures et géopolitique*, Nathan Université, Paris, 191 p.

REY V., 1972, « Organisation régionale et structure urbaine de la Roumanie, d'après la littérature géographique roumaine récente », *Annales de Géographie*, n°448, p. 711-729

REY V., 1973, « Les structures de l'espace roumain. Typologie par matrice graphique ordonnable », *Espace géographique*, n°1, p. 37-49

REY V., 1982, « La croissance urbaine en Roumanie », *Annales de Géographie*, n° 508, p. 679-702.

REY V., 1994, « Que devient la Roumanie ? », *Espace géographique*, n° 4, p. 289-292

REY V., 2005, « Ploiesti », encyclopédie en ligne *Universalis*, URL : http://www.universalis.fr/encyclopedie/ploesti-ploiesti/, consulté le 5/01/2013

REY V., 2005, « Valachie », encyclopédie en ligne *Universalis*, URL : http://www.universalis.fr/encyclopedie/valachie, consulté le 5/01/2013

REY V. et *al.*, 2007, *Atlas de la Roumanie*, La Documentation Française, Paris, 208 p.

REY V., GROZA O., 2008, « Bulgarie et Roumanie, un entre-deux géopolitique dans l'Union Européenne », *l'Espace géographique*, n° 4, 23 p.

SMOTKINE H., 1968, « De la conception de la géographie en France et en Roumanie », *Annales de Géographie*, n° 423, p. 627-630.

STAN V., 2005, « La corruption en Roumanie : un mal systémique », *Géopolitique*, n°90, 6 p.

TODOROVA M., 2009 [trad., 2011], *Imaginaire des Balkans*, Editions EHESS, 350 p.

TOMESCU-HATTO, 2004, « Identité et culture politique dans la Roumanie post-communiste », *in* DURANDINC C. (dir.), 2004, *Perspectives roumaines. Du postcommunisme à l'intégration européenne*, L'Harmattan, Paris, p. 45-67

WOEHRLING J-M., date inconnue, « L'axe fluvial Rhin-Danube : mythes et réalités », *Commission Centrale pour la Navigation du Rhin*, 13 p. URL : http://www.ccr-zkr.org/11010200-fr.html, consulté en 10 août 2013

BAILA C., 2011, « Brașovul are propriul logo pentru promovarea sa turistică », paru dans *Buna Ziua Brasov*, 2 mai 2011.

Collectif, 2012, « Roumanie », guide de voyage *Lonely Planet*, 364 p.

NEFERU A., 2013, « Roumanie-Bulgarie : un très beau pont…sans route pour l'atteindre », paru dans *Ziarul Financiar* du 20 juin 2013, repris et traduit par Courrier *International,* URL : http://www.courrierinternational.com/article/2013/06/20/un-tres-beau-pont-sans-route-pour-l-atteindre

Implementing an international mountain convention. An approach for the delimitation of the Carpathian Convention area, EURAC Research, 2006, 121 p

Plan intégral de développement de Ploiesti-Prahova, Judet de Prahova, 2007, 384 p

Programme Opérationnel Régional, Ministère roumain du développement régional et du tourisme, 2007, 248 p

Stratégie de développement du judet de Brasov 2013 -2020 -2030, Judet de Brasov, 2012, 239 p.

Stratégie de développement durable du judet de Buzau 2007 – 2013, Judet de Buzau, 2006, 262 p.

agmr.ro, site de l'association des guides de montagne en Roumanie

alinso.eu, site de l'entreprise *Alinso*, spécialisée en stratégies d'investissements et de portefeuilles immobiliers

brasov.ro, site de la ville de Brasov

bzb.ro, site d'information et d'actualités consacré à Brasov

cfr.ro, site officiel de la compagnie ferroviaire roumaine

dambovita.insse.ro., site internet de la Direction des statistiques du Judet Dambovita

goldencarpathian.com, site du festival du film *golden carpathian* organisé à Ploiesti

industrialparc.ro, site du parc d'activité *Industrial Parc* de Ploiesti

insse.ro, site de l'Institut National de Statistique en Roumanie

judbrasov.ro, site du Judet de Brasov

legex.ro, portail de la législation roumaine

mt.ro, site du ministère des Transports de Roumanie

mturisme.ro, site du ministère du Tourisme en Roumanie

ploiesti.ro, site de la mairie de Ploiesti

prefecturabrasov.ro, site de la préfecture du judet de Brasov

primariabuzau.ro, site de la mairie de Buzau

primaria-zarnesti.ro, site de la mairie de Zarnesti

prinbrasov.com, blog dédié à l'actualité de Brasov et ses environs

salvamont.org, site des secours en montagne en Roumanie

ziuadecj.realitatea.net, site d'informations et d'actualités consacré à Cluj et sa région

ziare.com, site d'informations et d'actualités en Roumanie

BOITE A NOTIONS ET CONCEPTS

Montagne, piémont

ANTOINE J-M et *alii*., 1994, « Cartographie des risques naturels dans les Pyrénées et sur leur piémont », *Mappemonde*, n°4, 12 p.

BERNIER X., 2004, « Les cols routiers dans la traversée des montagnes françaises : contribution à une définition plurivalente et dynamique », in « Traverser la montagne », *Cahiers de géographie Edytem*, n°2, p. 91-102

BERNIER X., 2005, « Les transports en montagne, le bout du tunnel ? », www.cafe-geo.net

BOUMAZA N., 1995, « L'université, la montagne et la géographie », *Revue de Géographie Alpine*, volume 83 n°4, p. 9-14.

BROGGIO C., 2002, « La politique de la montagne en France », *Hérodote*, n°4, p. 147-158

CALVET M. et *al.*, 2001, *Piémonts*, Toulouse, *Sud Ouest européen*, numéro spécial, Presses Universitaires du Mirail, 96 p.

CHOLLEY A, 1925, *Les Préalpes de Savoie (Genevois, Bauges) et leur avant-pays, Etude de géographie régionale,* Armand Colin, Paris, 755 p.

DEBARBIEUX B., 1999, « Figues combinées de la ville et de la montagne. Réflexion sur les catégories de la connaissance géographique », *Revue de Géographie Alpine,* n°1, p. 33-49.

DEBARBIEUX B. et RUDAZ G., 2010, *Les faiseurs de montagne*, CNRS Editions, Paris, 358 p.

DI MEO G., SAUVAITRE C., SOUFFLET F., 2004, « Les paysages de l'identité (le cas du Piémont béarnais, à l'est de Pau) », *Géocarrefour,* n°2, p. 131-141.

FABRE E., 2015, à paraître, *Une grande traversée : de la biologie à l'histoire en croisant le loup et les piémonts,* Habilitation à Diriger des Recherches, Perpignan.

LABE L., 1565, *Testament*, URL : http://www2.ac- lyon.fr/enseigne/lettres/louise/textes/testamen. Html

MALTE-BRUN V-A, 1841, *Les jeunes voyageurs en France ou Description pittoresque du sol et des curiosités de ce pays,* Tome 1 et Tome 2, Paris, 580 p.

MALTE-BRUN V-A., vers 1870 [réed. 1983], *Les Savoies. La Savoie et la Haute-Savoie*, Les éditions du Bastion, 145 p.

MARTONNE (De) E., 1931, « Europe centrale : Suisse, Autriche, Hongrie, Tchécoslovaquie, Pologne, Roumanie », partie 2 du Tome IV de la *Géographie universelle*, dir. VIDAL DE LA BLACHE P., GALLOIS L., Paris, Armand Colin, 845 p.

MARTONNE (De) E., 1942, « France physique », 1ère partie du Tome VI de la *géographie universelle*, dir. VIDAL DE LA BLACHE P., GALLOIS L., Paris, Armand Colin, 463 p.

ONDE H., 1951, « Moyen-Pays suisse et Avant-Pays savoyard », *Revue de géographie alpine*, n°1, p. 57-95.

PAGNEY F., 1994, « Villes de piémont à risques d'inondations en île tropicales : exemple des Antilles françaises », *Revue de géographie alpine*, n°4, p. 45-57

PERLIK M., 2014, « La montagne comme fournisseur global : nouvelles formes de disparités entre montagnes et pôles métropolitains » », Appel à articles pour la *Revue de Géographie alpine*, *http://rga.revues.org/2308*

PIOLLE X., 1995, « Dynamique universitaire et environnement montagnard : réflexions sur l'exemple de Pau, université du piémont pyrénéen », *Revue de géographie alpine*, n°4, p. 99-104.

PLASSMANN G et SUBOTSCH N., 1995, « Les Alpes, objet scientifique et cadre territorial pour les universités alpines », *Revue de Géographie Alpine*, n°4, p. 25-38.

POINSOT Y., 1996, « L'évolution géographique récente du bassin de Lacq : redéploiement industriel et facteurs environnementaux », *Revue de géographie de Lyon*, n°1, p. 55-64.

RECLUS E., 1876 -1894, *Nouvelle Géographie universelle,* Hachette, Paris, 19 volumes.

RUDAZ G., 2009, « Recompositions territoriales et gouvernance des régions de montagne », *Revue de géographie alpine*, n°2, 12 p.

TURRI E., 1999, « Vérone : une ville à la conquête de la montagne », *Revue de géographie alpine*, n°4, p. 65-79

VEITL P. et DEBARBIEUX B., 1994, « Raoul Blanchard : dire et faire les Alpes », *Revue de Géographie Alpine*, n°4, p. 37-62.

VEYRET P., 1951, « Piémont pyrénéen et relief de Piémont », *Revue de géographie alpine*, n°4, p. 795-799.

VEYRET P. et VEYRET G., 1962, « Essai de définition de la montagne », *Revue de Géographie Alpine*, n°1, p. 5-35

VIDAL DE LA BLACHE P., 2006 (réed.), *Tableau de la géographie de la France*, Editions la Table Ronde, Paris, 550 p.

VILLENEUVE A., CASTELEIN A., MEKOUAR M-A., 2002, *Les montagnes et le droit : tendances émergentes*, FAO, Rome, 97 p.

ZOGNING A., 1994, « Limbe, une ville de piémont d'un volcan actif en milieu tropical humide : le Mont Cameroun », *Revue de géographie alpine*, n°4, p. 71-86.

Entre-deux, intermédiarité

BAUER G. et ROUX J-M., 1976, *La rurbanisation*, Editions du Seuil. Paris, 192 p.

BAVOUX J.-J., 1993, « La Bourgogne, un archétype d'espace intermédiaire », *Annales de Géographie*, n° 570, p. 162-174.

BAVOUX J.-J. (dir.), 1994, *Les espaces intermédiaires, un nouveau concept ?* Laboratoire de Géographie humaine de l'Université de Bourgogne, Dijon, 282 p.

BONERANDI E., 1999, « La Thiérache, un espace intermédiaire entre crise et mutation », *Hommes et Terres du Nord*, n°2, p. 85-96.

BONERANDI E., LANDEL P.-A., ROUX E., 2001, « Les espaces intermédiaires, forme hybride : ville en campagne, campagne en ville ? », *Revue de géographie alpine*, n°4, p. 65-77.

BONERANDI E. et ROTH H, 2007, « Pour une géographie des espaces anti-héros : au-delà de la banalité des espaces intermédiaires », d'après le colloque *Les dynamiques territoriales, débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires*, colloque de l'ASRDLF, Grenoble - Chambéry, 16 p.

BONNEFOY Y., 1982, *L'arrière-pays*, Skira, Genève, 148 p.

BOULINEAU E. et COUDROY DE LILLE L. (dir), 2009, Colloque « Penser les espaces intermédiaires en Europe », ENS LSH Lyon.

BOUMAZA N., DAVID J., FOURNY M.C., GUIBOURDENCHE H., 1990, « Le développement local dans les montagnes intermédiaires », *Dossiers de la Revue de Géographie Alpine,* n° 5, 106 p.

COMMENGES H., 2011, « Définir l'intermédiarité par le système des mobilités spatiales », in *Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires*, Clermont Ferrand, 21 p.

DAUVERGNE S., 2011, *Les espaces urbains et périurbains à usage agricole dans les villes d'Afrique sub-saharienne (Yaoundé et Accra) : une approche de l'intermédiarité en géographie*, Thèse de Doctroat, ENS Lyon, L. Coudroy de Lille et J. Imbernon (dir.), 390 p.

EMSELLEM K et *al*., 2006, *Pour une géographie des espaces intermédiaires*, Colloque Géopoint, Avignon 2006.

EMSELLEM K., 2009, « L'intermédiaire pour sortir du modèle centre-périphérie », Colloque « Penser les espaces intermédiaires en Europe », ENS LSH Lyon, 4 p.

KAYSER B. (dir), 1993, *Naissance des nouvelles campagnes*, DATAR, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 171 p.

MERLE A., 2011, « Eléments de réflexion sur l'intermédiarité en géographie », *L'Information Géographique,* volume 75, p. 88-99.

MOLINARI P, 2009, « Recompositions territoriales en Italie : une perspective de gouvernance plurielle du territoire ? », Colloque « Penser les espaces intermédiaires en Europe », ENS LSH Lyon.

MONNET J, 2009, « Le commerce de rue, ambulant ou informel et ses rapports avec la métropolisation : une ébauche de modélisation », *Autrepart,* n°39, p. 93-109.

REYNAUD A., 1981, *Société, espace et justice*, Presses universitaires de France, Paris, 263 p.

ROLLAND-MAY C., 1984, *Les espaces géographiques flous*, Thèse de doctorat d'Etat, Université de Metz, 450 p.

ROTH H., 2006, *Espaces intermédiaires en recomposition. Les campagnes industrielles allemandes en région de frontières,* Thèse de doctorat, ENS Lettres et Sciences Humaines, 319 p.

SIEVERTS T., 2004, *Entre-ville, une lecture de la Zwinschenstadt*, Editions Parenthèses, Marseille, 188 p.

VANIER M., 2000, « Qu'est-ce que le tiers espace ? Territorialités complexes et construction politique », *Revue de géographie alpine*, n°1, p. 105-113.

VANIER M., 2003, « Le périurbain à l'heure du crapaud buffle : tiers espace de la nature, nature du tiers espace », *Revue de géographie alpine*, n°4, p. 79-89.

VANIER M., 2008, *Le pouvoir des territoires, essai sur l'interterritorialité*, Economica Anthropos, Paris, 160 p.

VERGNAUD G., 2009, « Territoires intermédiaires, maillons faibles ? L'intermédiarité neutralisante des nouveaux territoires locaux en France et en Espagne (pays et comarcas) », Colloque « Penser les espaces intermédiaires en Europe », ENS LSH Lyon.

Interspatialité, Interfacité

Groupe INTERFACES, 2008, « L'interface : contribution à l'analyse de l'espace géographique », *L'Espace Géographique*, n°3, p. 193-207.

LAMPIN-MAILLET C et *al.*, 2010, *Géographie des interfaces, une nouvelle vision des territoires,* Editions Quae, Versailles, 165p.

LEVY J., 2003, « Interspatialité », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 523

LEVY J., 2003, « Topographie », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 927

SUTTON K., 2011, *Les Nouvelles Traversées Alpines : entre cospatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialités : une géopolitique circulatoire*, Thèse de doctorat, dir. BERNIER X., Université de Savoie, 577 p.

Urbanisation, métropolisation

DELECOURT N., HAPPE-DURIEUX L., LESPINGAL-BASTIDE V., 1997, *Réussir un salon, une foire, une exposition*, Editions du Puits Fleuri, 203 p.

ASCHER F., 2003, « Métropolisation », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 612

BECK T. et LAEVEN L., 2005, « Institution Building and Growth in Transition Economies », *World Bank Policy Research Working Paper*, n°3567

DELECOURT N., HAPPE-DURIEUX L., LESPINGAL-BASTIDE V., 1997, *Réussir un salon, une foire, une exposition*, Editions du Puits Fleuri, 203 p.

FLEURY A., MATHIAN H., SAINT-JULIEN T., 2012, « Définir les centralités commerciales au cœur d'une grande métropole : le cas de Paris *intra muros* », *Cybergéo*, article 588, en ligne URL / http://cybergeo.revues.org/25107

KAPLAN D. et alii, 2009, *Urban geography*, John Wiley and sons, Hoboken, 484 p.

LUSSAULT M., 2003, « Urbain », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 949

LUSSAULT M., 2007, *L'homme spatial*, Seuil, Paris, 366 p.

LUSSAULT M., 2009, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Grasset, Paris, 221 p.

PIGEON P., 2007, *L'environnement au défi de l'urbanisation*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 189 p.

PIGEON P., 2011, « Gestion des risques et formation de l'aire urbaine transfrontalière genevoise. », *L'Espace Politique*, volume 14, n°2, URL : http://espacepolitique.revues.org/index2010.html

PIGEON P., 2012, *Paradoxes de l'urbanisation. Pourquoi les catastrophes n'empêchent-elles pas l'urbanisation ?*, L'Harmattan, Paris, 274 p.

PUMAIN D., PAQUOT T., KLEINSCHMAGER R., 2006, *Dictionnaire. La ville et l'urbain*, Editions Economica, Paris, 320 p.

SHORT J-R., 2006, *Urban theory, a critical assessment*, Palgrave, New York, 258 p.

Territoire, territorialité

ANTHEAUME B., GIRAUT F. (dir), 2005, *Le territoire est mort. Vive les territoires !*, IRD, Paris, 385 p.

BADIE B., 1995, *La fin des territoires*, Fayard, Paris, 278 p.

DEBARBIEUX B., 2003, « Territoire », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 910

DEBARBIEUX B., 2009, « Territoire-Territorialité-Territorialisation : aujourd'hui encore, et bien moins que demain… », in, VANIER M. (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation : controverses et perspectives*, Rennes, 228 p.

DI MEO G., 1998, *Géographie sociale et territoires*, Nathan collection « Fac », Paris, 320 p.

ELLISALDE B., 2002, «Une géographie des territoires», *L'Information Géographique*, n°3, p. 195-205.

FERRIER J-P, 2003, « Territoire », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 917

GIRAUT F., 2004, « Le vote extrémiste à l'assaut de nouveaux territoires », *L'Espace géographique*, n°1, p. 87-91.

GUERMOND Y., 2006, « L'identité territoriale, l'ambiguïté d'un concept géographique », *Espace Géographique*, n°4, p. 291-297.

GUERMOND Y., 2008, « Identité territoriale », *Hypergéo*, index, 3 p, consulté le 22 mai 2012

LE BERRE M., 1992, « Territoires », *Encyclopédie de géographie*, BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D. (dir.), Economica, Paris, 1132 p.

LEVY J., 2003, « Territoire », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 907

LEVY J., 2003, « Topographie », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 927

PAINTER J., 2009, « Territoire et réseau : une fausse dichotomie ? », *in* VANIER M., 2009, *Territoires, territorialité, territorialisation : controverses et perspectives*, Rennes, p. 57-67.

RAFFESTIN C., 1986, « Ecogénèse territoriale et territorialité », in *Espaces, jeux et enjeux*, AURIAC F. et BRUNET R. (dir), Fayard, Paris, p. 173-185

VANIER M., 2008, *Le pouvoir des territoires, essai sur l'interterritorialité*, Economica Anthropos, Paris, 160 p.

VANIER M., 2009, *Territoires, territorialité, territorialisation : controverses et perspectives*, Rennes, 228 p.

Autres

ALGAN Y. et CAHUC P., 2007, *La société de défiance. Comment le modèle social français s'autodétruit*, Editions Ens, Paris, 100 p.

LABRUE C., 2010, « La forêt : écran ou écrin de verdure autour de l'habitat ? », http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=2015

MANCEBO F., 2006, *Le développement durable*, Paris, Armand Colin, 275 p.

RETAILLE D., 1987, « La notion d'anachorisme en géographie », *L'Espace géographique*, n°1, p. 39-41.

METHODE ET PLACEMENT

BATAILLON C., 2009, *Géographes, génération 1930,* Presses Universitaires de Rennes, 226 p.

BERTHIER N., 2006, *Les techniques d'enquête en sciences sociales*, Armand Colin, Paris, 352 p.

BONNEFOY Y., 1982, *L'arrière-pays*, Skira, Genève, 148 p.

BOURGEAT S., 2007, *La thèse d'Etat de géographie (1960-1984) : la diffusion de l'innovation au risque des contraintes disciplinaires,* dir. SOUBEYRAN O., Université Joseph Fourier, Grenoble, 422 p.

BOURGEAT S., 2008, « La thèse d'Etat, frein ou infusoir de l'innovation disciplinaire ? Le cas de la diffusion en France du concept de sous-développement », *Cahiers de géographie du Québec*, n° 145, p. 27-42

BRUNET R., 2009, « Compte rendu de lecture ; l'invention des continents de C. Grataloup », *Mappemonde*.

CALBERAC Y., 2007, « Le terrain des géographes, entre tradition et légitimation du chercheur » *in* « Approches des terrains de recherches », Actes du colloque organisé par Doc'Géo, Bordeaux, 28 mars 2006, Cahiers ADES, n°1

CALBERAC Y., 2010, *Terrains de géographes, géographes de terrain. Communauté et imaginaire disciplinaire au miroir des pratiques de terrain des géographes français du XXe siècle*, Thèse de doctorat en géographie, dir. LEFORT I., Université Lumière-Lyon II, 396 p.

CALBERAC Y., 2011, « Le terrain des géographes est-il un terrain géographique ? Le terrain d'un épistémologue », *Carnets de géographe*, n°2, Rubrique « Carnets de terrains », 6 p.

DEBRAY R., 1992, *Vie et mort de l'image*, Gallimard, collection « Bibliothèque des idées », Paris, 412 p.

DOSSE F., 1987, *L'histoire en miettes*, La Découverte Paris, 294 p.

ELISSALDE B., 2004, «Postmodernisme», rubrique "Fondements épistémologiques", revue en ligne *Hypergéo,* 4 p, URL : http://www.hypergeo.eu/spip.php?article204#

FOUCAULT M., 1969, *L'archéologie du savoir*, Edition Gallimard, Paris, 275 p.

GRATALOUP C., 2009, *L'invention des continents*, Larousse, 223 p.

HOYAUX A-F., 2002, « La dérive du géographe. De la théorie à la rhétorique : où poser les limites de l'argumentation à propos de l'aménagement du territoire ? », *Annales de Géographie*, n°626, p. 380-394.

LEVY J., 1993, « Autoportrait avec géographie », *Strates*, n°7, URL : http://strates.revues.org/1171

LEVY J., 1999, *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde*, Belin, Paris, 400 p.

LEVY, 2000, « Après la tempête : territoires contre réseaux ? », tribune parue dans *Le Monde* du 11 janvier 2000, p. 17

LEVY J., 2002, « Sur les conditions d'habitabilité de l'espace », *Annales de Géographie*, n°626, p. 395-405.

LEVY J. (dir), 2008, *L'invention du Monde : une géographie de la mondialisation*, Presses de Sciences Po, Paris, 403 p.

PIAGET J., 1967, *Logique et connaissance scientifique*, Gallimard, Paris, 1376 p.

PROST A., 1996, *Douze leçons sur l'histoire*, Editions du seuil, Paris, 330 p.

RIPOLL F. et RIVIERE J., 2007, « La ville dense comme seul espace légitime ? Analyse critique d'un discours dominant sur le vote et l'urbain », *Annales de la recherche urbaine*, n°102, 11 p.

VESCHAMBRE V., 2006, « Penser l'espace comme dimension de la société. Pour une géographie sociale de plain-pied avec les sciences sociales », *in* SECHET R. et VESCHAMBRES V., *Penser et faire la géographie sociale. Contribution à une épistémologie de la géographie sociale*, Presses Universitaires de Rennes, p. 193-210.

VOLVEY A., 2003, « Terrain », *in* LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 904

AUTRES HORZIONS

Autres terrains

CARIOU A., 2002, « L'évolution géographique récente des zones rurales de piémont et de montagnes en Ouzbékistan », *Cahiers d'Asie centrale*, n°10, p. 271-292.

DESMICHEL P., 2008, « La gare monumentale de Canfranc à l'épreuve des temps. Grandeur et décadence d'un patrimoine ferroviaire de la montagne aragonaise (Espagne) », *Cybergéo*, article 420, URL : http://cybergeo.revues.org/18342

DI MEO G., SAUVAITRE C., SOUFFLET F., 2004, « Les paysages de l'identité (le cas du Piémont béarnais, à l'est de Pau) », *Géocarrefour,* n°2, p. 131-141.

Collectif, 2013, « Bali, voyage sur la Terre élue des dieux », Magazine *Géo*, n° 413, 66 p.

Horizons littéraires et artistiques

ANDREESCU S., 1998, *Vlad Tepes (Dracula) intre legenda si adevar istoric*, Editura Enciclopedica, Bucarest, 314 p.

BONNEFOY Y., 1982, *L'arrière-pays*, Skira, Genève, 148 p.

BUICAN D., 1993, *Dracula et ses avatars*, Scripta, Bucarest, 218 p.

CHATEAUBRIAND (de) F-R., 1826-1831, *Œuvres complètes, Voyage en Italie*, Paris

DUMITRESCU D., 2007, « L'espace dans le roman de Bram Stoker. Usage touristique d'un mythe », *Géographie et cultures*, n° 61, p. 115-122.

LEFEBVRE M., 2012, « Ceci n'est pas une pipe(rie) : bref propos sur la sémiotique et l'art de Magritte », URL : http://imagesanalyses.univ-paris1.fr/v3/ceci-pipe-bref-41.html, consulté le 6 Mars 2012

PEREC G., 1965, *Les Choses*, Julliard, Paris, 158 p.

PEREC G., 1966, *Quel petit vélo à guidon chromé au fond de la cour ?*, Folio Paris,118 p.

PEREC G, 1968, [réed 2010], *L'art et la manière d'aborder son chef de service pour lui demander une augmentation*, Points, Paris, 71 p.

PEREC G., 1969, *La disparition*, Editions Denoël, Paris, 320 p.

PEREC G., 1974, *Espèces d'espaces*, Editions Galilée, Paris, 125 p.

PEREC G., 1978, *La vie mode d'emploi*, Hachette, Paris, 580 p.

PEREC G., 1979, *Un cabinet d'amateur*, Editions Balland, Paris, 120 p.

PEREC G., 1985, *Penser/Classer*, Hachette, Paris, 184 p.

STENDHAL, 1838, *Mémoires d'un touriste*, Ambroise Dupont, Paris, 3 volumes

STOICESCU N, 1976, *Vlad Tepes*, Editura Academei, Bucarest, 238 p.

STOKER B., 1897 [réed. 1975], *Dracula*, Editions 84, Paris, 574 p.

Tables des illustrations

Table des documents

Document 0 : Représenter la montagne……...….9
Magritte, 1942, *L'appel des cimes*

Introduction

Document 1 : Le mot, l'objet et la signification ou sortir la banalité de l'indifférence……..24
Magritte, 1930, *La Clef des Songes*

Partie I, chapitre 1

Document 2 : Le Mont-Blanc dans les représentations picturales : horizon symbolique et objet de conquêtes……45
Hackert, 1796, *Une vue du Mont-Blanc et de Genève*

Document 3 : L'aire d'application de la « Convention Carpates » selon le P.N.U.E (Programme des Nations-Unies pour l'Environnement)……..……..57
site Internet du PNUE, *http://www.grid.unep.ch/index.php?lang=fr*, 2013

Document 4 : L'aire d'étude pour une délimitation des Carpates par l'Académie Européenne (2006)..…58
EURAC Research, 2006

Document 5 : « *Délimitation des Carpates par l'école tchèque* »……..……..59
EURAC Research, 2006

Documents 6A et 6B : Propositions du PNUE pour une délimitation de l'aire d'application de la Convention Carpates……60
Tirés de Fall et Egerer, 2004

Document 7 : Le lac et son écrin (Tournette, Mont Veyrier) vue depuis le quai Jules Philippe à Annecy...67
H. Tanconville, vers 1900

Document 8 : Le lac et son écrin montagneux sur une affiche de promotion pour le téléphérique menant au Mont Veyrier……67
H. Reb, 1939

Document 9 : Le lac et son écrin montagneux : la ville d'Annecy seulement évoquée par son château…...67
H. Tanconville, vers 1900

Document 10 : Le lac et son écrin montagneux : la ville d'Aic-les-Bains évoquée par deux monuments emblématiques (arc de triomphe et casino)……67
Ateliers Hugo d'Alesi, date inconnue

Document 11 : Le lac et son écrin montagneux : la visibilité de la ville d'Annecy……..67
Page d'accueil su site internet de promotion touristique, *www.lac-annecy.com*, 2013

Document 12 : La ville de Chambéry dessinée par Malte-Brun……...68
V.A Malte-Brun, vers 1870

Document 13 : Image promotionnelle de Grenoble : la montagne sans la ville……..68
Gaston Gorde, 1938

Document 13 : Image promotionnelle de Grenoble : la montagne sans la ville……..……68
Gaston Gorde, 1938

Document 14 : Image promotionnelle de Grenoble : le téléphérique, la montagne et la ville. Ou quand la ville gagne……...68
Régie municipale du téléphérique Grenoble-Bastille, 1960

Document 15 : Grenoble comme arène, au cœur de l'amphithéâtre montagneux…….….68
Page d'accueil du site internet de la ville, *www.grenoble.fr*

Document 16 : Vue de Genève et son horizon montagneux……..71
C. Witz, 1444, *La pêche miraculeuse*

Document 17 : Vue de Genève et son horizon montagneux…….……71
F. Baumann, vers 1965, *Genève et le Mont-Blanc*

Document 18 : Vue de Genève et son horizon montagneux……..71
C. Hackert, seconde moitié du XVIII^{ème} siècle, *Vue du lac et du Mont-Blanc*

Document 19 : Vue de Genève et son horizon montagneux…….…….71
E. Violler,1900, *Genève et le Mont-Blanc*

Document 20 : La page d'acceuil du site Genève-Tourisme : une vue dos aux Alpes, le jet d'eau comme élément de verticalité……..……72
Page d'accueil du site internet de promotion touristique de Genève, *www.genève-tourisme.ch,* 2012

Document 21 : La ville de Genève vue du Salève : de la ville où l'on voit la montagne à la montagne pour voir la ville……..……72
Page d'accueil du site internet de promotion touristique de Genève, *www.genève-tourisme.ch,* 2012

Document 22 : Genève métropole mondiale : la disparition du symbole « Mont-Blanc » pour une ville qui se reflète dans son lac……72
Page d'accueil du site internet du Centre d'Acceuil-Genève Internationale, *www.cagi.ch,* 2012

Document 23 : Piémont et montagne dans les représentations picturales roumaines : deux objets séparés ……75
C. Pop Szathmary, 1868, *La vallée de l'Olt*

Document 24 : Piémont et montagne dans les représentations picturales roumaines : deux objets séparés ……75
G. Tattarescu, 1868, *La grotte de Dambovicioara*

Document 25 : Piémont et montagne dans les représentations picturales roumaines : deux objets séparés ……75
T. Aman, 1888, *Sur une terrasse à Sinaia*

Document 26 : Piémont et montagne dans les représentations picturales roumaines : deux objets séparés ……75
Page d'accueil du site internet de la mairie de Ploeisti, *www.ploesti.ro*, 2013

Document 27 : Grenoble, Turin, Ploeisti…par *Google Images*……....76
Capture d'écran d'une recherche menée sur *Google Images*, 2013

Partie I, chapitre 2

Document 28 : Publicité pour l'ouverture de la ligne aérienne Paris-Chambéry……...82
www.valthorens.com, 2012

Document 29 : Modélisation de l'agence des séquences de la Traversée……86
K. Sutton, 2011

Documents 30 et 31 : Les stands au Salon Grand Ski d'Annecy en 2012……89
www.ledauphine.com, 2013

Document 32 : Manifestation du collectif *No-TAV* à Chambéry en juin 2012……...96
www.no-tav-savoie.org, 2013

Document 33 : Manifestation d'éleveurs devant le palais de justice de Chambéry en 2006, en soutien à deux éleveurs jugés pour avoir tué un loup dans les Bauges……..……..96
www.mavienouvelle.over-blog.com, 2013

Document 34 : Les Carpates comme aménités dans le discours produit par *Alinso*, société d'Europe occidentale, pour attirer d'éventuels investisseurs……...111
www.alinso.eu, 2013

Document 35 : Logo du *festival du film roumain* de Ploeisti……112
www.goldencarpathian.com/, 2013

Document 36 : Itinéraire de voyage proposé par le guide *Lonely Planet* (2012)……...117
Lonely Planet, 2012

Documents 37.A et 37.B : L'évolution du logo de promotion touristique de la Roumanie……..118
www.actulogo.fr, 2013

Documents 38.A, 38.B, 38.C, 38.D et 38.E : Le festival des métiers de la montagne à Zarnesti en mai 2013 ……...……121
www.primaria-zarnesti.org, 2013

Document 39 : Les premières images associées à la requête « Zarnesti » sur le moteur de recherche *Google Images*……...122
Google Images, 2013

Document 40 : Panneau promotionnel du *sanctuaire des ours de Zarnesti*……123
www.primaria-zarnesti.org, 2013

Documents 41.A et 41.B : L'évolution du logo promotionnel de Brasov : une volonté nette d'inscrire la ville dans les montagnes……..124
www.prinbrasov.com, 2013

Document 42 : Le Lyon-Turin : une multiplication des tunnels de base repoussant toujours plus en aval le pied de traversée……..130
Document du *Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin*, 2010

Document 43 : Les universités considérées comme « alpines » selon Plassmann et Subotsch (1995)…….131
Plassmann et Subotsch, 1995

Document 44 : Le programme du Festival Montagne et Musique de Palaiseau……...132
http://www.fetedelamontagne.com/, 2013

Partie II, chapitre 3

Document 45 : Situation piémontine et métropolisation : un nouveau regard ?.....141
www.chambery-metropole.fr, 2014

Document 46 : L'assemblée générale de l'A.E.M au Grand Bornand le 13 juin 2013…….156
www.jgeraud.typepad.fr, 2013

Document 47 : l'inauguration des bureaux de l'A.E.M au sein de la Maison des Parcs et de la Montagne à Chambéry en 2008……...156
www.chambe-aix.com , 2013

Document 48 : L'antenne bruxelloise de l'A.E.M……...…….156
Google Earth , 2013

Document 49 : Le siège de la Commission Européenne à Bruxelles…….……..156
www.afp.com , 2013

Document 50 : Les zones NUTS III « montagneuses » et susceptibles d'entrer dans le cadre de l'article 174 selon la Commission européenne ……..157
Note critique sur le Document de Travail de la Commission Européenne (DGREGIO), 2009

Document 51 : Les bureaux de *Savoie Mont-Blanc Tourisme* à Annecy…….……...160
Google Earth, 2013

Document 52 : Photo de clôture de l'Assemblée Générale du 19 juin 2013 à Annecy…….…….160
www.pro-savoie-mont-blanc.com, 2013

Document 53 : Participation *de Savoie Mont-Blanc Tourisme* à l'opération « 1 jour, 1 col » ……160
www.pro-savoie-mont-blanc.com, 2013

Document 54 : Les bureaux de *Savoie Mont-Blanc Tourisme* à Paris…….……..160
Google Earth, 2013

Document 55 : Participation de *Savoie Mont-Blanc Tourisme* au festival « Montagne et Musique » de Palaiseau ……..……160
www.progsancuary.aphpbb.com, 2013

Document 56 : L'utilisation des intermédiateurs et de leur visibilité comme signe tangible de la montagne comme aménités……...…164
Projet de l'agglomération de Chambéry, 2007

Document 57 : La présence des intermédiateurs piémontins : une inscription au sein d'une stratégie métropolitaine de spécialisation et de différenciation……..…164
www.lumieresurchambery.fr, 2013

Document 58 : Utiliser les intermédiateurs piémontins pour gagner en rayonnement et/ou influence à plus petite échelle…….164
www.primaria-zarnesti.ro, 2013

Document 59 : Hypothèses de développement des lignes tangentielles de transports en commun dans *Chambéry Métropole*……167
Plan de Déplacements Urbains de Chambéry Métropole, 2004

Document 60 : 5 clients pour lesquels à travaillé *Here we com*……...169
www.herewecom.fr/philosophie.fr, 2013

Partie II, chapitre 4

Document 61 : Les projets de pôles métropolitains……..176
www.polemetropolitain.fr, 2014

Document 62 : Le Sillon Alpin absent de la Route des Alpes (Sutton, 2011)…….187
K. Sutton, 2011

Document 63 : Un exemple de réalisation majeure réalisée dans le cadre de la rénovation de la ligne ferroviaire Valence-Grenoble : le « saut-de-mouton » de Moirans……188
Images *Google Earth*

Document 64 : Affiche pour les « journées portes-ouvertes » des I.U.T du Sillon Alpin…….189
www.iut-sillonalpin.fr, 2013

Document 65 : Le commentaire posté par J-C. Martin, élu du pays d'Alby-sur-Chéran, sur le site du *Dauphiné Libéré*, au sujet d'une réunion menées par les villes du Sillon Alpin……201
www.ledauphine.fr, 2013

Document 66 : La place du Sillon Alpin dans l'argumentaire des *No TAV* savoyards…….203
www.notav-savoie.org, 2012

Document 67 : Le Sillon Alpin transformé en Serpent Alpin…….203
P. Mazet, 2007

Partie III, chapitre 5

Document 68 : Une des nombreuses rues non goudronnées du centre de Zarnesti…….…….218
Google Maps

Documents 69 et 70 : Le festival des métiers de la montagne à Chambéry et à Zarnesti……..…..219
www.metiersmontagne.org, 2013 et *primaria-zarnesti.ro,* 2014

Document 71 : L'aire d'influence métropolitaine des villes roumaines…….228
V. Rey et al., 2007

Document 72 : Le commissaire européen en charge de la politique régional (Johannes Hahn) visite le chantier du pont de Calafat avec le maire de la ville, le 30 juin 2012……..……..236
www.ec-europa.eu, 2013

Document 73 : Travaux, ornières, charrettes à cheval : le quotidien de la route de Craiova à Calafat (ici à hauteur du village de Perisor)……..…….236
Google Maps

Partie III, chapitre 6

Document 74 : La spécialisation des villes de Roumanie…….....243
V. Rey et al., 2007

Document 75 : La concession *New Holland* de Bucarest, située le long de l'autoroute reliant le centre-ville à l'aéroport international……...251
Google Maps

Document 76 : Image satellite de Stefanesti, localité contigüe de Pitesti : la marque d'une agriculture familiale dépassant le cadre de l'autoconsommation……...251
Google Earth

Document 77 : Un stand familial de vente de produits agricoles à Stefanesti, au bord de la route entre Pitesti et Bucarest……251
Google Maps

Document 78 : Cartographier l'entre-deux roumain…….……..254
V. Rey et al., 2007

Document 79 : L'armée de Miche le Brave descendant de la montagne carpatique pour combattre les Turcs à Targoviste…….……..262
J-A Lonicer*, 1596*

Table des figures

Introduction

Figure 1 : Aide graphique à la lecture de l'introduction……..……10
Anthony Merle

Figure 2 : Le « piémont béarnais » ou le flou des délimitations……16
Anthony Merle, d'après Di Méo et al. (2004)

Figures 3.A et 3.B: Le piémont : une logique d'articulation tri-dimensionnelle……20
Anthony Merle

Figures 4.A : Le sillon alpin, cœur de notre terrain d'étude……..……28
Anthony Merle

Figures 4.B : Carte du relief dans la région Rhône-Alpes……28
Géoatlas.fr, modifications: Anthony Merle

Figure 5.A : Carte du relief en Roumanie……..……..29
Géoatlas.fr, modifications: Anthony Merle

Figure 5.B : Le cœur de notre terrain d'étude roumain……29
Anthony Merle

Figure 6 : Le travail doctoral : un travail formellement conventionnel……..…….36
Anthony Merle

Figure 7 : Bilan schématique du projet de thèse……43
Anthony Merle

Partie I, chapitre 1

Figure 8 : Le couple piémont-montagne : essai de typologie……...……..51
Anthony Merle

Figure 9 : Communes de massifs et communes classées « montagne » dans les Alpes du Nord……53
Anthony Merle, à partir des données établies par la DATAR, 2012

Figure 10 : Les espaces « montagne » dans les judets Arges, Buzau, Dambovita et Prahova d'après la Loi Montagne roumaine……..56
Anthony Merle, à partir des données de *legex.ro*, 2013

Figure 11 : Carte de localisation de l'Eurorégion « Carpates »……61
Anthony Merle

Partie I, chapitre 2

Figure 12 : Carte du réseau Altibus ou la rupture de charge du « Pied de Montée » comme fonction piémontine……..……81
Anthony Merle, à partir des données du site *www.altibus.com*

Figure 13 : Le réseau ferré dans l'est de la région Rhône-Alpes……..83
Anthony Merle, à partir des données de R.F.F

Figure 14 : Le réseau autoroutier dans l'est de la région Rhône-Alpes……..……84
Anthony Merle

Figure 15 : Evolution temporelle du rôle défensif du piémont nord-alpin occidental……88
Anthony Merle

Figure 16 : Localisation de quelques acteurs fortement liés à la montagne……90
Anthony Merle

Figure 17 : Alpespace à Montmélian : une concentration d'entreprises fortement liées à la montagne…..92
Anthony Merle, à partir des données de *www.alpespace.com*

Figure 18 : L'évolution des limites spatiales de l'intercommunalité chambérienne……...99
Anthony Merle, à partir des données de *www.chambery-metropole.fr*

Figure 19 : Le réseau ferré dans les Carpates du nord de Bucarest……...104
Anthony Merle

Figure 20 : Le réseau routier dans les Carpates du nord de Bucarest……...105
Anthony Merle

Figure 21 : Localisation des parcs d'activité *Ploeisti Industrial Parc* et *Ploeisti West Park*……..107
Anthony Merle

Figure 22 : Les entreprises du *Ploeisti Industrial Parc* : l'absence d'activités liées à la montagne…….….108
Anthony Merle

Figure 23 : *Ploeisti West Park* : de la promotion à la réalité……111
Anthony Merle, d'après *www.alinso.eu* et *google earth*

Figure 24 : Evolution du nombre de touristes internationaux en Roumanie entre 2000 et 2011…..……..113
Anthony Merle, d'après les données de *www.banquemondiale.org,* 2013

Figure 25 : Evolution du nombre de nuitées par région entre 2000 et 2011……..……113
Anthony Merle, d'après *www.insse.ro,* 2013

Figure 26 : Evolution du nombre de nuitées et du taux d'occupation des lits touristiques par judet de 1995 à 2011……114
Anthony Merle, d'après *www.insse.ro,* 2013

Figure 27 : Le glissement progressif du peuplement en Ouzbékistan……..……..133
Anthony Merle, à partir de Cariou (2002)

Figure 28 : Ecrire autrement : essai pour un dictionnaire de la géographie en calligrammes……136
Anthony Merle

Figure 29 : Synthèse du cheminement réflexif suivi en première partie……138
Anthony Merle

Partie II, chapitre 3

Figure 30 : Proposition pour une représentation visuelle des différentes formes d'interspatialités…..….147
Anthony Merle, d'après les travaux de J. Lévy (2012)

Figure 31 : Décomposition de l'interface en plusieurs processeurs……148
Anthony Merle, d'après les travaux du groupe INTERFACES (2008)

Figure 32 : Formes et lieux d'intermédiation de l'intermédiateur « Association Européenne des Elus de Montagne »……..155
Anthony Merle

Figure 33 : Formes et lieux d'intermédiation de l'intermédiateur « Savoie Mont-Blanc Tourisme »……159
Anthony Merle

Figure 34 : Formes et lieux d'intermédiation de l'intermédiateur « Altibus »……..161
Anthony Merle

Figure 35 : L'évolution de la population au sein des communes de *Chambéry Metropole*……...166
Anthony Merle, d'après *www.insee.fr* et *Projet d'agglomération de Chambéry* (2007)

Figure 36 : Les acteurs du projet InterSCOT-PNR du sillon alpin……170
Anthony Merle, d'après le *document du projet InterSCOT-PNR, 2010*

Partie II, chapitre 4

Figure 37 : Les 15 coopérations métropolitaines lauréates……..……..177
Anthony Merle, d'après les données de la DATAR, 2013

Figure 38 : Un Sillon Alpin ou des Sillons Alpins ?.....178
Anthony Merle

Figure 39 : Les déplacements quotidiens en train dans le sillon alpin en 2006…….…184
Anthony Merle, d'après l'observatoire des déplacements dans le sillon alpin, 2006

Figure 40 : Les flux autoroutiers quotidiens dans le sillon alpin en 2006…….…….184
Anthony Merle, d'après l'observatoire des déplacements dans le sillon alpin, 2006

Figure 41 : Les bassins téléphoniques dans la région Rhône-Alpes en 2011…….185
Anthony Merle, d'après T. Joliveau (2011)

Figure 42 : Un Sillon Alpin divisé par plusieurs logiques……...191
Anthony Merle

Figure 43 : Les signataires de la charte de Coopération du Sillon Alpin pour le Développement Durable Déchets……192
Anthony Merle, à partir des données de *www.ccoisans.fr,* 2013

Figure 44 : La part de frontaliers dans la population totale pour chaque commune de Haute-Savoie en 2012……...197
Anthony Merle, à partir des données parues sur *www.ledauphine.fr,* 2012

Figure 45 : Le nombre de frontaliers et le montant des fonds frontaliers reçus pour chaque commune de Haute-Savoie en 2012……..197
Anthony Merle, à partir des données parues sur *www.ledauphine.fr,* 2012

Figure 46 : Carte de localisation des communes du Pays de l'Albanais……....200
Anthony Merle

Figure 47 : Synthèse du cheminement réflexif suivi en deuxième partie…….…..207
Anthony Merle

Partie III, chapitre 5

Figure 48 : Evolution du nombre de nuitées et du taux d'occupation des lits touristiques dans le judet de Brasov de 1990 et 2011……..……..214
Anthony Merle, à partir de *www.insse.ro*, 2013

Figure 49 : L'origine des touristes étrangers dans le judet de Brasov (2009)……...215
Anthony Merle, à partir de *Stratégie de développement du judet de Brasov*, 2013

Figure 50 : L'évolution de la population totale dans le judet de Buzau…….216
Anthony Merle, à partir de *Stratégie de développement du judet de Buzau*, 2007

Figure 51 : Du différentiel de processus d'extériorisation des fonctions piémontines……..217
Anthony Merle

Figure 52 : Localisation des bases de secours de l'Association Nationale des Sauveteurs en Montagne de Roumanie……...……..221
Anthony Merle, d'après *www.0salvamont.org*, 2013

Figure 53 : Brasov : l'invisibilité des acteurs piémontins……222
Anthony Merle, à partir de *Google Maps*, 2013

Figure 54 : Les 10 corridors paneuropéens…….……..225
Anthony Merle, à partir de *www.ec-europa.eu, 2013*

Figure 55 : Les routes paneuropéennes en Roumanie…….……225
Anthony Merle

Figure 56 : Atouts et faiblesses par ville pour profiter d'une extériorisation des fonctions piémontines...229
Anthony Merle

Figure 57 : Routes paneuropéennes et extériorisation des fonctions piémontines : un scénario possible..230
Anthony Merle, sources diverses

Figure 58 : Les principaux partenaires commerciaux de la Roumanie en 2012…….…..233
Anthony Merle, sources diverses

Figure 59 : Routes paneuropéennes et logiques nationales : des investissements jugés prioritaires……...234
Anthony Merle, sources diverses

Partie III, chapitre 6

Figure 60.A : La part du secteur agricole dans le PIB pour les pays classés du 50ème au 69ème rang du classement mondial des Etats en fonction du PIB par habitant en 2012
Figure 60.B : La part du secteur tertiaire dans le PIB pour les pays classés du 50ème au 69ème rang du classement mondial des Etats en fonction du PIB par habitant en 2012
Figure 60.C : La part du secteur agricole dans le PIB pour les pays classés du 48ème au 67ème rang du classement mondial des Etats en fonction de l'IDH en 2012
Figure 60.D : La part du secteur tertiaire dans le PIB pour les pays classés du 48ème au 67ème rang du classement mondial des Etats en fonction de l'IDH en 2012…….……..245
Anthony Merle, d'après les données de *www.cia.gov*, 2013

Figure 61 : Les taux d'actifs dans l'agriculture et les services en 2012 dans les anciens pays européens communistes…….246
Anthony Merle, d'après les données de *www.cia.gov*, 2013

Figure 62 : Le rang de chaque pays selon l'indice de perception de la corruption en 2012……...……..247
Anthony Merle, d'après les données de *www.cpi-transparency.org*, 2014

Figure 63 : Synthèse du cheminement réflexif suivi en troisième partie…….…...276
Anthony Merle

Table des photographies

Partie I, chapitre 2

Photo 1 : Chantier du centre d'entretien et de contrôle trafic de Bonneville ……85
Anthony Merle

Photo 2 : La maison des parcs et de la montagne à Chambéry……..……..93
Anthony Merle

Photo 3 : Le bâtiment « Pôle Montagne » abritant des enseignants-chercheurs de laboratoires spécialisés sur les territoires de montagne…….……94
Anthony Merle

Photo 4 : Panneau d'orientation sur le campus du Bourget-du-Lac : des bâtiments qui ont des noms de massifs……..……..94
Anthony Merle

Photo 5 : Panneau d'information situé à l'intérieur du « pôle montagne » : une spécificité « montagne » affichée……..……..94
Anthony Merle

Photos 6 et 7 : La fête du ski et de la neige à Chambéry le 20 janvier 2013……..……..95
G. Garofolin

Photo 8 : Terrain sur lequel est prévue la construction du centre d'expositions *Lumina Verde*…….109
Anthony Merle

Photo 9 : *Ploiesti West Park* : de nombreux terrains encore inoccupés et le massif carpatique en arrière-plan…….……..110
Anthony Merle

Photo 10 : L'entrée de la zone d'activités marquée par une banderole promotionnelle du groupe *Alinso* ……..110
Anthony Merle

Photo 11 : Barrière d'entrée de la plateforme intermodale gérée par *Alinso*……...…….110
Anthony Merle

Photo 12 : Buste de Vlad Tepes à Bucarest…….……..116
Anthony Merle

Photo 13 : Vendeurs de souvenirs et marchandisation du personnage de Dracula au pied du château de Bran……..116
Anthony Merle

Photo 14 : La maison où serait né Vlad Tepes à Sighişoara, devenu le restaurant *Vlad Dracul*…….116
Anthony Merle

Photo 15 : Le château de Poienari (Arges)……116
Anthony Merle

Photo 16 : Le magasin *Himalaya* au centre de Brasov, spécialisé dans la vente de matériel de montagne ……..125
Anthony Merle

Photo 17 : Le magasin *Salomon* au centre de Brasov……..125
Anthony Merle

Photo 18 : Le mont Tampa (1000 mètres) surplombant Brasov et fortement valorisé et patrimonialisé par la ville……..….125
Anthony Merle

Photo 19 : Vue de Brasov à partir du télécabine montant au Mont Tampa……..125
Anthony Merle

Partie III, chapitre 5

Photo 20 : A l'arrière des lettres de l'inscription *BRASOV* du Mont Tampa ou le choix de l'envers du décor…….209
Anthony Merle

Photo 21 : Le siège de l'Association Nationale des Sauveteurs en Montagne de Roumanie……222
Anthony Merle

Photo 22 : Le siège de l'Association des Guides de Montagne de Roumanie……....222
Anthony Merle

Photo 23 : La voie ferrée Ploeisti-Brasov……..225
Anthony Merle

Partie III, chapitre 6

Photo 24 : Activité agricole familial à proximité d'un hôtel proche de l'aéroport international de Bucarest ……..….251
Anthony Merle

Photo 25 : Le musée du paysan roumain……..……252
Anthony Merle

Photo 26 : Le musée du village roumain……..…….252
Anthony Merle

Photo 27 : La citadelle de Poeinari, refuge de Vlad Tepes au cœur des Carpates……...…….262
Anthony Merle

Photo 28 : La Transfagarasan……264
Anthony Merle

Table des encadrés

Introduction

Encadré 1 : Définir la montagne pour représenter le piémont…….20

Encadré 2 : Ceci n'est pas un encadré sur Magritte……..24

Encadré 3 : De la difficulté de dénommer nos terrains d'étude……...27

Encadré 4 : Un terrain nommé piémont : l'exemple des écrits de V. Rey……...31

Partie I, chapitre 1

Encadré 5 : La route de Lyon à Aiguebelle *via* Chambéry par Chateaubriand…….73

Partie I, chapitre 2

Encadré 6 : Sur l'art et la manière de rendre raisonnement intelligible…….79

Encadré 7 : Etude piémontine d'un historien……...101

Encadré 8 : L'architecture sacrée de Bali : une figuration possible du piémont ?.....102

Encadré 9: Dracula et notre réflexion doctorale……..118

Encadré 10 : Premier séjour en Roumanie : impressions de terrain…….127

Encadré 11 : Détour par l'Asie Centrale : piémont et montagne en Ouzbékistan……..…..133

Encadré 12: Ecrire autrement : essai pour un dictionnaire de la géographie en calligrammes…….136

Partie II, chapitre 3

Encadré 13 : l'intergroupe 174 ou quand la voix de l'A.E.M se fait entendre……..157

Partie III, chapitre 6

Encadré 14 : Le roman Dracula, un média de représentations sur la Roumanie…….258

Encadré 15 : *Karpathia* ou les Carpates du prix Interallié 2014…….259

Table des matières

Introduction……9

1. SENS : étymologie, définitions, usages du mot……11
Espèces d'espace……..11
Etymologie……...11
Champ disciplinaire……..12
Définition……17

2. OBJET : problématique et hypothèses……18

3. ECHOS : du choix des terrains……21
Résonner……..21
Matérialité……22
Sillon alpin……..26
Roumanie……..29

4. VOIX : positionnement, outils, méthodologie……34
Déconstruction……34
Ecrire……..36
Détours……38
Ego……..39

1ère partie……46
En quête et reconquête du piémont

Chapitre 1……48
Les terrains à l'épreuve du flou et de la complémentarité

I. Des terrains marqués par le flou……49
Le sillon alpin : espace en, de ou hors montagne ?.....49
L'espace Buzau-Pitesti : un espace flou ? ……55
Le piémont : une figure d'intermédiarité ? ……..…….62

II. La montagne en toile de fond……65
L'imagerie des villes du sillon alpin : la montagne comme horizon…….65
Annecy, Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble : la montagne comme écrin……..66
Genève, ou quand la montagne s'éloigne… ……69
La montagne absente des représentations picturales de l'espace Buzau-Pitesi…….74

Chapitre 2……..78
Dépasser la complémentarité au profit des mises en relations

I. De la mise en évidence de fonctions piémontines…….……80
Porte……..80
Pied de Montée……..80
Pied de Traversée ……..83
Histoire politico-militaire ……86
Vitrine……..89
Théâtre ……96
Le piémont à la tête de la montagne ? ……..97
Quand la ville d'étend sur la montagne……97
La ville à la conquête de la montagne ? ……100

II. Un espace Buzau-Pitesti peu concerné par les fonctions piémontines……103
Une fonction de porte très partielle……...……103
Une fonction de vitrine absente……..……107
L'absence d'acteurs productifs liés à la montagne……107
L'absence d'un évenementiel « montagne » dans un massif pourtant touristique…112

III. A la recherche des fonctions piémontines dans les Carpates roumaines……..……120
Zarnesti ou le piémont à la montagne……120
Brasov : une tendance à la valorisation de l'image de la montagne……...123

IV. Sur la possibilité d'une extériorisation des fonctions piémontines dans le cas alpin……129

2ème partie……142
Situation piémontine et métropolisation

Chapitre 3……..……144
Les acteurs piémontins ou l'interspatialité comme élément de définition du piémont

I. Du recours à l'interspatialité……145
L'intermédiarité : un angle insuffisant……..……..145
De l'intermédiarité à l'interspatialité…….……..147
La métropole, lieu privilégié d'interspatialités……150

II. Fonctions piémontines et métropolisation dans le cas alpin : une approche par les intermédiateurs……..……..153
Les intermédiateurs, des acteurs d'interspatialités……153
Les intermédiateurs au cœur du processus de métropolisation…….……162
Pour les intermédiateurs : profiter des caractéristiques urbaines……..…….162
Pour les villes : valoriser les fonctions piémontines pour gagner en métropolité….163
Une valorisation différente des fonctions piémontines entre les villes du sillon alpin : fonctions piémontines et stratégies métropolitaines……..…….165
L'interspatialité piémontine comme vectrice d'urbanisation : le cas chambérien…166

Chapitre 4……..173
Les fonctions piémontines des villes du sillon alpins, entre coopérations et concurrences métropolitaines

I. Le Sillon Alpin : genèse et évolutions……..174
D'une logique topographie portée par les Conseils Généraux… ……..174
…à une logique topologique portée par les villes……...175

II. La place des fonctions piémontines dans le projet Sillon Alpin…….…….179
Mise au point sémantique sur les notions associées au territoire……...179
L'absence d'identité territoriale…….181
Sur la place du fonctionnel dans le projet « Sillon Alpin »……....183
L'absence d'une unité fonctionnelle préexistante……....183
Faire territoire à partir de projets « fonctionnels »……..187

III. Le Sillon Alpin : obstacles et concurrences ……...……..190
Les fonctions piémontines comme points de concurrences et de blocages……190
Le cas genevois…….……..195
Place et statut des espaces d'intervalle……...198
Les oppositions au Sillon Alpin……..202

3ème partie……210
Trajectoires piémontines

Chapitre 5……..212
Trajectoires roumaines : de différences en paradoxes

I. Sur l'extériorisation et la métropolisation des fonctions piémontines roumaines….213
Des fonctions piémontines peu extériorisées……213
Des fonctions piémontines a-métropolitaines……...218
De Zarnesti à Vatra Dornei : des bourgs plus que des villes……218
Brasov : des liens entre fonctions piémontines et métropolisation peu évidents…..220

II. Eléments pour un travail de prospective…….223
Les corridors paneuropéens en Roumanie……224
Gagnants et perdants d'un processus d'extériorisation des fonctions piémontines……..226

III. Faire face aux trajectoires locales…….....232
Des choix nationaux jugés prioritaires… ……232
… à la mise en lumière de nouveaux paradoxes……...235

Chapitre 6……...……..239
Les piémonts au gré des caractéristiques de peuplement

I. Des différences de trajectoires comme résultats des héritages de la seconde partie du XXème siècle ? ……..……240
Une explication rassurante… ……240
…mais nettement insuffisante ……242

II. La prise en compte des caractéristiques de peuplement sur un temps long……..248
La ruralité au cœur des peuplements roumains…….…….249
Entre-deux, confins, centres…ou la question de la place et de ceux qui l'attribuent……....253
En Roumanie : une place garantie par l'ambivalence……....259
Alpes françaises et Carpates roumaines dans les constructions nationales……261

III. Différences de trajectoires et décalages : éléments de compréhension…….267

Conclusion……..274

Annexe 1

En effectuant une recherche sur *Persée* du mot « piémont » dans tous les champs d'un écrit (c'est-à-dire sans se limiter au titre), on retrouve environ 6200 résultats. En limitant la recherche à la discipline géographique, on obtient 1973 résultats. En se contentant des 20 premières pages proposées (soit 200 écrits ou 10% du total) et en éclipsant les productions faisant référence à la région « Piémont » italienne (pour les raisons expliquées en introduction), voici les résultats obtenus :

Nombre total de productions : 62

Productions écrites…
…avant 1950 : 3
…entre 1950 et 1970 : 15
… entre 1970 et 1990 : 26
…après 1990 : 18

Le mot piémont est utilisé pour traiter…
…des Alpes françaises : 10
…d'autres espaces français (outre-mer compris) : 17
…d'espaces étrangers : 35

A partir de ces 62 productions, nous avons souhaité réaliser un nuage de mots afin de discerner les thématiques principales abordées par ces auteurs utilisant le mot « piémont » dans leur discours. L'opération n'a finalement pas été menée puisqu'une grande part des productions ne contient pas de mots-clés, ce qui rendait difficile voire impossible la construction d'un nuage de mots ayant un minimum de sens, de légitimité, de valeur scientifique. Il ressort tout de même de façon assez frappante que la majorité des 62 productions concerne des approches physiques ou géomorphologiques des espaces d'étude.

Annexe 2

Questionnaire envoyé par mail aux quarante entreprises du pôle « *montagne et outdoor* » du parc Alpespace de Montmélian. Dans l'étude des fonctions piémontines, ce sont bien les acteurs dont l'activité est fortement liée à la montagne qui nous intéressait, notamment pour savoir pourquoi ceux-ci étaient implantés ici et pas ailleurs, soit plus en amont (c'est à dire plus en montagne, cœur de leur domaine d'activité) ou plus en aval (dans de plus grandes métropoles telles que Lyon ou Paris). Le questionnaire se voulait rapide pour avoir le plus de réponses possible, d'où la volonté de se limiter à 3 questions. Il se voulait également le plus ouvert possible pour laisser place aux appréciations, et à la possibilité d'explication et de nuance de chacun. Pour finir, les retours étaient anonymes pour ne pas effrayer certains groupes qui parfois craignent de communiquer par écrit.

Question 1 : Quelles raisons ont conduit à installer votre activité au sein d'Alpespace ?

Question 2 : Pour l'activité qu'est la votre, quels sont les avantages d'une localisation à Montmélian ?

Question 3 : Considérez-vous Montmelian comme une ville située en montagne ? (« oui », « non » , si « autre » merci d'expliquer même brièvement votre réponse).

Horodateur	Quelles raisons ont conduit à installer votre activité au sein d'Alpespace ?	Pour l'activité qu'est la votre, quels sont les avantages d'une localisation à Montmelian ?	Considérez-vous Montmeljan comme une ville située en montagne ? ("oui", "non" , si "autre" merci d'expliquer même brièvement votre réponse)
14/09/2014 15:27:01	- centre de gravité des acteurs de la montagne (intérêt fort pour notre activité) - opportunité intéressante de location de bureau - bon centre de gravité entre les lieux d'habitation des différents actionnaires de l'entreprise	- centre de gravité des acteurs de la montagne (intérêt fort pour notre activité) - notre activité étant très centrée alpes du nord et suisse, la localisation est parfaite pour assurer les déplacements nombreux	oui- capitale géographique des alpes (plus central que Grenoble au regard des développement des stations dans le 73 et 74 = 60% des journées de ski françaises)
14/09/2014 19:42:14	Notre activité est orienté sur le marché de la montagne.	Alpespace réunit beaucoup d'acteurs de la montagne sont sur cette zone.	Non
15/09/2014 09:08:47	Un rapprochement avec notre partenaire FICAP. Une proximité fournisseurs, cluster...	Alpespace n'est pour moi qu'une vitrine pour être vu, une boite au lettre car mon activité se trouve sur St Etienne.	Au porte de la montagne aux carrefour de toutes les vallées des Alpes
15/09/2014 09:22:58	- localisation centrale par rapport à l'activité des domaines skiables - proximité d'autres acteurs importants pour les domaines skiables	idem	non
15/09/2014 09:30:09	Sa situation géographique et son accessibilité Sa consonance 'Montagne' La qualité des services et du cadre.	l'accessibilité pour mes clients venant de Savoie Haute Savoie et Isère	pas vraiment en montagne mais proche des montagnes !
15/09/2014 14:33:16	proximité acteurs de l'outdoor (FPS,jack wolfsin, sport2000, Prism)	géographique infrastructure parc (salle réunions, acces...)	non
15/09/2014 22:06:27	Principalement de circonstance quand en quittant le groupe MND, nous avons cherché un bureau en tenant compte de l'environnement et des adresses personnelles de mon associée et de moi-même. Ce n'était donc pas un choix délibéré...	Noeud intéressant pour rayonner sur toutes les Alpes du nord où se situe une forte part de notre activité.	non
15/09/2014 22:52:16	Reseau d entreprises deja present Ecosysteme	Ecosysteme et proximite tatentaise et maurienne	Crossroad !
16/09/2014 08:53:01	Pépinière + proximité domicile	Emplacement "carrefour" : Chambéry/Grenoble/Albertville	oui

Horodateur	Quelles raisons ont conduit à installer votre activité au sein d'Alpespace ?	Pour l'activité qu'est la votre, quels sont les avantages d'une localisation à Montmelian ?	Considérez-vous Montmelian comme une ville située en montagne ? ("oui", "non" , si "autre" merci d'expliquer même brièvement votre réponse)
16/09/2014 23:01:56	Zone centrale. Beaucoup de clients et de partenaires. Qualité de vie de la zone et son environnement.	Proximité de la montagne et de ses acteurs. Proximité des stations.	oui complètement. Nous sommes à moins de 30min des stations les plus proches. Les montagnes sont notre fond de scène, cela impressionne beaucoup nos clients "parisiens" !
16/09/2014 23:16:54	Opportunité d'achats de locaux en 2010	Site central à l'intersection des vallées	Non, mais une préoccupation des vallées de montagne et de leurs acteurs bien présentes

Annexe 3

Un entretien a été mené le 9 juin 2011, avec Robert Mugnier, alors président de la M.D.P (Mission Développement Prospective).

Mission Développement Prospective est organisée sous forme associative. Elle regroupe les collectivités territoriales et les organismes publics qui sont les principaux acteurs de l'aménagement et du développement du territoire en Savoie.

3 collèges composent l'association :

• Les collectivités territoriales et EPCI de plus de 100 000 habitants : Département de la Savoie, Chambéry Métropole, Métropole Savoie.

• Les autres collectivités territoriales et EPCI, ayant une compétence en matière de développement territorial : Syndicat des Pays de Maurienne, Syndicat mixte de l'Avant-Pays Savoyard, Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget, ville d'Albertville.

• Les établissements et organismes publics concernés par l'activité de l'association : Albertville Tarentaise Expansion, les compagnies consulaires, l'Université de Savoie, le Parc National de la Vanoise.

Cet entretien avait pour finalité de comprendre un peu mieux la genèse du projet « Sillon Alpin » mais aussi d'en déceler les limites. L'entretien, qui a duré environ 1 heure, était guidé par une grille qui ressemble plus à un pense-bête qu'à un ensemble de questions ciselées, ouvertes ou fermées. Il s'agissait davantage d'une discussion pour parfaire un manque d'informations que d'un entretien ayant vocation à une analyse fine et poussée.

Entretien du 9 juin 2011 – 14h30
MDP – Président : Robert Mugnier

1) Présentation de la structure MDP

2) Qu'est- ce que Sillon Alpin ? Raconter sa genèse, quel travail et objectif en ce moment à ce sujet. Quels acteurs mènent le projet (politiques et techniques) ?

3) Quels sont les objectifs du Sillon Alpin initiaux et futurs du Sillon Alpin ?

4) Qui sont les chevaux de tête dans ce projet (quelles villes, quels élus…) ?

5) Existe-t-il des freins, des obstacles au projet « Sillon Alpin » ? D'éventuelles concurrences entres villes, départements, équipes ?

6) Quelle est la place attribuée à Genève dans ce projet ? Implication ? Spectateur ? Rôle de la frontière ?

7) Sillon Alpin : un moyen de concurrencer Lyon ? Projet Lyon-Turin = est-ce que toutes les villes du Sillon le regarde d'un bon œil ?

8) Sillon Alpin = un piémont ?

9) Sur les limites du Sillon Alpin : Quelles limites d'épaisseur ? Comment sommes-nous passés d'une logique « « territoriale » à une logique de coopération métropolitaine ?

10) Quid des espaces blancs entre les villes ? Faire du continuum urbain ou laisser des espaces « naturels », « ruraux », vides » ?

11) Comment qualifieriez vous les rapports entre Sillon Alpin et « la montagne » ? Domination, Complémentarité, Ignorance…

12) Le Sillon Alpin est-il (ou peut-il devenir) un territoire vécu, c'est-à-dire un sentiment d'appartenance partagé au territoire « Sillon Alpin » ? Est-ce un objectif déclaré des projets Sillon Alpin ?

13) Est-ce que le Sillon Alpin peut-être qualifié d'espace en montagne ? D'espace alpin ?

14) Existe-t-il un risque que le Sillon Alpin soit un jour traversé et non plus desservi ?

Annexe 4

Un entretien a été mené le 27 octobre 2014 avec Mr Manias, directeur de la société *Here We Com* et dont l'activité consiste à créer et entretenir des sites internet pour des clients soucieux de leur visibilité sur le net. Cet entretien a été réalisé par mail faute de pouvoir convenir d'un rendez-vous physique, avec pour objectifs principaux de comprendre la localisation de cette société (dont l'activité immatérielle pourrait être facilement « déterritorialisée ») et les liens de cette société avec d'éventuelles clients « montagne ».

Questions posées :

Quels éléments vous ont poussé à installer votre entreprise à proximité de Chambéry ? (et pas à Albertville, Lyon…)

Avez-vous réalisé une étude de marché avant de lancer votre activité ? Si oui, quelles en ont été les résultats, qu'est ce qui a motivé le lancement de votre activité à ce moment, à cet endroit ?

Pourquoi avoir choisi le site du Bourget du Lac ?

Parmi vos clients, à quelle part (en %) estimez vous ceux qui ont une activité liée à la montagne ?

Dans quel secteur géographique est située la majorité de votre clientèle ?

Où sont situés les clients les plus éloignés pour lesquels vous avez travaillé ?

Pouvez décrire en quelques lignes le développement qu'a connu votre entreprise depuis sa création (avec ses moments forts et ses éventuels moments faibles).

Diriez-vous que votre entreprise est située en montagne ?

Annexe 5

Un entretien téléphonique avec Madame Marchal de l'association *Montanea* a été mené le 27 octobre 2014. Cet entretien téléphonique d'une dizaine de minutes avait pour finalité première de collecter de l'information, notamment sur la tenue du festival Métiers de la Montagne à Zarnesti en Roumanie. En effet, c'est l'association *Montanea* qui est chargée de mettre sur pied cet événement dans la ville de Chambéry.

Questions posées :

Comment a été opéré le choix d'organiser le dernier festival des métiers de la montagne à Zarnesti en Roumanie ?

Quelles ont été les résultats de ce festival en Roumanie ?