

DYNAMIQUES DES RESEAUX DE TRANSPORTS ET RECOMPOSITIONS REGIONALES EN ZONE DE MONTAGNE : ELEMENTS DE REFLEXION A TRAVERS L'EXEMPLE DES PAYS DE SAVOIE

Xavier BERNIER
Maître de Conférences
Université de Savoie

INTRODUCTION : Transports et régions : une dialectique d'ouverture et de fermeture

Les dynamiques des réseaux de transports alpins français sont depuis longtemps caractérisées par une logique d'ouverture et de fermeture en liaison avec l'évolution de l'accessibilité. Les situations temporaires ou durables d'enclavement qui en résultent sont allées de pair avec des recompositions régionales plus ou moins profondes. De la région « naturelle » à la région administrative, de la région urbaine à la région « culturelle », la division de l'espace en aires homogènes ou polarisées résulte de mécanismes complexes largement décrits par ailleurs (P. Claval, 1995 ; G. Di Méo, 1998). L'exemple de la Savoie et des Alpes du Nord françaises illustre bien leurs fondements à la fois géographiques et historiques. Zone de montagne, espace frontalier, territoire à forte identité et rattaché tardivement à la France pour la Savoie (1860), c'est aussi un ensemble fortement urbanisé, avec un niveau de développement économique et touristique élevé.

Le percement de tunnels, l'ouverture de nouveaux passages et de cols aux transports modernes, l'aménagement et la modernisation de certains axes ont pu contribuer à valider ou au contraire à remettre en question certains découpages. Trouver les moyens d'analyser deux dynamiques en interaction, celle des réseaux et celle de la construction régionale, n'est pas le moindre des enjeux. A l'échelle des massifs ou des vallées, les facilités de déplacements, les réorientations d'itinéraires et les redistributions des flux ainsi occasionnées ont-elles une incidence sur les processus de construction territoriale et sur les sentiments identitaires ? Au bout du compte, sont-elles en mesure de produire des recompositions régionales ?

Il s'agit d'abord de confronter un certain nombre de cartes à la fois du point de vue des cadres de gestion et des infrastructures afin de mettre à jour d'éventuelles discontinuités. Deux exemples, celui des Bauges et celui de la Maurienne, doivent permettre ensuite de mieux comprendre les processus de construction et de déconstruction régionale et le rôle des transports dans la structuration et la destructuration de ces espaces. De la Convention Alpine aux tentations régionalistes, les recompositions récentes ou en cours proposent enfin de nouvelles clés de lecture multiscalaires.

I - De la géographie des transports à la géographie régionale : continuités et discontinuités spatiales

De la « regio », cadre de gestion, aux infrastructures qui dirigent les flux, les transports sont à l'origine d'un certain nombre de découpages. Sur le terrain, ils peuvent en quelque sorte assimiler ou non des fractures spatiales pour leur conférer ou leur ôter une valeur de limite. Cette géographie produite par les transports est déjà très révélatrice de continuités et de discontinuités spatiales dans le contexte de la région programme qui nous intéresse.

Une simple approche modale propose une première clé de lecture (document n°1).

Au premier abord, le réseau des aéroports de la région Rhône-Alpes semble fournir un fidèle négatif d'une hiérarchie urbaine souvent citée en exemple. Avec un aéroport international à Lyon Saint-Exupéry et des aéroports secondaires plus ou moins dynamiques (Annecy - Meythet, Chambéry - Le Bourget, Grenoble - Saint-Geoirs, Saint-Étienne - Bouthéon et Valence - Chabeuil), la carte régionale des infrastructures masque en fait de puissantes forces centrifuges avec des polarisations extérieures exercées par l'aéroport international de Genève-Cointrin. Discontinuités économiques, discontinuités des aires

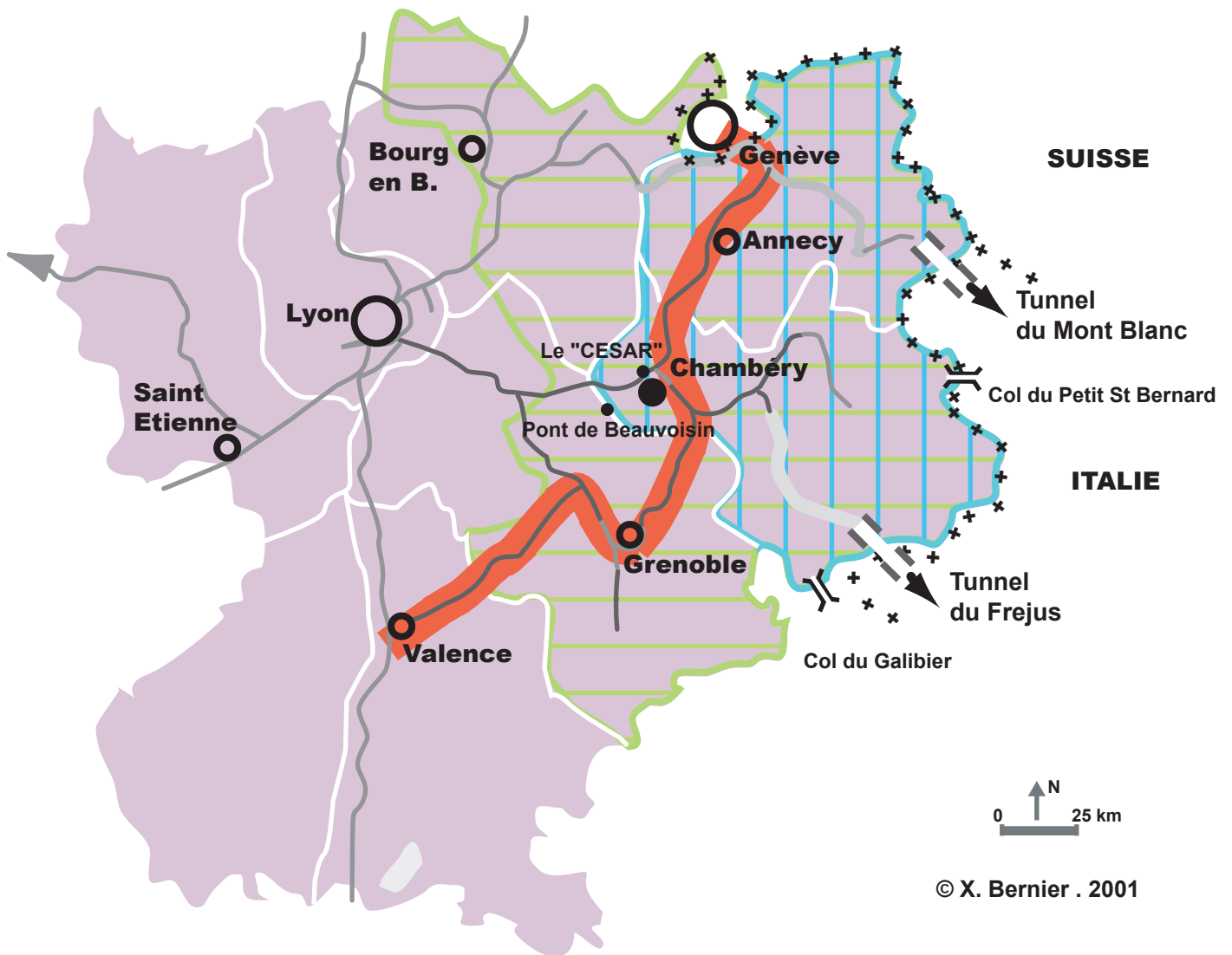
d'influence, discontinuités territoriales, les transports aériens ne s'inscrivent donc que bien imparfaitement dans le cadre administratif rhône-alpin.

Parce qu'elle s'est emparée du terme de "région", la gestion des transports ferroviaires donne aussi un éclairage à notre réflexion. Si les Trains Express Régionaux fonctionnent grâce au financement de Rhône-Alpes et en attendant un développement annoncé de la décentralisation, la S.N.C.F. s'appuie en effet sur des « régions ferroviaires » dont la plus importante est ici polarisée par Chambéry. Deux remarques s'imposent. La préfecture de la Savoie doit davantage cette place à sa situation de nœud dans le réseau régional qu'à son niveau dans la hiérarchie urbaine. Et l'espace ainsi délimité, s'il débord largement de la zone sous influence de l'agglomération, ne coïncide pas avec la région administrative.

L'étude du réseau autoroutier met à jour le même type de solution de continuité. Ainsi le réseau « AREA – Rhône-Alpes » recouvre-t-il partiellement la région éponyme (au départ l'abréviation AREA désigne l'Association pour la Réalisation et l'Exploitation d'Autoroutes). Notons au passage la situation stratégique du CESAR (Centre d'Exploitation, de Sécurité et d'Assistance Routière), véritable centre névralgique du réseau, au contact des « régions de montagne » et des « régions d'avant-pays ». Par ailleurs, la région administrative est desservie par des infrastructures trans-régionales comme l'A 6, l'A 7, l'A 39 ou encore l'A 72, tandis que les réseaux ATMB (Autoroute et tunnel du Mont-Blanc) et SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus) sont associées à des infrastructures spécifiques. L'adéquation entre les découpages administratifs et les cadres de gestion est plus évidente pour le reste du réseau routier puisque les subdivisions de la DDE épousent largement les limites cantonales, avec au plus quelques regroupements de cantons, autour d'Albertville par exemple.

Le poids des influences urbaines apparaît donc de plus en plus évident dans les dynamiques des réseaux et la structuration régionale. Il a même été décisif dans l'édification du mythe du « Sillon alpin », cet axe de fort peuplement entre Genève, Annecy, Chambéry et Grenoble voire Valence dans lequel certains politiques et aménageurs voient la colonne vertébrale de la partie alpine de la région Rhône-Alpes. L'expression de "sillon alpin" désigne pour les géographes physiciens la dépression entre la couverture sédimentaire plissée des Préalpes et les massifs centraux de la zone externe. Raoul Blanchard (1941) a longtemps vu là « le chemin de ronde des Alpes ». Mais les logiques de circulation périphérique l'emportant désormais, le « Sillon alpin » est aujourd'hui associé à cette continuité d'infrastructures, notamment autoroutières entre Genève et Valence.

Des solutions de continuité dans les cadres de gestion : Transports et régions



I Des aires de gestion discontinues



La région Rhône-Alpes et ses départements



Frontières internationales



Espace géré par l'Assemblée des Pays de Savoie



La région ferroviaire de Chambéry

II Les grandes lignes de force

Les réseaux autoroutiers en Rhône-Alpes



AREA



ATMB



SFTRF



Autres voies autoroutières



Le "sillon alpin"

III Pôles, nœuds et points



Pôles majeurs



Pôles secondaires



Pôle de la région ferroviaire de Chambéry



Tunnels du Fréjus et du Mont Blanc



Cols du Galibier et du Petit St Bernard

Cette importance accordée aux cluses à la fois comme points d'ancrage sur cet axe et comme « portes d'entrée » des Alpes n'est pourtant pas nouvelle. Sans refaire l'histoire des découpages régionaux, rappelons-nous (R.H. Bautier, 1979) par exemple que le traité de Paris de 1814 avait amputé le Royaume de Piémont-Sardaigne de tous ces espaces-portes et notamment Annecy et Chambéry, afin de laisser à la France le contrôle de ces lieux stratégiques dans les échanges.

Les infrastructures de franchissement, ponts, tunnels et cols routiers ne sont pas moins essentielles dans une approche géostratégique des découpages territoriaux dans les Alpes du Nord françaises. Qu'il s'agisse de limites internationales (col du Petit-Saint-Bernard, tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus...), régionales (col du Galibier ou pont de Pont-de-Beauvoisin entre Savoie et Dauphiné) ou intrarégionales (col de l'Iseran entre Maurienné et Tarentaise), certaines sont en quelque sorte validées voire renforcées dans leur rôle frontalier par la situation géographique de ces constructions. Bien sûr, il faut replacer cette analyse dans des perspectives historiques de fluctuations de frontières. Le col du Mont-Cenis par exemple, par suite des rectifications de frontière de 1947 n'est plus situé aujourd'hui « sur » la frontière. Ces infrastructures de franchissement tendent à proposer des frontières que l'on pourrait qualifier de ponctuelles mais dont la valeur en tant que telle est d'autant plus grande.

Les interactions entre l'évolution des réseaux et les processus de construction et de déconstruction régionale apparaissent donc complexes. Le cas des Bauges permet de voir plus clair dans les liens entre ces deux dynamiques.

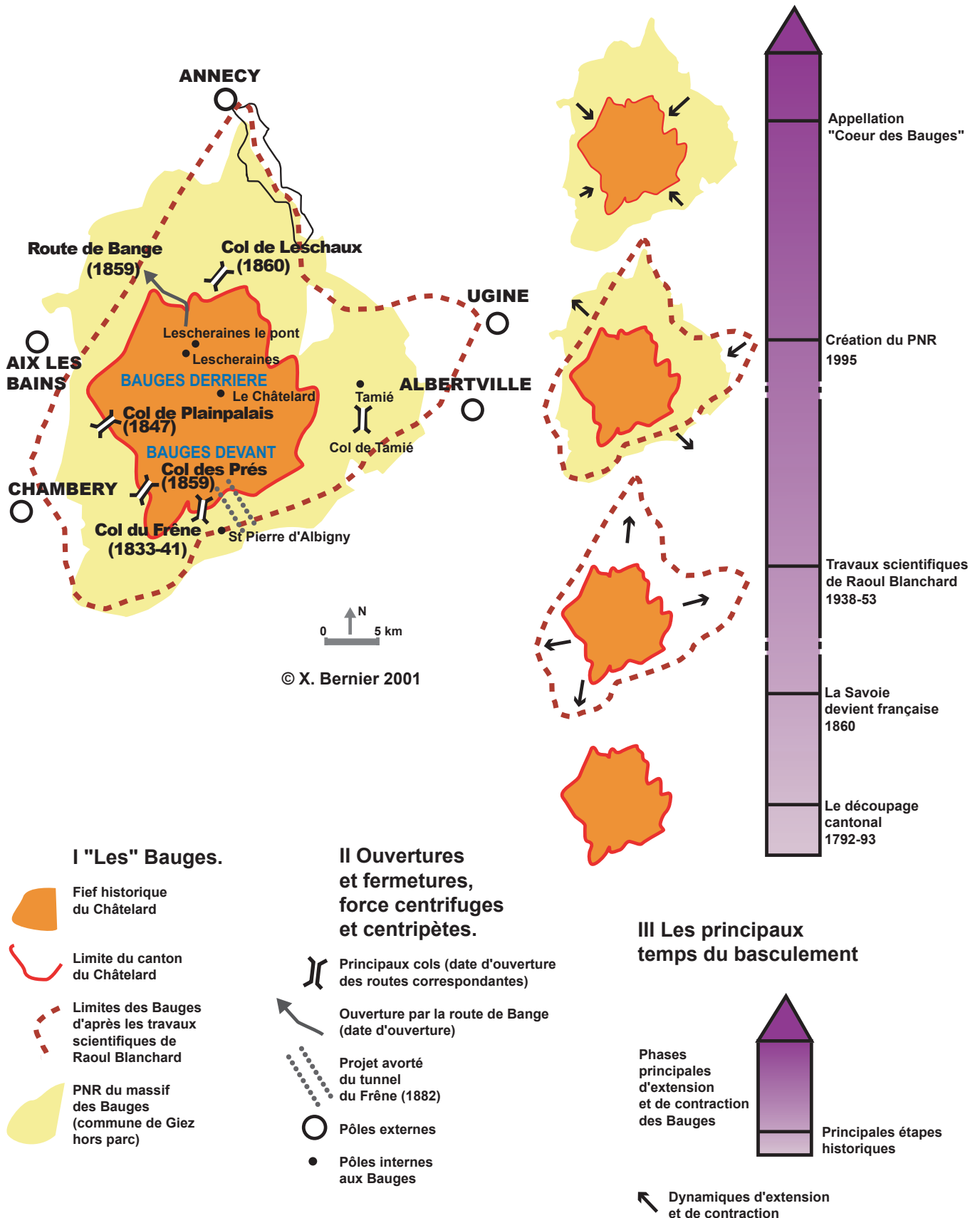
II - Le rôle des transports dans le « basculement » des Bauges

On ne peut en effet se poser la question des limites des Bauges sans se pencher sur l'accessibilité d'un espace longtemps présenté comme une forteresse. Historiquement, il s'agit d'abord d'un fief organisé autour du château du Châtelard dont les limites correspondent peu ou prou à celles du canton actuel (document n°2).

Durant la première période « française » (1792-1815) et dans le cadre de ce qui était alors le Département du Mont-Blanc, les Bauges ont d'abord été divisées en deux cantons, celui de Lescheraines (5 communes) et celui du Châtelard (8 communes) qui seront réunis en un seul en 1800. Mis en sommeil pendant la restauration sarde (1815-1860), le canton retrouvera ses prérogatives dans la Savoie française. L'intensité des contacts avec l'extérieur autant que celle de la circulation intra-baugue est une réalité ancienne. La modernisation récente des accès va passer par les cols tant il apparaît alors difficile de sécuriser les vallées, en particulier celle du Chéran. De fait, les Bauges ont d'abord été tournées vers la vallée de l'Isère et Saint-Pierre-d'Albigny, faisant du col du Frêne le débouché principal de ce qu'il est encore convenu d'appeler les « Bauges devant » (espace compris entre le Châtelard et le col du Frêne). Ce lien historique tient à la tradition ancienne d'échanges socio-économiques autant qu'au caractère stratégique de la vallée de l'Isère dans une logique de verrou alpin et de frontière avec le Dauphiné, verrou dont les forts de Montmélian et de Barraux témoignent de la sensibilité. Dans les années 1830, le col du Frêne est donc sans surprise le premier à s'ouvrir aux transports modernes par l'intermédiaire d'une route carrossable (F. Gex, 1996).

Très vite pourtant l'équipement et l'ouverture des autres cols vont faire en quelque sorte basculer les Bauges vers l'Ouest puis vers le Nord. Parce que la Savoie devient française en 1860, la frontière méridionale avec le Dauphiné devient moins sensible. La valorisation touristique de la station du Revard avec l'arrivée du train et une liaison par câble participe à l'arrimage du massif à Aix-les-Bains tandis que la route de Bange, praticable toute l'année par les véhicules à la différence des cols, rend Chambéry bien plus « proche » par le Nord. Le danger est si bien perçu dans les Bauges devant et à Saint-Pierre-d'Albigny qu'un projet de tunnel entre cette commune et Sainte-Reine est lancé (1882).

Extension , contraction et basculement des Bauges : des processus liés aux transports



Mais il est déjà trop tard. Celui-ci ne verra jamais le jour et le glissement des Bauges va s'inscrire dans la durée avec l'ouverture progressive des autres routes (document n°2). Les cols ne peuvent en effet pas être empruntés par les véhicules toute l'année. Les « Bauges derrière » vont désormais s'imposer au détriment des « Bauges devant ». Si la modernisation des transports facilite bien sûr les liens avec l'extérieur, c'est davantage le chantier d'une restructuration intérieure qui occupe toute cette période.

Les travaux de Raoul Blanchard, en particulier son grand œuvre sur les Alpes occidentales (1938 – 1953), vont pourtant contribuer à fournir de nouvelles balises à l'espace-Bauges. Fort de l'importance des cluses en particulier, le géographe s'applique à reconnaître les nouvelles frontières des massifs. Les cluses de Chambéry et d'Annecy proposent des ruptures majeures en même temps qu'elles jouent d'une certaine façon le rôle d'échangeurs dans la géographie des transports. La seconde moitié du XX^e siècle va fournir les cadres de nouvelles recompositions administratives. L'année 1970 coïncide par exemple avec la création du SIVOM des Bauges, bientôt dissous en 1984 pour devenir le district des Bauges. Celui-ci est transformé 10 ans plus tard en communauté de communes du pays des Bauges, toujours dans les limites des 13 communes du canton du Châtelard. Les délimitations du Parc Naturel Régional du Massif des Bauges, créé en décembre 1995, ne sont pas directement liées aux transports. Elles débordent en tout cas des cadres du massif définis par Raoul Blanchard puisque par le truchement des limites communales, elles débordent notamment sur une partie du versant méridional de la Tournette. Les bornes de cet espace transdépartemental doivent beaucoup aux enjeux liés à l'intégration dans le champ d'application de l'A.O.C. «tome des Bauges ». Elles sont aussi le reflet des convoitises d'un espace touristique désormais accessible toute l'année, et en particulier à moins d'une heure des agglomérations d'Annecy et de Chambéry. Cette dilatation spatiale des Bauges semble pourtant produire en retour une contraction identitaire autour du noyau bauju originel dont les contours reprennent les limites du canton du Châtelard et réactivé sous le label «cœur des Bauges». « L'acquisition d'un surplus de notoriété [...] se paye d'un flou qui n'est pas sans poser problème » (C. Gauchon, 2001). Devant cette « imposture toponymique », les dirigeants du Parc ont d'ailleurs pris le parti de découper le territoire en six sous-ensembles : «Combe de Savoie», «Haute Combe de Savoie et vallon de Tamié», «Pays du lac d'Annecy et du Laudon», «Hauts de l'Albanais» et «Plateau de la Leysse» et donc «Cœur des Bauges». Ce dernier serait le « seul à se voir conforté dans son identité baujue », tandis que les cinq autres espaces du Parc, dans un « étrange paradoxe identitaire », ne constitueraient que d'« improbables pièces rapportées » (ibid. cit.). Ce repli culturel doit sans doute beaucoup à une accessibilité jugée trop aisée. Il ne doit pourtant pas masquer la poursuite des glissements régionaux internes à cet espace. Ainsi Lescheraines dans les « Bauges derrière » tend à devenir le véritable pôle économique et politique des Bauges au détriment du Châtelard. Plus encore, la route départementale qui traverse les Bauges du Sud au Nord, draine vers elle tous les vieux bourgs situés à mi-pente. En particulier au niveau des ponts sur la rivière du Chéran, ce phénomène est perceptible par exemple, à Jarsy, à La Compôte et à Lescheraines qui subissent respectivement les polarisations d'Ecole, La Compôte-le-Pont et Lescheraines-le-Pont. Catalyseurs ou déclencheurs de ces mécanismes, les infrastructures de transport modernes semblent indissociablement liées à ces recompositions régionales. Validées par les populations, elles ont été un instrument essentiel dans le « basculement » des Bauges vers le Nord.

Dans un autre cadre spatial, celui de la vallée de la Maurienne, des processus cumulatifs similaires ont aussi produit une nouvelle donne régionale.

III - L'externalisation d'un pôle valléen : le cas de la Maurienne

Traditionnellement, la Maurienne est le nom donné à la vallée de l'Arc, même si l'histoire politique a conduit à intégrer à cet espace des zones hors du bassin naturel de la rivière, en particulier au niveau des cols du Mont-Cenis vers l'Italie et des cols du Glandon et de la Croix de fer vers la Romanche. Si la conquête des versants est limitée au Nord par la zone centrale du Parc National de la Vanoise et plus largement par les contraintes orographiques, on perçoit déjà toute l'importance des infrastructures de franchissement dans les délimitations aréolaires de cette région-vallée (document n°3).

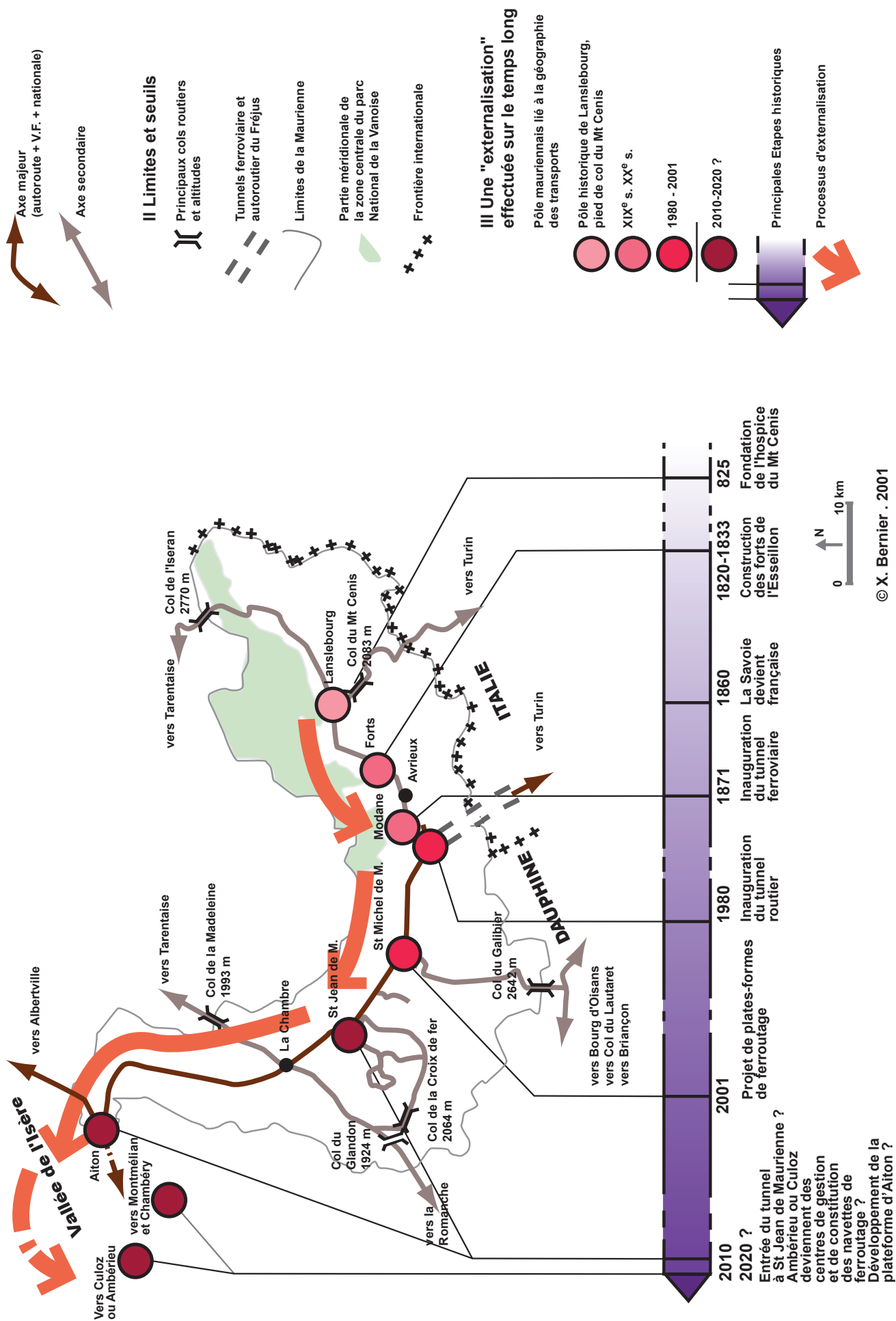
Il nous faut nous replacer là aussi dans le temps long afin de bien saisir les dynamiques régionales (P. Guichonnet, 1980 et 1999). En amont, la première «sortie» de la vallée a été celle proposée par les différents passages du Mont-Cenis. Peu fréquenté par les Romains et alors que certains reconnaissent ici les traces d'un des itinéraires les plus plausibles emprunté par Hannibal dans sa traversée des Alpes, le col va vraiment prendre de l'importance à partir de la construction d'un hospice en 825 sous l'impulsion des Carolingiens. Côté français, le point de rupture de charge devient vite alors Lanslebourg, en position de

pied de col. Véritable point nodal dans la vallée, cet espace prospère sur cette situation de péage et voit se multiplier toute une population de muletiers, de voituriers et de guides désignés sous le terme générique de « marrons ».

La deuxième étape renvoie à ce que l'on pourrait appeler l'aventure des tunnels. Aventures ferroviaire d'abord. Plus que l'inauguration du chemin de fer Fell le 15 juin 1868 (« Quatre voitures seulement, tirées par une locomotive à vapeur, transportaient 48 passagers de St-Michel-de-Maurienne à Suse, s'arrêtant aux différentes stations du parcours. Le train ne dépassait pas 24 km/h à la montée et 17 km/h à la descente, mais c'était déjà un gain de 8 heures sur les diligences », SFTRF, 2000), c'est bien davantage en effet celle du tunnel ferroviaire du Fréjus le 16 octobre 1871, après 14 ans de travaux, qui marque la principale rupture. Il s'agit d'abord d'une véritable catastrophe pour les habitants de Lanslebourg, à l'origine de sabotages et de pressions de toutes sortes. La rumeur d'un ancien tunnel construit par les Sarrasins et à redécouvrir aurait même circulé en vain (G. Collomb, 1989). Dès lors, c'est bien Modane qui va jouer le rôle de pôle mauriennais majeur. Véritable gare internationale dans une Savoie désormais française, elle fait figure de point nodal dans la vallée pendant plus d'un siècle. Les forts de Haute-Maurienne deviennent bientôt inutiles. La route devient bien après la seconde guerre mondiale, à nouveau par le col du Mont-Cenis, un trait d'union entre la France et l'Italie. Mais il faut attendre le 12 juillet 1980 pour voir s'ouvrir un tunnel routier de 12,870 km qui semble permettre alors à Modane, où il débouche, de se maintenir dans son rôle nodal. L'« abolition des frontières » le 01/01/1993 puis la construction de l'autoroute de Maurienne dont le dernier tronçon est inauguré le 12 juillet 2000 vont en décider autrement. La ville perd l'essentiel de ses fonctions douanières et les retombées qui lui sont liées. Jusqu'à la rampe autoroutière d'accès au tunnel qui l'évite.

La situation actuelle et les nombreux projets de liaison entre Lyon et Turin promettent une fois encore de redistribuer complètement les cartes. Conçue au départ comme une simple liaison TGV devant mettre Lyon à 1h19 de Turin (contre près de 4h aujourd'hui) et Paris à 3h15 (contre plus de 6h), le projet a évolué considérablement, en particulier depuis l'accident du tunnel du Mont-Blanc du 24 mars 1999. La déviation du trafic de poids lourds vers le tunnel du Fréjus a en effet entraîné une véritable explosion du trafic et un accroissement des tendances antérieures. 26 millions de tonnes de fret ont transité ici par la route en 1995 contre 10 millions par le rail (pour une capacité réelle estimée à 25 millions). La situation du rail n'a guère progressé depuis même si des gares comme celle de St-Michel-de-Maurienne pourraient offrir des plates-formes transitoires intéressantes. « En 1998, 3875 véhicules ont emprunté quotidiennement le tunnel du Fréjus.

“L'externalisation d'un pôle valléen” : le cas de la Maurienne



En moyenne, le tunnel accueillait chaque jour 1 725 véhicules légers et 2 150 poids lourds. La fermeture du tunnel du Mont-Blanc a entraîné un report du trafic. Désormais, 3 100 véhicules légers et 4400 poids lourds transitent chaque jour, en moyenne, par le Fréjus, soit un total de 7 500 véhicules » (SFTRF, 2000). Les projets d'aménagement sont aujourd'hui fixés sur des infrastructures destinées à permettre le développement du ferroutage. Tels qu'ils se dessinent, avec des infrastructures très lourdes, ils permettent d'entrevoir des conséquences multiples. L'hypothèse de la réalisation d'un ou de plusieurs tunnels pouvant dépasser une longueur de 50 km et dont la bouche d'entrée pourrait se situer à St-Jean-de-Maurienne placerait à ce niveau la nouvelle "porte de sortie" de la vallée. Des centres ferroviaires comme Chambéry et Culoz ou Ambérieu pour le fret pourraient devenir alors des lieux d'assemblage et de gestion des navettes de ferroutage. Notons que des projets de plate-forme de ferroutage à vocation transitoire existent en aval de St-Michel-de-Maurienne (à St-Julien-Mont-Denis) et à Aiton, à l'entrée de la vallée. Selon ce scénario général qui pourrait prendre corps en 2015 - 2020, le processus d'externalisation amorcé au milieu du XIX^e siècle, trouverait en quelque sorte son aboutissement en dehors de la Maurienne proprement dite et même en dehors de la Savoie. Un peu comme en Bauges, il en résulte déjà une revalorisation de la Haute-Maurienne "historique" (en amont des forts de l'Esseillon voire de Lanslebourg), perceptible en particulier dans le discours des professionnels du tourisme. Mais ce schéma aboutirait aussi paradoxalement à une forme d'enclavement de la vallée, vallée où l'essentiel de la circulation se ferait "en tunnel", entendu aux sens propre et imagé. Ce gigantesque "effet tunnel" enlèverait à la Maurienne son statut d'espace de transit. Plus que jamais, le destin de la vallée échapperait à la vallée. Ces réflexions nous amènent bien sûr à nouveau à changer d'échelle.

IV - De la Convention Alpine aux tentatives régionalistes : des recompositions multiscales

La plupart des décisions relatives à l'aménagement et à la gestion des transports sont aujourd'hui prises dans un cadre extra-régional, à Lyon, à Turin, Paris, Rome et plus encore à Strasbourg et à Bruxelles. Du coup, politiques et aménageurs raisonnent de plus en plus volontiers en termes de « région alpine ». L'Union Européenne s'applique en effet à reconnaître la montagne comme un espace spécifique nécessitant une politique spécifique elle aussi. La Convention Alpine, signée en 1991 et ratifiée en 1996 s'inscrit ainsi dans une perspective de développement durable. La collaboration transnationale trouve aussi sa place avec des projets de type INTERREG. Dans la réforme en suspens du fonds structurel de l'U.E., les Alpes pourraient aussi s'ancrer comme une région en soi (objectif 7) au même titre que l'objectif 6 pour les régions arctiques. Il est vrai que les grands projets d'infrastructures de transport ont désormais une dimension continentale, en particulier en matière de circulation transalpine.

Doit-on voir dans cette dilatation souvent mal maîtrisée et mal perçue par les populations locales, les fondements d'une réémergence des structures subrégionales. En tout cas, elle nous invite à ce stade à évoquer les projets d'une « région Savoie ». Rien à voir, directement en tout cas, avec La Ligue Savoisienne dont la résonance politique reste confidentielle. Détail révélateur du niveau d'audience et de la stratégie du mouvement, le premier mandat obtenu par un candidat du mouvement savoisien a été en 1998 celui de conseiller régional. Si la bipolarité savoyarde est un fait ancien, marqué dans la période post-révolutionnaire par la création des départements du Mont-Blanc polarisé par Chambéry et du Léman polarisé par Genève, la période récente a donné lieu à différentes tentatives de restructuration administrative. Créée en avril 1983 sous le statut d'établissement public de coopération interdépartemental, l'Entente Régionale de Savoie a été son expression la plus aboutie. Avec un budget annuel de 25 millions de francs, cet organisme agissait sur des dossiers ponctuels en particulier dans les domaines des transports, du tourisme et de l'agriculture. Continuant d'hésiter entre la fusion des deux départements et la création d'une véritable région Savoie, les deux conseils généraux ont dissous le 17 septembre 2001 cette première structure pour la remplacer par l'Assemblée des Pays de Savoie (une abstention sur 71 conseillers généraux). Ils ont pour cela utilisé les dispositions contenues dans les articles L5421-1 et suivants dans le Code Général des Collectivités Territoriales. Son statut est celui d'un établissement public doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière. « Elle peut théoriquement tout faire, sauf lever l'impôt » a lancé Hervé Gaymard, président du conseil général de Savoie. La liste des compétences est en fait suffisamment large pour que la nouvelle Assemblée devienne l'auberge espagnole souhaitée par les élus. L'article 2 souligne néanmoins son rôle dans la conduite et le financement de toutes les actions d'intérêt interdépartemental, au premier rang desquelles on trouve l'aménagement du territoire et les infrastructures de transport. Cette priorité doit bien sûr beaucoup au

contexte local créé par la fermeture du tunnel du Mont-Blanc et par sa réouverture programmée, mais aussi aux nombreux enjeux proposés par le nouveau projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Cette recherche de nouvelles formes de solidarités politiques dans les Pays de Savoie ne recoupe bien sûr pas ici les contours d'un territoire historique transfrontalier. Mais surtout, elle a souvent été battue en brèche ces dernières années sous le poids des intérêts locaux. Il n'est que voir les revendications, très vives en Maurienne, autour du thème du « partage des nuisances » depuis les redistributions de trafics suite à l'accident du tunnel du Mont-Blanc. Et quelques années auparavant, les travaux considérables effectués dans le domaine des transports à l'occasion des Jeux Olympiques d'Albertville n'avaient-ils pas surtout concerné la seule vallée de la Tarentaise ? Là encore, comment ne pas souligner en tout cas les liens intimes entre les dynamiques des réseaux de transports et les recompositions régionales ?

CONCLUSION : Des processus cumulatifs à l'origine de recompositions complexes : externalisation des structures régionales et subrégionalités en réémergence

Dès lors, ne peut-on pas interpréter cette réactivation des territoires aux échelles inférieures comme une réaction (sans que ce terme soit forcément entendu comme l'expression d'un conservatisme politique exacerbé) à un processus de distension des limites régionales ? La réhabilitation des territoires historiques, ou perçus comme tels, se nourrit aux mêmes schémas sociétaux, ici dans le « cœur des Bauges » ou en « Haute Maurienne », là dans les tentatives de construction d'une entité savoyarde unifiée. Perçue comme une menace identitaire et comme une dilution territoriale, ce poids grandissant d'une centralisation péri montagnarde sur les territoires montagnards proprement dits alimente le sentiment de dépossession des clés de son propre développement. Apparues selon des modalités semblables dans d'autres espaces transfrontaliers (D. Ratajczak, 2000) ces « sub-régionalités en réémergence » s'expriment peut-être avec plus de vigueur encore dans des régions de montagne. Traditionnel lieu de refuge identitaire, la montagne fournit les qualités d'une accessibilité jugée réduite en raison du nombre d'entrées limité dans un espace bien circonscrit. Espace forteresse, territoire du repli.

Le rôle de la modernisation des transports et des progrès de l'accessibilité semble évident. Le sentiment d'être cantonné au rôle d'espace de transit fournit le terreau d'un syndrome NIMBY plus virulent que jamais. Ses dernières manifestations sont les référendums proposés par les élus locaux à leurs administrés à Chamonix, en Maurienne ou dans la région du Montgenèvre. Mais l'externalisation séculaire des pôles et des axes régionaux comme le « Sillon alpin » fait aussi courir le risque d'un destin politico-économique de moins en moins maîtrisé (M.F. Broggi, 1998). Ces réactions paradoxales prennent racine dans des processus cumulatifs et le cadre montagnard en propose les conditions d'une expression exacerbée. L'aménagement d'infrastructures modernes dans des espaces de circulation ancienne bouleverse les sociétés montagnardes dans leur façon d'appréhender leur territoire. D'une ouverture souhaitée à une ouverture subie, les recompositions régionales ainsi occasionnées semblent complexes et instables.

BIBLIOGRAPHIE

- BAUTIER R.H., 1979, « Monumenta historiae galliarum. Atlas historique français. Le territoire de la France et de quelques pays voisins » : sous la dir. de J.Y. Mariotte et A. Perret, « La Savoie », Ed. CNRS, 60 p. + 89 pl.
- BAVOUX J.J., 1992, « Du Fréjus au Brenner : les transits et leurs enjeux au cœur de l'Europe », in *Revue Géographique de l'Est*, n° 4, Presses Universitaires de Nancy, pp. 291-303.
- BLANCHARD R., 1941, « Les Alpes occidentales – T2 : Les cluses préalpines et le Sillon alpin », Arthaud, 355 p.
- BROGGI M.F. et al., 1998, « Rapport sur l'état des Alpes », CIPRA - Edisud, 472 p.
- CLAVAL P. 1995, « Initiation à la géographie régionale », Fac – Géographie, Nathan Université, 288 p.
- COLLOMB G., 1989, « Du bon usage de la gestion de la montagne. Touristes et paysans », l'Harmattan, 207 p.
- DI MEO G., 1998, « Géographie sociale et territoires », Fac – Géographie, Nathan Université, 320p.
- GAUCHON C., 2001, « Toponymie, tourisme et identité dans les Alpes du Nord », in revue « Les Cahiers Savoyards de Géographie », n°4 », pp 47-59.

- GAUCHON C., à paraître 2002, « Des réalisations méconnues : les plus anciens tunnels des Alpes », in Actes du 125^e Congrès National Des Sociétés Historiques et Scientifiques, Lille, avril 2000.
- GEX F. (Abbé), 1996, « Les Bauges, chemins et vie d'autrefois », Cabédita – collection Sites et villages, 210 p.
- GUICHONNET P. (ss la dir.), 1980, « Histoire et civilisations des Alpes : T1 : Destin humain, T2 : Destin historique », Privat-Payot, 409p. et 418 p.
- GUICHONNET P., 1999, « Histoire de l'annexion de la Savoie à la France », La Fontaine de Siloë, 352 p.
- JANIN B., 1980, « Le col du Petit-Saint-Bernard : frontière et trait d'union alpin », Ed. Trésors de la Savoie, 191 p.
- MARCONIS R., 1995, « Transports et aménagement du territoire : une lecture géographique », in revue Transports n°374, pp. 66-69.
- MARTIN J.P. (Lt-Cl), 2000, « La traversée des Alpes : cols, routes et tunnels », Ed. Le Dauphiné – coll. Le Patrimoine, 50 p.
- MEYZENQ Cl. (sous la dir. de), 1997, « Transports et développement en Pays de Savoie », in revue « Cahiers savoisiens de Géographie », n°1, 80 p.
- RATAJCZAK D., 2000, « Spatiodynamiques de reterritorialisation des modes de production et de reproduction identitaires en espace transfrontalier : application à la réalité géographique du Hainaut franco-belge », Thèse de Doctorat, Lille I, 256 p.
- REVUE « L'ALPE », n°2 – février-avril 1999, « Franchir les Alpes », 114 p.
- SAMIVEL et NORANDE S., 1996, « Les grands cols des Alpes : histoire et aventures », Ed. Glénat, 215 p.
- SFTRF, 2000, « Histoire d'une aventure humaine dans les Alpes », SFTRF.
- VARLET J., 1997, « Autoroutes, économie et territoires », Actes du colloque européen sur « Les effets économiques et territoriaux des autoroutes en France et en Europe » - Clermont-Ferrand, 18-19 mai 1995, CNFG/SATCAR/CERAMAC, Clermont-Ferrand, 1997, 425 p.
- VIVIAN R. (ss la dir.), 1988, « L'effet frontière dans les Alpes » Actes du colloque international de St Vincent-Val d'Aoste, 24-25-26 octobre 1988, 2 volumes, 449 p.