



HAL
open science

Entre passages et blocages : luttes d'identité territoriale en Val de Suse entre le XVIe et le XXIe siècle

Marie-Christine Fourny, Stéphane Gal, Kirsten Koop, Pierre-Antoine Landel,
Samia Ounoughi, Émilie-Anne Pépy, Kevin Sutton

► **To cite this version:**

Marie-Christine Fourny, Stéphane Gal, Kirsten Koop, Pierre-Antoine Landel, Samia Ounoughi, et al..
Entre passages et blocages : luttes d'identité territoriale en Val de Suse entre le XVIe et le XXIe siècle.
CTHS 2017: Circulations montagnardes, circulations européennes. Université de Pau et des Pays de
l'Adour., Apr 2017, Pau, France. halshs-01910212

HAL Id: halshs-01910212

<https://shs.hal.science/halshs-01910212>

Submitted on 31 Oct 2018

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.

Entre passages et blocages : luttes d'identité territoriale en Val de Suse entre le XVI^e et le XXI^e siècle

Marie-Christine Fourny (1)

Stéphane Gal (2)

Kirsten Koop (1)

Pierre-Antoine Landel (1)

Samia Ounoughi (3)

Emilie-Anne Pépy (4)

Kevin Sutton (1)

(1) Univ. Grenoble Alpes, CNRS, Science Po Grenoble*, PACTE, 38000 Grenoble, France

* School of Political Studies Univ. Grenoble Alpes

(2) Univ. Grenoble Alpes, CNRS, LARHRA, 38000 Grenoble, France

(3) Univ. Grenoble Alpes, LIDILEM, 38000 Grenoble, France

(4) LLSETI, Université Savoie Mont Blanc, 73000, Chambéry, France

[Communication présentée au congrès du CTHS 2017: Circulations montagnardes, circulations européennes. Université de Pau et des Pays de l'Adour, 24-28 avril 2017](#)

Résumé

Le passage dans les Alpes est analysé dans une perspective pluri-disciplinaire associant des approches historiennes, géographiques et linguistiques. Il est examiné au travers de situations historiques conflictuelles différentes, mais dont le rapprochement révèle certaines des relations entre circulation et territoire. L'opposition se marque par des blocages de la circulation, qui prend la forme de barricades (contre les troupes françaises aux XVI^e et XVII^e siècles, dans le contrôle de la peste au XVIII^e siècle), ou d'idéologies, qu'expriment les discours politiques ou philosophiques (positions de Ruskin sur le chemin de fer dans les Alpes, contestation actuelle de la ligne grande vitesse Lyon-Turin). Ces situations montrent que le conflit entre passage et territoire relève d'un conflit de pouvoir entre le niveau local traversé et les espaces dominants englobants qui sont ceux de la circulation. L'opposition au passage marque ainsi une volonté de réappropriation du territoire local.

L'analyse de la circulation, notamment en géographie, conduit fréquemment à opposer les deux figures spatiales du réseau et du territoire. Le réseau correspond aux lieux de la mobilité ; il représente un espace fonctionnel, aux effets variables, mais dont l'occupation éphémère et technique ne lui confère pas la consistance et la valeur d'un territoire¹. Ce dernier, comme le montrent les approches de l'histoire et de l'anthropologie, se caractérise de manière inverse, par des temporalités longues, une intégration dans les systèmes sociaux et culturels, des valeurs et des attachements qui en font un vecteur d'identités.

Nous avons repris ces deux types d'espaces pour analyser leurs articulations dans des vallées alpines, et en particulier dans la vallée frontalière italienne de Susa. Ces travaux

¹ Terrhabmobile, 2013

montrent une construction de l'identité territoriale complexe qui tout à la fois passe par une intégration du passage et l'opposition à certaines de ses formes. Le rapport réseau/territoire s'inscrit là dans une dialectique de l'ouverture et du blocage, qui se développe dans le temps long et peut être identifiée en des périodes anciennes aussi bien que dans l'actualité la plus récente. Elle nous a conduit à faire l'hypothèse d'un mode particulier de construction de l'identité territoriale dans cette situation de circulation : définie par le passage, cette identité se réaliserait et se manifesterait au travers de moments de conflits. On en sait le rôle dans la territorialisation : ils exacerbent notamment la définition des appartenances, la définition de l'altérité étant liée à l'adversité². Dans les situations que nous avons analysées, les conflits s'expriment par l'opposition au passage. C'est là que le contexte montagnard prend toute son importance, avec des formes de relief qui limitent les possibilités de circulation alternatives mais offrent également des ressources pour la fermeture ou le blocage. Cette perspective a été développée à la faveur d'une recherche pluridisciplinaire³ intitulée TéliMeP : Territorialité, Liminalité et Métropolisation Périphériques. Elle réunit des historiens, des géographes, une linguiste et une anthropologue analysant la dimension liminale de la montagne. Se référant aux théories de Van Gennep (1909), et Turner (1969), elle considère que cette position permet de caractériser à la fois une situation spatiale et un statut social, de manière plus complexe et plus pertinente que ne le font les notions de périphéries ou de marges. En effet, elle ne renvoie pas seulement à un rapport à un centre dominant ou à une situation défavorisée mais qualifie un entre-deux ou une zone transitionnelle, qui se caractérise par l'absence d'identité propre. Elle peut ainsi s'appliquer aux espaces intermédiaires, dont il est difficile de définir la spécificité territoriale, et ce à des échelles variables : zone transfrontalière, lisière, ou vallée. La liminalité relève d'une perspective relativiste : elle vise non pas à analyser des espaces ou des statuts stables et aux caractères établis, mais à examiner la relation entre ces positions fixes. Cette notion anthropologique ne doit pas être réduite à son expression géographique. Comme l'a montré Van Gennep, elle rend compte d'un processus de transformation et de passage d'une catégorie normative à une autre. Elle représente de ce point de vue un espace et/ou temps sans identité, nécessaire à la production d'une identité nouvelle. La notion s'avère dès lors particulièrement heuristique pour saisir l'articulation entre passage et territoire, et comprendre comment une relation entre lieux (entre-deux, transition, circulation) affecte la construction identitaire, de l'individu passant ou de l'espace traversé. Cette approche théorique⁴ constitue l'arrière-plan de l'analyse présentée ici.

Nous nous sommes attachés à examiner comment le passage met en jeu l'identité territoriale, sur une même région des Alpes, mais par une diversité des approches disciplinaires et des périodes. Cette diversité dans les matériaux et les contextes n'autorise pas une véritable comparaison, mais elle offre des illustrations que nous confronterons en conclusion. Elle permet aussi une perspective sur le long terme, au travers de quatre focus allant du XVI^e siècle à aujourd'hui.

² P. Mele, C. Larrue et M. Rosemberg M (dir.), *Conflits et territoires* ; S. Gal, « Montagnes et conflictualité : le conflit, facteur d'adaptations et d'innovations territoriales ».

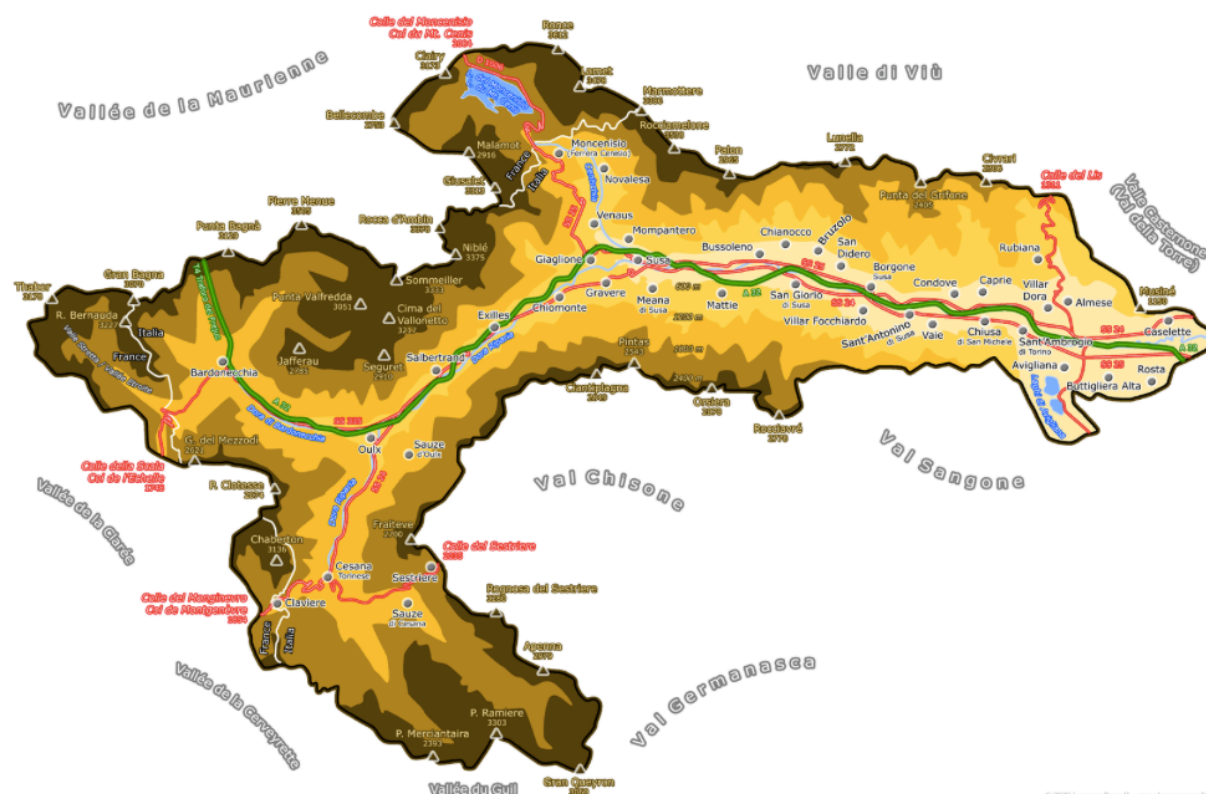
³ Réalisée grâce au soutien financier du LABEX ITEM (ANR-10-LABX-50-01) dans le cadre du programme « investissements d'avenir » géré par l'Agence nationale de la recherche

⁴ Celle-ci sera développée dans l'ouvrage « Montagnes liminales », sous la direction de S. Gal et M.-C. Fourny, Presses Universitaires de Grenoble, à paraître en 2018

Plusieurs situations historiques sont examinées : les barricades contre les troupes françaises aux XVI^e et XVII^e siècles, la conception stratégique de la route du Mont-Cenis au XVIII^e siècle, à partir d'archives de ces périodes, la perception du chemin de fer dans la traversée des Alpes par Ruskin au travers d'une analyse linguistique, la contestation contemporaine de la ligne grande vitesse Lyon-Turin, à partir de discours d'opposants. Cette juxtaposition amène à dresser des hypothèses sur les particularités des circulations transfrontalières montagnardes. On verra notamment que la vallée de montagne constitue une configuration propice à des flux sur de grandes distances, entre capitales ou Etats. Elle pose alors la question du rapport entre les espaces locaux traversés et les espaces et enjeux globaux produisant les circulations. Nous montrerons qu'une spécificité, voire une identité, territoriale peut se constituer, liée au passage, qui se réalise dans un rapport particulier à l'extérieur – donc à ce d'où provient ce qui circule- avec des moments conflictuels, mais aussi dans une relation étroite au milieu, dans la mesure où circulations et blocages utilisent les ressources des formes de relief montagnard.

1. Les barricades contre les troupes françaises aux XVI^e et XVII^e siècles

carte 1. La vallée de Suse



© Duvilar (Lorenzo Rossetti) — map drawn by Duvilar (Lorenzo Rossetti)

Le val de Suse est un lieu ancestral de circulation humaine (cf carte 1). Tandis que le duc de Savoie contrôle le col du Mont-Cenis, le roi de France est maître du Montgenèvre, en Dauphiné. Avec les guerres d'Italie, à partir de 1494, l'importance stratégique des cols s'accroît. Les armées du roi de France sont amenées à franchir les Alpes à de multiples

reprises, une expérience massive de la montagne qui se prolonge au XVII^e siècle sous Louis XIII. Elle doit être située dans la perception de la montagne de l'époque. Rappelons que la montagne représente alors un *entre-deux* inquiétant, qui nourrit les multiples récits. La verticalité, le froid, la neige, le vent, le silence suscitent appréhension et fascination. La montagne est dangereuse, parfois mortelle, notamment pour les nombreux soldats qui en empruntent les sentiers. Choisir de bloquer des hommes dans un tel espace-temps revêt évidemment une dimension stratégique et symbolique particulièrement forte comme le montre la barricade en montagne.

La barricade est un mot qui apparaît dans le vocabulaire militaire du XVI^e siècle. Il s'agit d'une mise en défense d'un espace resserré à l'aide de rondins ou de barriques. Ne sachant pas encore fortifier les cols, on cherche à verrouiller les cluses. Les barricades sont ainsi édifiées au niveau des pas, et autres détroits des vallées, en complément de forts, fortification durable mais chère et pas toujours en bon état. En montagne, les barricades sont très tôt utilisées comme une mise en défense éphémère établie dans l'urgence.

Le val de Suse est alors la voie la plus empruntée et les relations avec le duc de Savoie sont un élément essentiel tant à l'échelle diplomatique que logistique. Il sera de ce fait barricadé à de nombreuses reprises. Il en est ainsi dès 1537, lorsque François I^{er} envahit la Savoie puis le Piémont, pour prendre le contrôle des cols. Le long corridor que représente cette vallée en fait un espace propice à une mise en défense, tant de la part des Français, qui veulent éviter une invasion du Dauphiné par le Montgenèvre, que de la part des Savoyards, qui veulent protéger le Piémont et leur nouvelle capitale, Turin. Une carte aquarellée du val de Suse, attribuée à Gabrio Busca, vers 1590, conservée à la bibliothèque royale de Turin, montre cette mise en défense de toute la vallée grâce à une série de barricades (cf figure 1).

Figure 1 : Les barricades de Suse et leur assaut vus par l'imagerie propagandiste française : Jean de Beins, *Plan au vray tant de la prinse de la ville de Suze...*, 1629⁵

⁵ Jean de Beins, *Plan au vray tant de la prinse de la ville de Suze...*, Melchior Tavernier, Paris, 1629, (Détail). BnF EST-1570 (97-99), Pièce n°97-99



© Bibliothèque nationale de France

L'expérience des barricades en montagne connaît une expression plus aboutie en mars 1629, lorsque le duc Charles-Emmanuel I^{er} s'oppose au passage de l'armée française conduite par le roi Louis XIII en personne et par Richelieu⁶. La défense barricadière de 1629 est un formidable dispositif de blocage, organisé sur trois lignes de défense, flanquées de fortifications en dur, entre la tour de Giaglione et le fort de San Francesco près de Graverè. Les constructions se déroulent sur plusieurs mois⁷. La vallée voisine du val Chisone est, elle aussi, fortifiée au cas où un autre itinéraire serait emprunté par l'armée de Louis XIII. Bloquer l'armée royale à la descente du Montgenèvre est une option stratégiquement pertinente : au mois de mars, la neige et le froid aidant, l'armée royale peut se décomposer en quelques jours.

Mais on peut se demander si l'objectif du duc de Savoie était uniquement d'écraser son adversaire. L'épisode de Suse induit une forte dimension politique, qui transforme la montagne en un théâtre et la barricade en une tribune. Tout d'abord, les barricades imposent une négociation en arrêtant la marche du roi, ensuite, elles permettent au duc de se hisser symboliquement à un niveau royal. Enfin, par sa matérialité, la barricade marque le tracé linéaire d'une frontière souveraine niée par les ambitions françaises. Ainsi, si le duc perd la bataille sur le plan militaire, car la barricade est contournée, il marque des points politiquement, puisqu'il affirme aux yeux du monde tant sa souveraineté que sa capacité à se hausser au niveau du roi de France en le combattant. Dans cet épisode, la montagne joue le rôle central. Le relief produit un lieu de passage

⁶ S. Gal, *Charles-Emmanuel de Savoie, la politique du précipice*

⁷ Les archives nous permettent de retrouver l'organisation des chantiers dirigés par des Ingénieurs ducaux avec le secours de la main d'œuvre locale : « Conto reso all Illma Ducal Camera de Conti dal Sigr Capitano Tomaso Morello di Susa... », Archivio di Stato di Torino (ASTo), Camerale, Piemonte, fortificazioni, articolo 178, mazzo 4, Suse, 26 avril 1628-10 juin 1631.

obligé, qui devient un lieu de confrontation entre les locaux et les conquérants. Ce lieu offre des opportunités qui mettent le duc en position de force. C'est ainsi par la montagne que le duc affirme sa souveraineté territoriale et son identité princière. Une forme de défense pragmatique et idéologique que l'on saura localement renouveler au fil du temps.

2. Passage vs fermeture, l'usage stratégique de la route du Mont-Cenis au XVIII^e siècle

Le passage du versant oriental des Alpes vers le versant occidental, via le val de Suse, se fait en plusieurs cols, dont notamment celui du Mont-Cenis, qui offre une possibilité de passage utilisée depuis l'Antiquité. Il structure les relations entre les territoires alpins de manière complexe, en jouant un rôle de porte qui tantôt facilite la circulation, tantôt permet de la limiter et la contrôler.

La route de Turin vers Lyon apparaît comme une colonne vertébrale des Etats sardes (carte 2) et le franchissement du Mont Cenis en est un temps fort dès le XVI^e siècle. Les ducs de Savoie s'efforcent de faire transiter une grande partie du commerce venu de France, de Suisse voire de l'espace germanique par ce col ; les marchandises font l'objet d'une taxation au niveau de Suse. Dès le XVII^e siècle, cette route est pensée dans sa globalité, à l'échelle des États du duc de Savoie, dans la mesure où elle fait aussi le lien entre la Savoie patrimoniale et l'ancienne capitale, Chambéry, et la nouvelle capitale Turin. La voie romaine devient donc une « route royale » carrossable.

L'intendant général de Savoie, et plus particulièrement l'intendant de la province de Maurienne, sont chargés de veiller à son bon état. Les travaux d'entretien sont financés par une taxe qui pèse sur l'ensemble des communautés des provinces concernées.

Les voyageurs qui empruntent cette route sont nombreux, et leur diversité ne se dément pas au XVIII^e siècle, alors que se renforce l'attrait de la péninsule italienne comme destination du Grand Tour des élites. On trouve aussi bien des agents économiques (marchands, colporteurs, ouvriers spécialisés mobiles, migrants saisonniers de l'économie alpine) que des militaires, des diplomates, des ecclésiastiques, des savants, et celles et ceux qui voyagent pour leur loisir. Dans les dernières décennies du XVIII^e siècle, la famille royale sarde honore fréquemment de sa présence les villes d'eaux d'Aix et Évian.

A l'échelle locale, le relief du Mont Cenis (carte 3) génère une rupture logistique. Depuis Lanslebourg ou Suse, les voyageurs doivent laisser leurs montures ou leurs voitures et recourir aux services de transporteurs établis dans les deux bourgs⁸. Cette économie du passage génère une relative prospérité pour ces bourgs. Lanslebourg compte environ 1550 habitants en 1732, et encore 1360 en 1801.

Carte 2. La route de Lyon à Turin au XVIII^e siècle

⁸ J. Nicolas, *La Savoie au XVIII^e siècle*, p. 673.



© Fabrice Delrieux, LLSETI, Université Savoie Mont Blanc

Selon le contexte, cette circulation fait problème, donnant lieu à d'autres formes de barricades. Une première cause de blocage du Mont Cenis est bien sûr la guerre. Après la Guerre de Succession d'Espagne, les rois sardes ne cherchent plus à défendre la Savoie patrimoniale en cas de menées ennemies. Ils ont tiré les enseignements qui s'imposaient des deux invasions françaises (1690-1696 puis 1703-1713) quant à la difficulté de tenir militairement contre le puissant voisin⁹. La Savoie patrimoniale est regardée comme une marche défensive. Turin compte sur un réseau de forts qui surveillent à la fois le Cenis et le Montgenèvre : la Brunetta, Exilles et Fenestrelles. En 1742 la Savoie est occupée une deuxième fois par les Espagnols durant la Guerre de Succession d'Autriche. Charles-Emmanuel III tente des contre-attaques infructueuses depuis Turin et Aoste, en faisant franchir le Petit Saint Bernard et le Cenis à ses troupes. Finalement, la sortie de crise est résolue par la diplomatie et le roi récupère ses Etats à la paix d'Aix-la-Chapelle.

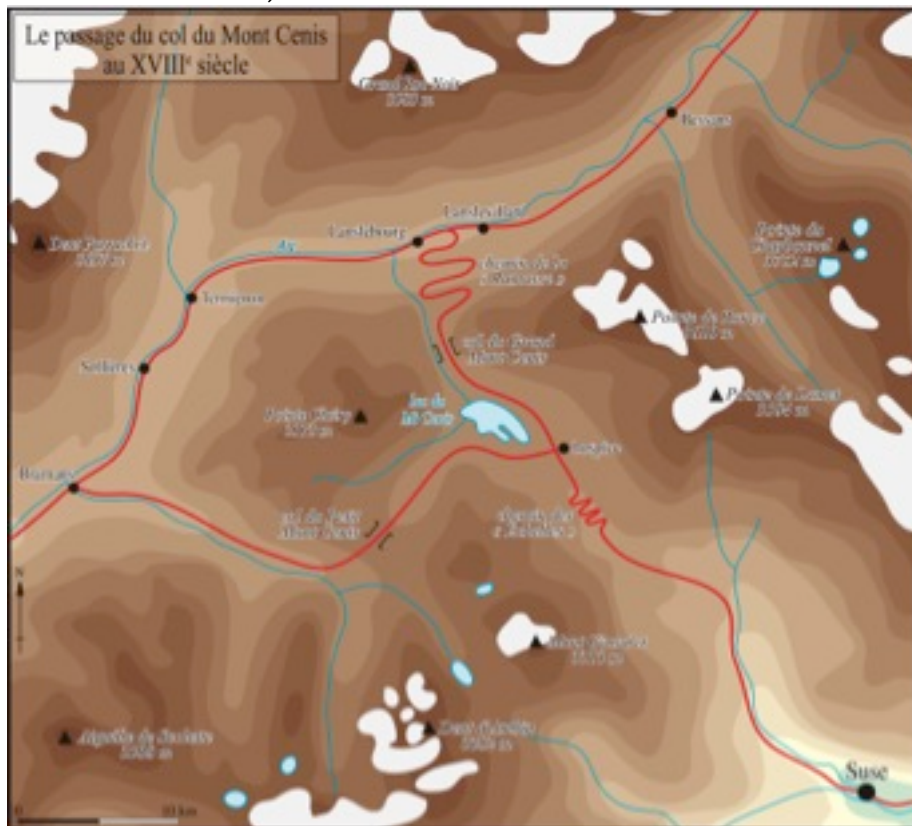
Mais davantage que les guerres, c'est la crainte de la contagion qui a occasionné le blocage du Mont Cenis ainsi que des cols frontières. Entre juillet et octobre 1720, Turin décide la fermeture totale du Cenis afin de limiter les risques de propagation de l'épidémie dite « peste de Marseille ». L'étranglement économique se révélant insoutenable, les mesures sont adoucies en octobre 1720 et le trafic entre Savoie et Piémont est rétabli, exception faite des marchandises venant de France. Le contrôle sanitaire des gens et des marchandises prend appui sur le système existant ; des barrières élevées d'environ 3 mètres barrent le passage et sont gardées par des soldats armés qui vérifient la validité des billets de santé. Ce blocage reste en place jusqu'en 1723, lorsqu'il n'y a plus lieu de craindre la contagion. Le Mont Cenis a beau être une frontière intérieure entre États sous la souveraineté du roi sarde, les consignes contre la peste sont appliquées avec rigueur, les textes prévoyant des peines pouvant aller jusqu'à

⁹ A. Becchia, *L'occupation espagnole de la Savoie*.

la peine de mort pour les contrevenants. Cependant, le passage reste possible pour ceux qui ont une bonne connaissance des sentiers de montagne écartés de la grande route. Les paysans de Maurienne ont en mémoire la cruelle épidémie de peste de 1630 : la maladie, qui avait gagné la Provence, le Dauphiné, le Lyonnais, la Savoie et le Valais, a particulièrement frappé Lanslebourg, Modane et Aiguebelle. Dans toute la vallée, les étrangers et les « gens sans aveux » font l'objet d'une surveillance particulière. La barricade a donc une fonction de tri, séparant les personnes en transit, porteuses du risque, des habitants dont la connaissance du territoire permet le contournement. Toutefois, les barrages du Mont Cenis, que ce soit en temps de guerre ou en temps de peste, n'ont pas marqué l'imaginaire collectif. Dans les représentations iconographiques sont représentés des voyageurs effrayés dans les chaises à porteurs, ou l'hospice qui vient en aide aux plus modestes sur le plateau. C'est donc une identité fondée sur le passage qui caractérise le Mont Cenis, qui dès les années 1780 commence à devenir un lieu touristique.

Carte 3. Le passage du col du Mont Cenis au XVIII^e siècle

© Fabrice Delrieux, LLSETI Université Savoie Mont Blanc



3. Ruskin contre le chemin de fer dans les Alpes

L'arrivée des modes de transports mécaniques fait surgir l'opposition aux infrastructures de passage. C'est à travers le genre épistolaire, que John Ruskin (1819-1900) dénonce la construction de voies ferrées comme zones de passage, et de gares comme points d'ancrage dans les Alpes au milieu du XIX^e siècle. L'analyse du discours sur le chemin de fer qui marque des temps forts de sa correspondance avec son père dans *Letters from the Continent* (1858) révèle les motivations et les causes de ses attaques, et la manière dont Ruskin envisage la circulation des hommes en montagne. Bien connu comme critique d'art, Ruskin est un

acteur politique influent opposant au capitalisme. Géologue et minéralogiste, il connaît bien les Alpes suisses, françaises et italiennes. L'idée maîtresse qui se dégage de sa correspondance est celle du respect de l'environnement naturel comme patrimoine commun et le droit de chacun d'y vivre et de le contempler aussi bien pour les habitants que pour les voyageurs. Témoin de l'évolution des infrastructures dans les Alpes, Ruskin y voyage depuis son enfance et y fait des séjours réguliers toute sa vie. En 1854 s'ouvre la ligne de chemin de fer reliant Turin à Suse. Elle court sur 53km et le trajet dure 1h30¹⁰. De mai à août 1858, Ruskin fait un itinéraire dans les Alpes suisses, italiennes et françaises. Il passe deux mois dans le Piémont et témoigne des changements infrastructurels dans une suite de missives. Il y exprime le paradoxe du passage d'un territoire vivant à un territoire en voie d'extinction alors même que les infrastructures ferroviaires se développent pour le rendre accessible.

Figure 2. John Ruskin. *A View of Susa, Italy, from the West*, 1858 ¹¹



© Yale Center for British Art

A l'argument de l'accessibilité aux plus beaux espaces montagneux par le plus grand nombre, Ruskin oppose : « the great Simplon Line passes the end of the drawbridge of Chillon. Since these improvements have taken place, no picture of any of these scenes has appeared by any artist of eminence, nor any in future appear. »¹². C'est donc à l'aune de la production de représentations iconographiques de paysages de montagne que Ruskin évalue leur évolution dans le patrimoine culturel. Il oppose ce que d'aucuns considèrent comme des améliorations logistiques (*the great Simplon Line, improvements*) à l'extinction de toute représentation de l'espace montagneux désormais traversé par le rail (*no picture of any of these scenes has appeared*). Ruskin soutient que les constructions infrastructurelles dénaturent le paysage car l'œil du voyageur, et en particulier celui de l'artiste, associe systématiquement le milieu naturel et la construction qui s'y est agrégée : l'apparition de la ligne de chemin de fer conduit à l'effacement d'un paysage de montagne.

¹⁰ J. Murray, *A Handbook for Travellers in Northern Italy Embracing the Continental States*, p. 12

¹¹ John Ruskin, *A View of Susa, Italy, from the West*, 1858. Watercolor, gouache, graphite and pen and black ink 11 1/2 x 14 5/8 in. Yale Center for British Art, Paul Mellon Collection, B1975.4.1584.

¹² J. Ruskin, *The Art of England. Lectures Given in Oxford*, p. 180.

L'opposition au rail est marquée également par l'engagement social de Ruskin. Le développement du réseau ferroviaire selon lui asphyxie les métiers liés au transport dans les territoires de montagne. Pendant son séjour dans le Piémont, Ruskin préfère ainsi recourir aux services des voituriers car il connaît les conséquences désastreuses du rail sur leur activité et la vie de toute leur communauté (l'hôtellerie, les transports, le commerce). « I am going to drive to Arona to get my letters and see the lines of hill there and back — at the same time patronizing one of six poor voituriers who are exercising their horses, to keep them healthy — while waiting day after day for 'families' — who never come. [...] the carriage custom is now confined to the Simplon from Arona to Vevay — for everywhere else is railroad. »¹³. Sa description des voituriers s'énonce dans un discours de l'extinction inéluctable de l'activité locale dont il est le témoin. Les voituriers entraînent artificiellement leurs chevaux car ils n'ont plus de passagers à transporter (*'exercising their horses, to keep them healthy'*). Le rail redéfinit leur activité en une interminable attente (*waiting day after day*). Il dénonce la disparition d'un mode de vie et plus encore, la destruction d'un art de vivre dans le col du Simplon désormais limité au trajet qui sépare Arona et Vevay.

Au-delà de l'asphyxie des territoires, Ruskin s'élève contre la privatisation du paysage, le patrimoine alpin qui devrait être celui de tous : « The engineer who made the road from Turin to Susa has built himself a magnificent house with the profits — more accurately placed where it has precisely the best view on & of all the lake — than ever I saw house before. »¹⁴. Le rail canalise les déplacements et permet par là même de libérer des points de vue qu'une minorité éclairée et riche s'approprie au passage. Ruskin arme sa plume d'ironie pour dénoncer cette démarche en prenant l'exemple d'un ingénieur des ponts et chaussées qui a repéré un point de vue magnifique et s'y est fait bâtir une maison, évidemment loin des chemins de fer qu'il a lui-même conçus. Ruskin soutient ici que le rail, alors qu'il doit permettre la découverte de la montagne, contribue au contraire à dérober ses plus belles vues au regard du voyageur.

Pour Ruskin, la circulation en train va donc à l'encontre du territoire de montagne alors même qu'elle a pour but de le rendre accessible. Parce que le chemin de fer est figé et que la montagne en impose le tracement pour une grande partie, les voyageurs qui l'empruntent opèrent un tour quasi-identique qui ne laisse pas de place à la découverte des territoires de montagne. La circulation en train évoque donc à la fois l'accessibilité mais aussi une modalité uniformisée du voyage. Ainsi, le développement du rail permet la privatisation du paysage justement par ceux qui le font éviter au plus grand nombre. Ravi au regard du voyageur et de l'artiste, le paysage cesse d'exister en peinture et contribue pour Ruskin à effacer des pans entiers de la montagne, du patrimoine commun au détriment de territoires, habitats des populations locales.

4. la contestation de la ligne Lyon-Turin à la fin du XX^e siècle

La vallée de Suse a aujourd'hui 76000 habitants. Ce territoire au fort héritage historique, est aussi un espace de flux structuré par la mobilité. Le développement reste conditionné par la circulation. Le tunnel de Fréjus est ouvert en 1980, et avec l'autoroute, fait de la vallée un axe majeur dans les relations Lyon-Turin. Route et rail apportent la clientèle touristique, en provenance des villes métropolitaines. La basse

¹³ J. Ruskin, *Letters from the Continent*, p. 80-81

¹⁴ *Ibid.*

vallée est quant à elle sous influence de Turin, qui a diffusé là ses activités industrielles. La force de ce pôle économique conduit à des migrations de travail quotidiennes, qui remontent de plus en plus haut dans la vallée, et que favorisent les réseaux routiers et ferroviaires. L'émergence d'un espace européen des échanges a fait passer à une circulation d'échelle européenne et a conduit à un projet de ligne grande vitesse entre Lyon et Turin et passant par la vallée de Susse, lancé en 1989. Le train¹⁵ doit créer une liaison inter-métropolitaine au cœur d'un réseau transeuropéen de transports, notamment par la jonction entre ces deux capitales régionales.

Il entraîne très rapidement une contestation avec de premières manifestations en 1992, et connaît des formes très radicales, parfois violentes. D'une remarquable continuité, l'opposition au TAV va progressivement structurer l'identité locale. On voit d'abord la création d'un collectif composé d'associations écologistes actives dans la région du Piémont et d'individus se reconnaissant dans ces courants, dont le centre s'établit dans la vallée de Susse. Mais les critiques du projet d'aménagement dépassent le cadre de la protection de la nature et les revendications mêlent prises de position environnementalistes et réflexions politico-économiques. Pendant 10 ans, via réflexions d'universitaires, débats, publications, se construit une légitimation scientifique de l'opposition et se développe une capacité d'expertise chez les locaux et les élus. Cette argumentation étayée fait référence, et sert progressivement de support, à des idéologies de contestation d'un système capitalistique. En 2005, la réalisation des sondages entraîne le blocage des travaux avec une occupation des lieux pendant 6 semaines. La réaction très violente de la police, loin d'arrêter le mouvement lui donne une valeur emblématique et fait entrer la lutte « No Tav » dans l'espace public national. La vallée devient un des hauts lieux de l'opposition, européenne sinon mondiale, aux grands projets d'équipement, et de critique de l'idéologie qui les sous-tend. Elle organise ainsi le premier Forum contre les « Grands Projets Inutiles et Imposés » en 2011, non sans contribuer à donner à l'opposition au Lyon-Turin une assise internationale.

Le récit sur la contestation conduit également à mobiliser l'histoire, comme pour l'ancrer dans l'histoire. On recourt notamment à la mémoire politique du Piémont, et aux luttes ouvrières de Turin¹⁶.

Adossée à la lutte et se nourrissant des réflexions idéologiques qui sont menées, un grand nombre d'entreprises alternatives se mettent en place, annonçant la recherche d'un autre modèle économique (bio, économie collaborative, charte éthique, monnaie locale, etc). On peut donc dire que la résistance est devenue un facteur commun d'appartenance, par delà les divisions fonctionnelles de la vallée. Les valeurs du conflit sont en quelque sorte devenues des substances du territoire. Une forme d'imprégnation réciproque d'un territoire et d'une « cause » s'est réalisée, comme en témoigne le slogan, « *Non siamo un corridoio, siamo un passaggio* », ou les affiches associant vallée de Susse et résistance (cf figure 3).

Figure 3 Une affiche de la lutte No Tav¹⁷

¹⁵ qu'on appellera TAV pour *Treno Alta Velocita*, l'acronyme de *anti-tav* étant devenu une véritable marque de la contestation

¹⁶ A. Grisoni, « Conflictualité autour des marqueurs temporels : sociohistoire de 25 ans du mouvement Notav »,

¹⁷ Source : www.facebook.com/NO-TAV-40019706447/ consulté en décembre 2009.



© collectif No TAV Val de Suse.

L'opposition passage/corridor est révélatrice du sens donné à la circulation. La fonction de passage est reconnue et acceptée, elle fonde une identité et une histoire marquée par la circulation. Elle ne s'oppose pas au territoire mais le spécifie. Le corridor quant à lui véhicule une dimension déterritorialisante, il réduit la vallée à une dimension fonctionnelle, niant une existence propre.

La contestation s'ancre également physiquement, au travers de lieux qui renouvellent la barricade. Sont ainsi érigés des *presidios*, soit des lieux faits de matériaux précaires, avec une fonction de rencontre, d'hébergement, de convivialité mais aussi de surveillance du chantier. Ils ont valeur de laboratoire social avec le débat d'idées et la rencontre entre acteurs du milieu alternatif extérieur. Ils deviennent également des centres de la vie locale, accueillant les habitants pour des activités conviviales. Une vie communautaire se développe ainsi dans les lieux de la contestation, associant aussi bien les locaux que des militants internationaux. Le mouvement contribue également à la transformation économique du territoire. Un réseau d'entreprises dénommé *Étinomia* s'est développé, Ces structures sont signataires d'un manifeste éthique qui vise une économie solidaire et juste. Il promeut une monnaie locale, un laboratoire civique, un espace de co-working, la revitalisation de l'agriculture familiale et biologique, allant de pair avec la mise en valeur de produits agricoles traditionnels et/ou spécifiques au territoire¹⁸. Le mouvement No Tav dans la vallée de Suse s'inscrit ainsi en une double dimension : une opposition politique qui se construit idéologiquement et devient un référent d'identification et de développement, un ancrage en des lieux qui organisent le blocage.

Conclusion

¹⁸ R. Perros, « Identification et analyse des processus d'innovation sociale, en parallèle à la lutte NoTAV (LGV Lyon Turin), dans la vallée de Suse, Italie », p. 34

Ces quatre regards sur la dialectique passage/blocages, dans des périodes et des contextes extrêmement différents, ont l'intérêt de faire ressortir des éléments structurants du système. On peut noter tout d'abord l'ambivalence du passage, qui constitue une ressource pour le territoire mais peut aussi se poser en menace qui conduit à des situations de conflits. La ressource toutefois n'a pas la même valeur selon les protagonistes : économique pour les acteurs locaux, elle est politique et stratégique pour les acteurs qui oeuvrent à des niveaux territoriaux plus élevés.

Notre approche pluridisciplinaire permet de faire ressortir l'importance de la dimension scalaire dans l'articulation entre passages et blocages. L'échelle temporelle met tout particulièrement en évidence les effets de site. Sur le temps long, la vallée de Susa, et la vallée de la Maurienne sur laquelle elle ouvre, continuent à représenter un itinéraire de traversée de la chaîne alpine. La morphologie montagnarde canalise les flux et limite les alternatives possibles pour l'implantation des infrastructures, dans le même temps, elle offre une configuration facilitant les blocages, comme le montrent les barricades. La montagne crée donc des inégalités dans la valeur des localisations : elle produit des couloirs, utilisés pour la circulation des hommes, mais ces couloirs peuvent tout aussi bien devenir des portes, que l'on peut contrôler et fermer à moindre frais. Dit autrement, elle offre la possibilité de réguler ses propres effets. La temporalité intervient également dans l'opposition aux infrastructures nouvelles. L'analyse du discours de Ruskin montre bien comment le rail s'oppose à des rapports à la montagne forgés antérieurement, et avec d'autres modes de transport.

L'échelle spatiale modifie quant à elle les valeurs de la ressource offerte par le passage. Plus encore, elle montre des niveaux d'intervention différents pour les acteurs qui s'en saisissent. La vallée a ainsi une dimension fonctionnelle pour les acteurs « traversant » : troupes royales, bacille de la peste et opérateurs des chemins de fer pour nos cas d'étude. Enjeux et pouvoirs s'établissent quant à eux sur des espaces étendus, et mettent en cause essentiellement les lieux de destination et d'arrivée et non le parcours lui-même : le TAV ainsi prend son sens dans les stratégies métropolitaines et européennes¹⁹. Par le rôle que lui affectent ces acteurs, le territoire traversé apparaît en situation liminale, dans un entre-deux qui n'a d'intérêt qu'en fonction des destinations qu'il relie. Des aspects techniques peuvent être considérés, tels que la géologie ou le relief. Pour autant, ils ne suffisent pas à dire un territoire, dont la nature est d'abord sociale et culturelle.

Dans les situations de blocages que nous avons évoquées, les acteurs « traversés », opposés aux « traversants » qui les nient, ont pour pouvoir leur maîtrise du territoire. Elle leur permet l'édification de barricades sous toutes leurs formes, militaires ou politiques. L'exemple des barrières pour le contrôle des voyageurs lors de l'épidémie de peste ne contredit pas ce rapport : la maîtrise du territoire par les habitants leur permet de contourner une limite imposée à leur circulation, mais elle ne vise pas à arrêter le passage d'étrangers potentiellement dangereux.

Le rapport entre territoire et passage est donc avant tout un rapport de pouvoir, qui met en jeu un espace local traversé et un espace global de circulation. Il dresse une figure particulière du rapport centre-périphérie, dans laquelle l'échelle du pouvoir l'emporte

¹⁹ K. Sutton, « Entre cospatialité des systèmes nationaux et recherche d'interspatialité, les nouvelles traversées alpines » ; « Le conflit autour du Lyon-Turin dans le Val de Susse. Vers une nécessaire reconsidération des basses vallées alpines », « L'affirmation d'une opposition française au « Lyon-Turin » : un conflit entre liminarité et intermédialité ».

sur les lieux du pouvoir. La périphérie n'est pas dans une situation d'éloignement, elle est en-deça des espaces de pouvoir ; elle n'est pas exploitée, elle est ignorée, sans valeur. Le conflit traduit la volonté de s'approprier ce passage et de garder la maîtrise de cet espace, d'un point de vue symbolique autant, voire plus, que d'un point de vue fonctionnel.

Plus largement, le conflit relève d'un processus qui met en jeu les rôles respectifs des territoires en jeu dans le passage. Les locaux manifestent d'abord une volonté de maîtrise du passage, s'opposent aux circulations ou rusent pour éviter leurs entraves, lorsqu'elles sont imposées. Les blocages leur redonnent une position d'acteur, dont la force est issue de la capacité de maîtrise du territoire. La position de Ruskin est du même ordre. Il dénonce le passage d'un statut public à un statut privé d'une montagne par endroits dérobée au regard et au passage du voyageur et de l'habitant. Plus largement, il incrimine une représentation de la montagne qui disparaît des toiles et met en cause l'histoire d'un espace géographique que des altérations infrastructurelles peuvent progressivement effacer. C'est donc bien un accès à la connaissance de la montagne qui est modifié

Cette récurrence des conflits peut aussi témoigner de ce que le passage n'est pas maîtrisable ou du moins qu'il ne peut être maîtrisé par un seul niveau d'acteurs. Les ressources comme les méfaits qu'il peut apporter au territoire local sont soumis à des logiques externes (guerres, politiques d'aménagement) qui conditionnent les parcours ou les infrastructures. La réussite du passage pour les acteurs extérieurs est quant à elle conditionnée par la connaissance de l'espace local, par une maîtrise dont ils ne disposent pas, par définition. Le passage est donc un objet interscalaire qui, dans une situation d'inégalité dans les rapports de pouvoirs, en fait un facteur d'incertitude. Ce jeu d'échelles apparaît également dans la résonance internationale des conflits. Ruskin s'est aussi élevé contre le rail en Grande-Bretagne, la lutte anti-TAV est devenue un modèle et el val de Suse un haut lieu de la contestation contre les infrastructures imposées. Le passage des Alpes conserve ainsi sa valeur symbolique et stratégique.

Bibliographie :

Becchia, Alain, *L'occupation espagnole de la Savoie, 1742-1749*, Chambéry, SSHA, 2007.

Desportes Marc, *Paysages en mouvement : transport et perception de l'espace XVIII^e - XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 2005.

Cook Edward Tyas, *The Life of John Ruskin, Volume 1 ; 1819 to 1860*, Cambridge, CUP, 2009.

Gal Stéphane, « Montagnes et conflictualité : le conflit, facteur d'adaptations et d'innovations territoriales », *Journal of Alpine Research / Revue de géographie alpine*, 104-1, 2016. URL : <http://rga.revues.org/3186>

Gal Stéphane, *Charles-Emmanuel de Savoie, la politique du précipice*, Paris, Payot, 2012.

Grisoni Anahita, « Conflictualité autour des marqueurs temporels : sociohistoire de 25 ans du mouvement Notav », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, V.15, n°2, 2015. URL : <http://vertigo.revues.org/16469>

Melé Patrice, Larrue Corinne, Rosemberg Muriel (dir.), *Conflits et territoires*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, 2004.

Mercalli Luca, Luca Giunti, *Tav no tav : le ragioni di una scelta*, Trieste, Scienza express, 2015

Murray John, *A Handbook for Travellers in Northern Italy Embracing the Continental States*, 1852, <archive.org/details/handbookfortrav18firgoog>

Nicolas Jean, *La Savoie au XVIIIe siècle, noblesse et bourgeoisie*, Montmélian, La Fontaine de Siloë, 2003.

Ounoughi Samia, « Analyse du discours de la liminalité : Butler, de l'autre côté du Saint-Gothard entre passage et ancrage », *ILCEA*, 28, 2017. URL : <http://ilcea.revues.org/4099>

Ounoughi Samia, « La traversée des cols alpins : analyse d'une poétique de la liminalité », *E-rea*, 14.1, 2016. URL : <http://erea.revues.org/5531>

Perros Rosalie, « Identification et analyse des processus d'innovation sociale, en parallèle à la lutte NoTAV (LGV Lyon Turin), dans la vallée de Suse, Italie ». Rapport de recherche sous la direction de Pierre-Antoine Landel, Grenoble, Univ-Grenoble-Alpes, Labex ITEM, 2015.

Ruskin John, *Modern Painters*, Vol. 1, London, Smith, elder and Co., 1848, 5 vol.

Ruskin John, *The Art of England. Lectures Given in Oxford*, New York, Wiley and Sons, 1884.

Ruskin, John, *Letters from the Continent*, Toronto, University of Toronto Press. 1982, [1858]

Sutton Kevin, *Les Nouvelles Traversées Alpines : Entre co-spatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialité, une géopolitique circulatoire*. Thèse de doctorat en géographie, Université de Savoie, 2011

Sutton Kevin, « Le conflit autour du Lyon-Turin dans le Val de Suse. Vers une nécessaire reconsidération des basses vallées alpines », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°1, 2013, p. 179-201.

Sutton Kevin, « L'affirmation d'une opposition française au « Lyon-Turin » : un conflit entre liminarité et intermédialité », *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine*, 104-1, 2016. URL : <http://rga.revues.org/3213>

Terrhabmobile, « Lorsque la mobilité territorialise », *EspacesTemps.net*, 2013. URL : <http://www.espacestemp.net/articles/lorsque-la-mobilite-territorialise/>

Turner Victor, *The Ritual Process. Structure and Anti-Structure*, New York, Aldine, 1969

Van Gennep Arnold, *Les rites de passage. Etude systématique des rites*, Paris, éd. Picard, (1909)1981.