



HAL
open science

Un nouveau relationnel territorial

Cynthia Ghorra-Gobin

► **To cite this version:**

Cynthia Ghorra-Gobin. Un nouveau relationnel territorial. Urbanisme , 2022, 427, pp.67-69. halshs-03920242

HAL Id: halshs-03920242

<https://shs.hal.science/halshs-03920242>

Submitted on 3 Jan 2023

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.

Public Domain

UN NOUVEAU RELATIONNEL TERRITORIAL

Propos recueillis par *Cynthia Ghorra-Gobin*



Photo : D.R.

Bernard Linsel, maire du Poizat-Lalleyriat (Ain), explicite à quel point le « relationnel territorial » d'une commune montagnarde et périurbaine s'impose pour penser la transition écologique et solidaire.

En France, le sentiment anti-métropolitain s'est accentué avec la mobilisation des « gilets jaunes », avant d'être médiatisé au moment de la pandémie, de la crise sanitaire et de la diffusion du télétravail par le slogan de « l'exode urbain¹ ». Pour prendre ses distances avec la posture anti-urbaine et la « revanche des villages » au profit de la campagne comme idéal, soulignons combien une commune montagnarde et périurbaine, loin de vivre en autarcie, s'inscrit dans un « relationnel territorial », incluant territoires voisins et métropoles.

C'est le cas de la petite commune de Le Poizat-Lalleyriat (730 habitants), dans le département de l'Ain, à une centaine de kilomètres de la métropole de Lyon et non loin de la métropole transfrontalière que représente Genève (55 km pour l'aéroport international et 59 km pour la ville).

Son maire, Bernard Linsel, est doté d'une riche expérience d'urbaniste, puisqu'il a exercé des fonctions à la Métropole de Lyon (26 ans, de 1992 à 2018) et, précédemment, dans deux villes moyennes : Sarreguemines (1979-1986), puis Bourg-en-Bresse (1987-1992). Il siège également depuis 2013 au Forum d'agglomération du Grand Genève (agglomération franco-valdo-genevoise²) et connaît aussi bien les enjeux de la petite commune que ceux de la métropole.

Comment les habitants du Poizat-Lalleyriat situent-ils leur commune par rapport aux deux métropoles, Genève et Lyon, et aux petites villes voisines ?

Le Poizat-Lalleyriat se trouve dans la partie est du département de l'Ain, donc plus proche de Genève que de Lyon, et

les influences des deux métropoles se complètent, *de facto*. Nantua, située à 11 km, détient un lien historique fort avec la commune : elle est une sous-préfecture et possède des équipements commerciaux de base complets. Nurieux-Volognat, dotée d'une gare TGV, est localisée à 18 km, en longeant le lac de Nantua et en se dirigeant vers l'ouest. Bellegarde-Valserhône, également dotée d'une gare TGV, est située à l'est à 20 km, en direction de Genève et d'Annecy ; elle offre un équipement commercial et de services globalement plus complets que Nantua.

À quelle distance/temps se situe Le Poizat-Lalleyriat par rapport aux métropoles de Lyon et de Genève ?

La ville de Lyon (100 km au sud-ouest) est assez bien reliée par l'autoroute, de bout en bout ; le trajet peut se dérouler en 1 h 10 *a minima*, avec une météo et des conditions de circulation favorables.

En revanche, par le train, il faut prévoir de rallier Bellegarde ou Ambérieu en voiture pour ensuite établir une interface route-rail et cela nécessite au moins 2 h 15.

Le trajet en direction du centre de Genève distant de 59 km et de l'aéroport international Cointrin se fait en grande partie par une simple route de montagne, ce qui nécessite un peu moins d'une heure, sauf à y accéder par autoroute à l'entrée sud de la ville (douane de Bardonnex).

Mais la traversée de la ville pour aller au centre est fastidieuse (du fait de la coupure forte de la ville par le cours du Rhône au sortir du lac Léman) : elle ne permet pas d'aller forcément plus vite en définitive, suivant le quartier désiré. En train, un trajet mixte voiture/train *via* Bellegarde permet un accès à la gare centrale de Cornavin en 1 h 10 environ.

Quelles sont les principales activités de votre commune ?

Les activités du Poizat-Lalleyriat sont orientées vers le tourisme en raison du site des Glacières de Sylans (gîtes, aire d'accueil pour les camping-cars et restauration) avec la chalandise des deux métropoles. On trouve également l'agriculture et l'élevage (lait et fromages), la sylviculture (sur une superficie totale de 33 km² de la commune, la forêt couvre 18 km² à elle seule), mais aussi le transport routier, l'artisanat (travail du bois, notamment) et des équipements de santé (infirmiers et maison médicale à Nantua et à Saint-Martin-du-Fresne).

À quel moment de l'année la commune, située à 900 m d'altitude, attire-t-elle les touristes ?

En été et en hiver, essentiellement, parce que le plan d'eau de Lalleyriat permet la baignade en été et le patinage en hiver. Quant à l'espace de ski nordique, il est relié au plateau de Retord – site de Cuvéry (jusqu'à 1350 m au sud du territoire communal, au crêt du Nû).

Quels dispositifs institutionnels entre votre commune et les autres ?

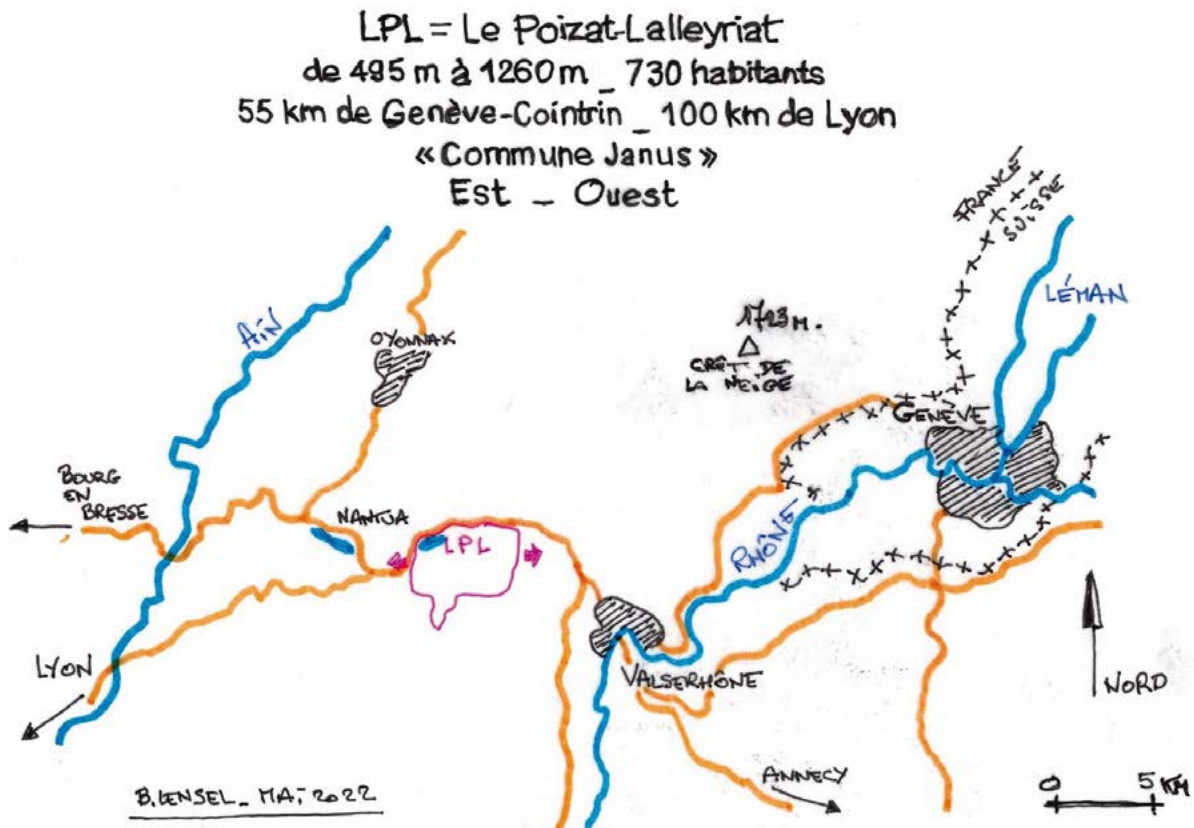
Le Poizat-Lalleyriat relève de l'intercommunalité de Haut-Bugey Agglomération, mais elle a également construit au fil du temps des relations bilatérales avec les intercommunalités voisines. Il est vrai que la commune est en « bout de territoire », avec une façade

ouest tournée vers l'agglomération et une façade est tournée vers le Grand Genève. Aussi, suis-je activement impliqué depuis neuf ans dans les travaux du Forum d'agglomération du Grand Genève.

« Les habitants se tournent vers Lyon, comme pôle universitaire et médical, et Genève, pour le registre économique. »

Bien que la commune fasse partie de l'intercommunalité de Haut-Bugey Agglomération, la partie est de ce territoire (Charix, Lalleyriat, Le Poizat, Les Neyrolles) est sous l'influence d'autres entités (Valserhône, Pays de Gex, métropole de Genève) et garde un meilleur dynamisme démographique, grâce notamment à un nombre croissant de travailleurs frontaliers : ce chiffre est compris entre 40 et 50 pour la seule commune de Le Poizat-Lalleyriat, pour une population totale de 730 habitants.

Les habitants se tournent vers Lyon, en tant que pôle universitaire et médical, et davantage vers Genève, pour tout ce qui concerne



le registre économique, quand les ressources locales ne suivent pas la demande. Il y a donc deux métropoles dont les attractivités sont assez complémentaires. Quant à l'inscription communale dans le registre périurbain, elle s'explique de plus en plus en raison des prix du logement dans le Pays de Gex et, plus globalement, de l'ensemble du Grand Genève. Or, Genève offre la particularité d'une entité transfrontalière dont la ville-centre n'est pas située dans l'Hexagone.

Quelle place pour les infrastructures ?

La commune est bien dotée au niveau des infrastructures : avec un diffuseur autoroutier de l'A40 sur le territoire communal (lieu-dit Sylans) et trois à proximité, avec Saint-Martin-du-Fresne et Valserhône, sur l'A40 également, et Brion, sur l'A404.

Deux gares TGV se situent à proximité : Bellegarde-Valserhône et Nurioux. Il faut également inclure des navettes de bus, qui desservent le Moulin de Charix, en partie basse de la commune, sur la RD 1084.

En revanche, le TER a été supprimé sur le tronçon Nurioux-Bellegarde. Seul le TGV Lyria (Paris-Genève) utilise actuellement la ligne de chemin de fer qui passe sur la commune dans sa partie basse, en empruntant le site géographique de la cluse de Nantua.

Quant au RER, l'extension du Léman Express est en attente³. Le car, le TGV – pour le RER, l'extension du Léman Express est en attente – et l'avion, avec Genève-Cointrin, à 55 km, et Lyon-Saint-Exupéry, à 90 km environ. Aussi, les habitants se déplacent principalement en voiture pour se rendre à Genève, Lyon, Bourg-en-Bresse, Oyonnax, Le Pays de Gex, Annecy, Genève, Annemasse et Grenoble.

« Les pouvoirs publics s'investissent peu dans les modes alternatifs à la voiture. »

Quel est le rôle des pouvoirs publics et des habitants pour s'inscrire progressivement dans la transition écologique et solidaire ?

Au niveau de la mobilité, les pouvoirs publics s'investissent peu dans les modes alternatifs à la voiture, d'autant plus que le bus, seul transport public actuellement disponible, n'est pas adapté dans un contexte montagnard et notamment hivernal.

Les routes sont, par ailleurs, sujettes à des aléas totalement inconnus en ville, comme la présence de gibier (les sangliers, les chevreuils) et le déneigement (qui ne peut être que progressif, même s'il est réalisé de façon professionnelle). Le développement de la multimodalité rail-route représenterait la meilleure réponse ! Des promesses ont été faites sur le rétablissement d'un train dans la cluse de Nantua, à Bellegarde, par la Région durant la campagne électorale, mais elles ont été ensuite un peu oubliées. Des démarches d'explication et de valorisation sont en cours au niveau des décideurs (Région, députés,

sénateurs...), mais l'incantation reste prioritaire sur l'action. Il faut certes changer de logiciel et tous les territoires devraient être pris en compte dans le processus de transition écologique. La Métropole de Lyon a su développer une réelle multimodalité : il faut savoir maintenant s'en inspirer à plus petite échelle et dans des territoires non urbains.

Pour ce qui concerne les habitants, ils se préoccupent de la politique de végétalisation, même davantage qu'en ville : plus de 2000 arbres ont été plantés en moins de deux ans par les habitants eux-mêmes et, dans certains cas, par les scolaires, avec une sélection des essences pour résister au réchauffement climatique. C'est un engagement fort, très symbolique et motivant, dans une commune où près de 55 % du territoire est couvert par la forêt. ■■■■

^{1/} Ce point de vue a été relativisé par une étude du Puca publiée en février 2022. www.urbanisme-puca.gouv.fr/exode-urbain-realisation-d-une-etude-sur-les-a2388.html

^{2/} www.grand-geneve.org

^{3/} Tobias Imobersteg et Bernard Lensel, « Les potentialités du Léman Express », *Urbanisme*, n° 414, juil.-août-sept. 2019.

L'ESSENTIEL À RETENIR

Les habitants des espaces ruraux et périurbains ne vivent pas repliés sur leur territoire : ils se déplacent pour travailler, faire des courses, aller à l'école, se rendre chez le médecin. Les échanges avec les villes voisines et avec les deux métropoles participent du quotidien de nombreuses personnes. Le « relationnel territorial » qui se joue entre territoires ruraux, petites villes et espaces métropolitains ne se limite pas à la seule mobilité. Il convient de le documenter sous ses différents aspects. À l'heure où de nombreux experts font le constat d'une incompréhension grandissante entre le monde urbain et le monde rural, il devient urgent de mettre en lumière un nouveau récit s'appuyant sur les données du relationnel territorial.

L'analyse du relationnel territorial autorise à mieux rendre compte des données du métabolisme urbain notamment pour les métropoles (approvisionnement en eau, agriculture de proximité, traitement des déchets ménagers, etc.). Elle ne devrait pas pour autant se limiter à des indicateurs fonctionnels ; il importe d'inclure la dimension historique et ainsi appréhender le relationnel territorial dans la longue durée. Autrement dit, conférer une plus grande visibilité au relationnel territorial s'appuie sur l'épaisseur historique des échanges que les différentes parties du territoire ont construit au fil du temps. L'élaboration du récit relationnel devient ainsi le préalable pour imaginer une politique de coopération territoriale dans la perspective d'une transition écologique et solidaire.