

UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DES SCIENCES D'AIX-  
MARSEILLE  
*INSTITUT D'AMENAGEMENT REGIONAL*  
2 avenue Henri Poncet 13628 Aix-en-Provence

# **L'intégration économique et territoriale des infrastructures de transport :**

Etude à travers les représentations du tissu économique,  
de l'autoroute et du TGV en Maurienne-73

Mémoire de Maîtrise

Présenté et soutenu publiquement par  
CAILLE Anne-Marie  
Le 6 septembre 2002

Devant le jury ci-dessous :

**Président :** M. PLANQUE Bernard, professeur, Université d'Aix-Marseille 3

**Examineurs :** Mme BELLON Hélène, Maître de Conférences, Université  
d'Aix-Marseille 3

M. KLEIN Olivier, Enseignant-chercheur, ENTPE-Laboratoire  
d'Economie des Transports (Lyon)

**Directeur de Mémoire :** M.PLANQUE Bernard

L'institut d'Aménagement Régional n'entend donner aucune approbation aux propos émis dans ce mémoire. Ils doivent être considérés comme étant propres à leur auteur.

## **Remerciements**

Je tiens à remercier les personnes qui m'ont apporté leur aide et leur soutien au cours de la rédaction de ce mémoire :

- L'ensemble des Mauriennais qui m'ont accordé un peu de leur temps pour se prêter au jeu des entretiens.
  
- Melle CHOLEZ, M. KLEIN, M. PLANQUE, mon Directeur, qui ont aimablement relu mes travaux afin d'y apporter les corrections nécessaires.
  
- Mon père, pour sa relecture attentive du mémoire.

## **Introduction**

Le problème du transport de marchandise à travers les Alpes devient aujourd'hui une des préoccupations majeures de nos sociétés. Les différents accidents survenus dans des tunnels alpins nous rappellent chaque fois l'importance de ce transit, mais surtout les problèmes qu'ils entraînent pour les riverains en terme de pollution et de sécurité.

Pour parler du cas français, nous avons tous dans l'esprit la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, et par la suite les tergiversations autour de sa réouverture, vaste feuilleton qui nous a tenus en haleine plus de 2 ans. Cet accident a permis de relancer les débats sur le ferroutage, soit le transport des camions sur les trains et sa possible mise en place dans des lieux critiques comme les vallées alpines. Notamment, lorsque le problème du Mont-Blanc était abordé, la question de la liaison ferroviaire à grande capacité entre Lyon et Turin était avancée comme solution aux problèmes des transports dans les Alpes françaises. Le projet prévoit en effet qu'à côté des trains voyageurs circulent des trains marchandises transportant des camions pour éviter qu'ils ne traversent les Alpes « sur gomme ». La rapide inscription du volet marchandises dans le projet mis en route peu après la catastrophe s'explique en partie par le fait que le dossier était déjà bien avancé et que son adaptation au fret n'a pas nécessité une remise à plat. De plus, cette solution mixte était déjà envisagée pour permettre la rentabilité de la future ligne ferroviaire : l'accident du mont-Blanc l'a surtout mise en avant et a permis sa publicité.

L'objectif premier de ce ferroutage est de délester les vallées alpines de nombreux camions qui nuiraient aujourd'hui à leur environnement. Même si cela n'est pas le but premier de mon étude, il me semble ici important de mentionner cet aspect car il est au cœur des préoccupations des Mauriennais. On constate en effet que dans le Contrat Global de Développement, signé entre la région Rhône-Alpes et le Syndicat de Pays de Maurienne, le troisième axe choisi par les élus est « cadre de vie et image ». La préservation de l'environnement, le soin apporté au cadre de vie entrent aujourd'hui dans les préoccupations de nombreux territoires, surtout s'ils ont une vocation touristique. Mais cette présence de la notion d'image de la vallée me semble plutôt incongrue dans ce document, dans le sens où il me paraît difficile de modifier la perception d'un territoire, qui est du domaine de l'imaginaire, par une action de

planification. Son apparition dans ce contrat est en fait le témoignage d'une exaspération des Mauriennais face à une représentation industrielle et grise de leur vallée, largement répandue et de l'importance que les habitants portent à l'image de leur territoire, dont ils ont un reflet négatif. Un autre fait qui me permet d'affirmer cela est la présence récurrente de ce thème dans le discours des personnes que j'ai pu rencontrer.

La vallée de la Maurienne, une des plus longues de l'Arc Alpin avec ses 120 kilomètres, est très encaissée, entourée de nombreux sommets dépassant les 3000 mètres d'altitude. Elle a connu au cours du 19<sup>ème</sup> siècle une industrialisation très importante fondée sur la « houille blanche ». Dans le dernier quart du 20<sup>ème</sup> siècle, les données énergétiques s'étant modifiées, de nombreuses usines peu rentables ont été fermées, laissant place à des friches industrielles qui jalonnaient la vallée. Elles semblent avoir marqué le territoire pendant longtemps au point que l'idée selon laquelle la Maurienne «*est une vallée industrielle, c'est pas beau*» (Sophie<sup>1</sup>, chargée de mission) est encore très présente. Cependant, aujourd'hui, cette vision semble ne plus refléter la réalité : grâce aux nombreux nettoyages et aux efforts de lutte contre la pollution des industriels «*on sort un peu de cette image là*» (Roland, élu) car «*il y a eu une évolution très positive sur les 20 dernières années [...] on a une image de la vallée qui reluit*» (Richard, élu).

Pourtant les Mauriennais ont l'impression qu'on a remplacé un mal par un autre avec la déferlante de camions qu'a engendré la fermeture du tunnel du Mont-Blanc : «*c'est vraiment un boulet, une horreur en terme d'image*» (Frédéric, chargé de mission). La Maurienne est même parfois décrite comme «*la vallée noire, les camions*» (Sophie, chargée de mission). Cette image négative est surtout perçue comme un handicap au développement touristique, dont le premier argument de vente est le paysage. Les acteurs de cette activité se plaignent notamment qu'«*on a déjà du mal à exister par rapport à la Tarentaise*» (Sophie, chargée de mission), vallée toute proche. «*On les accumulait[...] il y a eu les problèmes de fluor[...] maintenant on a les problèmes de circulation[...] face à tout ça on doit faire du développement touristique*» (Frédéric, chargé de mission).

---

<sup>1</sup>Pour conserver l'anonymat, les prénoms des interviewés seront fictifs tout au long de ce mémoire

Il me semblait important d'insister sur ces quelques points avant de parler concrètement du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin<sup>2</sup>. Cela nous permettra de mieux nous recentrer dans le contexte social, et mieux comprendre l'état d'esprit des Mauriennais face à cet enjeu de transport international. Cet aspect ne sera par la suite traité que marginalement car mon mémoire reprend plus des problématiques économiques liées à la desserte en Train à Grande Vitesse (TGV) voyageur, laissant de côté tout l'aspect transport de marchandise.

Le TGV, outil de communication réservé d'habitude aux grandes agglomérations du fait de ses caractéristiques techniques et du service qu'il est censé apporter, va être introduit en Maurienne. En effet, la vallée se trouve être le passage le plus direct entre Lyon et Turin au travers des Alpes. Grâce à sa position géographique, elle accueillera la ligne, mais également une gare TGV, concession faite pour éviter de trop importantes protestations du milieu local qui ne veut bien accepter cette infrastructure exogène que si elle peut lui apporter quelque chose. Certes, tous les TGV ne s'arrêteront pas en gare de St-Jean-de-Maurienne, mais la structure chargée du développement économique de la vallée, Maurienne-Expansion et certains élus attendent des répercussions sur l'avenir économique liées à cette nouvelle desserte. Pour s'en rendre compte il suffit de se rendre sur les pages internet de ce premier<sup>3</sup> (mention du futur TGV comme d'un atout pour l'implantation des entreprises) ou du Conseil Général de la Savoie<sup>4</sup> (pages de promotion du projet). Dans le même temps, sur le terrain, le discours des élus est plus mitigé. En contrepoint de ce regard sur l'infrastructure, on peut aussi analyser son impact en partant du tissu économique lui-même pour essayer de déterminer sa capacité à intégrer cette nouvelle donnée, et surtout à valoriser cet atout.

Dans ce mémoire, j'ai voulu mettre en évidence les facettes du territoire Maurienne qui peuvent permettre ou non la valorisation économique du TGV. Pour parvenir aux résultats présentés, j'ai utilisé une méthode empruntée à l'enquête sociologique et donc j'ai travaillé à la fois sur les pratiques et les représentations du territoire et de l'infrastructure. Partant du postulat que ces deux aspects sont liés et interdépendants, ma question de départ est : quelles sont les caractéristiques du territoire

---

<sup>2</sup> voir annexe n°1 : présentation sommaire du projet (p99)

<sup>3</sup> [www.maurienne-expansion.fr](http://www.maurienne-expansion.fr)

<sup>4</sup> [www.cg73.fr/fr/2001/entree\\_lyonturin.shtm](http://www.cg73.fr/fr/2001/entree_lyonturin.shtm)

Maurienne, telles qu'elles sont vécues ou imaginées par les acteurs, qui peuvent bénéficier du TGV ?

Dans une première partie, il m'a semblé intéressant d'effectuer un cadrage des concepts utilisés au cours de ce mémoire, ainsi que des principales théories relatives aux effets des transports. Celle-ci sera complétée par une explicitation de la méthode utilisée et sa mise en place dans ce cas précis. Dans une deuxième partie, je donne quelques éléments de compréhension du tissu économique en articulation avec le territoire, qui me permettront, dans une troisième partie de finir sur les effets possibles des infrastructures, autoroute et TGV.

## **I. Présentation générale de l'étude**

### **A. Quelle insertion territoriale du TGV pour quelles conséquences économiques sur la Maurienne ?**

Suivant Maryvonne Le Berre (1992), l'étude d'un territoire peut se focaliser sur trois éléments. En premier lieu, son identification globale et claire de la part des groupes lui donne ses limites et sa reconnaissance sociale. Celle-ci se reflète principalement à travers l'attribution d'un nom au territoire qui facilite son repérage et renforce le sentiment d'appartenance des individus à cette entité. Ensuite, à l'intérieur de ces limites, l'espace possède des caractéristiques physiques d'ordre naturel ou résultant des actions d'aménagement. Les premières sont liées à la localisation sur la surface terrestre ; les secondes sont issues de la sélection et de l'agencement (compte tenu des contraintes du site) par des groupes de lieux leur permettant de satisfaire leurs besoins (habitat, production...). Elles sont caractérisées par l'usage du sol. Enfin l'aspect organisationnel du territoire est l'ensemble des marqueurs issus des rapports sociaux qui se reflètent dans l'organisation territoriale. Il est l'aboutissement direct du comportement des acteurs et des relations intergroupes.

De ce point de vue, la vallée alpine de la Maurienne, que j'ai choisi pour cadre de mon mémoire, représente bien un territoire. Son identification claire aujourd'hui se juxtapose à un cadre physique naturel : le bassin de l'Arc ; l'activité humaine qui s'y est développée, l'a marquée durablement et a engendré sa logique organisationnelle actuelle avec un fond de vallée peuplé et industrialisé s'opposant à des versants dédiés à l'élevage et au tourisme. La conscience de l'existence d'un « territoire » Maurienne de la part de ses habitants me semble important pour mon étude : en effet cela permettra une cohérence spatiale du discours, tous me parlant de la même entité et le découpage effectué ne repose pas sur des *a priori* mais une réalité tangible.

Tout apport d'éléments nouveaux a forcément des conséquences sur un territoire, il en modifie aussi bien l'aspect physique, que le contenu social et organisationnel. Ce sera le cas pour la ligne TGV reliant Lyon à Turin qui empruntera la vallée de la Maurienne, passage historique à travers les Alpes entre les deux pays. Ainsi, toute

infrastructure peut générer un effet de coupure, dans le sens où elle est difficilement traversable et peut créer donc une barrière physique sur le territoire qui peut en modifier l'appréhension par ses occupants. Cet aspect ne sera pas l'objet de ce mémoire car les particularités de la Maurienne font que cet effet sera minime. En effet, la vallée, étroite, est déjà coupée en son milieu par une barrière naturelle, l'Arc, doublé par une barrière artificielle, l'autoroute qui en suit le cours. Dans ce cadre, le TGV ne pourra faire autrement que suivre le tracé des premières, vu les contraintes géographiques. De plus, il sera en grande partie en souterrain. Donc il ne représentera pas une gêne supplémentaire importante sur ce plan.

Si l'on s'intéresse aux conséquences sur l'occupation humaine, il apparaît qu'une infrastructure peut modifier le tissu socio-économique sur lequel elle aura des effets directs et indirects.

Les effets directs, liés à la construction et l'exploitation-maintenance de l'équipement, sont facilement perçus par les acteurs et ont des retombées indéniables sur le territoire. Souvent considérés comme un « dopage » ponctuel de l'économie, soit par l'apport de nouveaux consommateurs (les ouvriers) ou l'utilisation des compétences localement présentes, ils peuvent aussi parfois déstructurer le tissu existant (Burmeister, 1997).

Les effets indirects de modification du tissu, sont plus communément appelés effets structurants dans la littérature des années 60 et 70. On retrouve en effet cette notion et son apologie dans le discours de nombreux hommes politiques et techniciens de cette époque. F.Plassard dans son ouvrage critique de 1976, *Les autoroutes et le développement régional*, les définit comme des modifications des comportements des acteurs engendrant des changements dans les structures économiques consécutivement au passage d'une infrastructure (1976). On peut résumer cela par la manière dont les acteurs prennent en compte la nouvelle donnée « infrastructure » dans leurs logiques de production/vente ou de consommation, pour rester dans la terminologie économique.

Cette définition des effets structurants a persisté longtemps dans les modes de penser le territoire. Les infrastructures sont considérées encore aujourd'hui comme bénéfiques à l'économie des espaces desservis, aussi bien pour les grands pôles reliés par ces voies de communication, que pour les villes moyennes traversées, à condition que l'on puisse s'y arrêter (présence de gares ou d'échangeurs). En fait, les

infrastructures modernes semblent renforcer les territoires dominants plutôt que de contribuer à une desserte homogène du territoire et au désenclavement des régions (Plassard, 1992). De ce fait, elles contribuent à la logique de polarisation. Les réseaux peuvent en effet être comparés à un maillage, où les nœuds sont parfaitement reliés entre eux, par les fils, mais où le territoire adjacent est prisonnier entre les mailles du filet : L'amélioration ne se fait quelque part que sur les territoires branchés sur le réseau au détriment des autres qui subissent l'effet de coupure et l'enclavement. Toute cette analyse repose sur une définition du concept d'accessibilité décomposé en deux facteurs : la facilité d'accès et l'intérêt pour les acteurs à venir dans ce lieu. (Plassard, 1976).

Les constatations empiriques dans de nombreux cas, autoroutiers comme ferroviaires, ont relativisé l'émergence de développement économique des espaces traversés. De plus, au point de vue scientifique les chercheurs se sont heurtés à l'impossibilité d'isoler les effets spécifiques à une infrastructure. Ils sont en effet plus que difficiles à cerner dans la mesure où l'on ne sait jamais vraiment quelle part de la modification du tissu économique est due à l'infrastructure elle-même et quelle part est due à d'autres facteurs ou simplement à la conjoncture. Ces deux constats ont conduit à une remise en cause progressive de ce paradigme. Même si elle reste persistante dans le domaine politique et dans l'évaluation des coûts de l'infrastructure, la vision des effets structurants ne reposerait sur aucune preuve scientifique tangible (Offner, 1993). La vision des effets automatiques d'une infrastructure sur le territoire sous-entendu par la notion d'effets structurants est alors remplacée par la « congruence » introduite par Offner : Une infrastructure ne peut avoir de conséquence sur un territoire que s'il existe sur ce territoire des dynamiques et des motifs d'échanges et dans ce cas elle les amplifie (1993).

Une des approches possibles pour tenter de déterminer les effets d'une infrastructure pourrait être de se pencher sur les potentialités du tissu socio-économique. Elles peuvent être interprétées comme des besoins de déplacement, ou des projets élaborés par les acteurs pour profiter de cette infrastructure. Pour essayer d'appréhender l'inscription de la nouvelle infrastructure, ici le TGV, il peut donc être intéressant d'analyser les représentations qu'en ont les différents acteurs du territoire concerné, pour comprendre comment ils vont l'inscrire ou non dans leurs stratégies de développement, pour les acteurs économiques, et d'action sur le territoire pour les

acteurs institutionnels. C'est d'autant plus intéressant que celles-ci sont indissociables de la pratique du territoire. En effet notre manière d'appréhender l'espace et de nous projeter en son sein détermine fortement notre façon de l'utiliser. Par représentation du TGV, je désigne l'image que se forgent les acteurs mauriennais de l'arrivée du TGV, en lien avec leur vision globale du territoire et de ses dynamiques. Ces représentations sont formées pour et par la pratique, c'est-à-dire par l'action individuelle et/ou collective, dans et sur les multiples dispositifs spatiaux où s'insèrent leurs activités. Il ne faut pas oublier néanmoins que les discours sont influencés par de nombreux facteurs sociologiques tel que l'emploi, le statut...

J'ai limité mon investigation au cœur de la vallée de la Maurienne, comprenant les cantons de La Chambre, St-Jean-de-Maurienne, St-Michel-de-Maurienne, même si les acteurs ne font pas explicitement cette séparation dans leur discours, parlant de la Maurienne comme d'une unité indissociable. Ce découpage m'est apparu tout de même pertinent car il correspond à la partie de la vallée la plus concernée par le projet pour deux raisons. Elle sera touchée dans un premier temps par les travaux du tunnel de base qui sera percé depuis la commune de St-Julien-Montdenis (canton de St-Jean-de-Maurienne). Puis, à l'issue de ces 12 ans de chantier le passage du TGV reliant Lyon à Turin, n'effectuera des arrêts qu'à St-Jean-de-Maurienne. Les parties aval et amont de la vallée sont d'autant moins impliquées que la plus grande partie du trajet se fera sous tunnel.

Pour les besoins de ce mémoire, j'ai décidé de rencontrer les deux groupes d'acteurs : qui me semblaient les plus concernés par cette nouvelle infrastructure.

C'est d'abord un échantillon d'acteurs de l'aménagement du territoire (élus, chargés de mission) que nous appellerons par la suite seulement « élus et techniciens » pour plus de commodité. Je voulais, à travers leur discours, cerner les politiques d'accompagnement de l'insertion de l'infrastructure et de valorisation de ces effets. Je les ai également interrogés sur leur territoire pour faire ressortir les représentations de la Maurienne.

Ensuite, je me suis entretenue avec un ensemble d'hôteliers et d'industriels, représentatifs des deux secteurs d'activités dominants de la vallée, pour comprendre dans quelle mesure ce nouvel élément est pris en compte dans leur vision de leur développement.

C'est dans cette optique que, j'ai tenté de mener ,pour les entreprises, une réflexion sur leur aire de fonctionnement (localisation de leurs divers partenaires) pour cerner ainsi les besoins de déplacement supposés des entrepreneurs et leur volonté d'étendre leur aire de marché. Ces personnes, du fait de leur proximité géographique, m'ont offerte une certaine homogénéité de discours, et sont censées être les plus impliquées dans le projet pour les politiques, les plus intéressées pour les professionnels.

## **B. Une étude des représentations pour mieux comprendre les futures pratiques**

### **1. Pourquoi avoir fait des entretiens semi-directifs ?**

Pour commencer, il me semble intéressant de donner une définition d'un entretien semi-directif afin de mieux clarifier la démarche.

On peut le qualifier comme « une technique de recueil de données qui consiste à prendre le discours comme une articulation entre l'expérience personnelle, concrète, pratique, singulière, située dans le temps et l'espace social et les logiques sociales qui sont en jeu dans l'univers de l'individu. Il permet d'accéder aux manières dont les individus appréhendent le monde extérieur et mettent en pratique cette perception. Il révèle notamment les catégories et les cadres de références qu'ils mobilisent pour se repérer et situer les autres. En ce sens, il est particulièrement pertinent pour appréhender les pratiques et les représentations. Concrètement il consiste à soumettre aux interviewés un certain nombre de thèmes qu'ils sont invités à commenter» ( C.Cholez, p.17, 2001).

Etudier l'impact des infrastructures par le biais de méthodes purement économiques ne me semblait pas pouvoir donner de résultats probants : De nombreux chercheurs et économistes beaucoup plus expérimentés et spécialistes du domaine avaient déjà essayé de l'isoler, sans pour autant réussir à fournir des modèles fiables. De plus les études empiriques ont démontré que l'impact d'une infrastructure sur un territoire est très marginal du point de vue du développement économique. L'utilisation du terme développement économique n'est pas neutre dans la mesure où c'est souvent ce qui a été étudié pour donner une justification à la création des infrastructures et leur

financement public. Dans cette optique, il m'a paru intéressant de réfléchir aux apports d'une démarche qui partirait de la pratique réelle de divers groupes d'acteurs, plutôt que de porter un regard statistique sur le problème.

En effet, l'utilisation d'entretiens semi-directifs, et ensuite leur dépouillement par des méthodes d'analyse de discours m'a permis de cerner les représentations que se font les acteurs du milieu qui les entoure : tissu, infrastructures... A partir de l'étude des représentations j'ai pu saisir la pratique du territoire et de l'espace des acteurs dans la vie économique. Ces éléments ont ensuite été croisés avec les réponses aux questions portant sur l'utilisation actuelle et potentielle des infrastructures de transport (autoroute et TGV) par les acteurs, en corrélation avec les politiques de développement qu'ils envisagent à leur échelle. Cette vision plus sociologique a permis en outre de dépasser la vision de simple vecteur d'amélioration des échanges que sous-tend la notion de développement économique et de cerner l'infrastructure sous plusieurs facettes.

L'utilisation de cette méthode est d'autant plus intéressante que le TGV n'est pas encore réalisé, et donc son impact est d'autant moins mesurable et perçu avec netteté par les Mauriennais. Par contre, les représentations permettent de se projeter dans l'avenir et de voir comment les acteurs tiennent compte de cette nouvelle donne pour leur évolution à venir. Il ne faut cependant pas oublier que cette analyse est datée, puisque les interviewés répondent en fonction des éléments qu'ils ont en leur possession au moment de l'entretien.

## 2. L'application concrète au cas de la Maurienne

Comme pour toute enquête sociologique, la première étape du travail de terrain a consisté à mettre au point la grille d'entretien que j'allais soumettre aux interviewés<sup>5</sup>. Pour cela j'ai dû réfléchir aux informations dont j'avais besoin pour l'écriture de ce mémoire et la manière de les obtenir à travers des questions indirectes. J'entends par-là que les personnes n'ont pas forcément conscience d'un concept : Leur poser la question directement peut ne pas fournir le résultat escompté. Par exemple, pour obtenir la représentation des hôteliers sur les stations de ski, j'ai demandé : « *qu'est-ce que vos*

---

<sup>5</sup> voir annexe n°2, p 100

*clients recherchent en venant en vacances en Maurienne ?* » De plus, dans le cas des relations entre professionnels une question un peu directe aurait pu se heurter à des « tabous », c'est-à-dire aurait été ressentie comme trop personnelle et n'aurait donc pas obtenue de réponse.

La mise au point de ces grilles s'est faite en fonction des catégories d'acteurs que je voulais rencontrer. Je ne pouvais en rédiger une seule car je n'avais pas les mêmes objectifs pour chacune, ou parce que la nature de l'activité des interviewés ne permettait pas d'utiliser une grille uniforme. Cependant pour conserver l'homogénéité de mon mémoire, j'ai commencé par déterminer les concepts-clé entourant ma question de départ. Ils m'ont permise de définir les grands thèmes abordés au cours de cette étude : le tissu économique, avec une attention toute spéciale portée aux facteurs de localisation des entreprises, et la représentation de l'infrastructure.

J'ai ensuite décliné ces concepts en fonction de l'interviewé et de ses pratiques du territoire dans différentes grilles. Leur mise au point a donc été précédée par un travail d'approfondissement des grands thèmes abordés afin de les décomposer en questions pertinentes pour ma réflexion future.

Pour cerner le tissu économique, je me suis intéressée à trois de ses composantes que sont le dynamisme (adaptation, effets d'agglomération...), les relations (existe-t-il ou non des relations entre les acteurs, des réseaux ?) et sa qualité (secteur, production, ressources humaines disponibles). J'ai également approfondi les facteurs d'implantation des entreprises réelles (énoncées par les entrepreneurs) ou représentées (énoncées par les « élus et techniciens »). Cette dernière étape me semblait importante car on classe souvent parmi les effets positifs des infrastructures ,l'apport de nouvelles entreprises attirées par l'amélioration de l'accès.

Pour étudier la représentation de l'infrastructure, j'ai opposé deux points de vue. D'une part je me suis intéressée à la vision des acteurs économiques de la Maurienne, futurs utilisateurs potentiels ; d'autre part, j'ai analysé le discours politique sur le TGV ainsi que les actions d'accompagnement prévues par les élus. Cette optique a été choisie car elle permet de mettre en évidence les représentations politiques des infrastructures, assez différentes de la pratique envisagée par les acteurs économiques. Pour cela je me suis également intéressée à une autre infrastructure présente depuis peu dans la vallée : l'autoroute. Dans le cadre de mon étude il me semblait primordial de regarder

l'intégration de cette première voie de communication pour essayer de comprendre les dynamiques du territoire autour des infrastructures. De plus, au cours des entretiens, introduire le sujet TGV par l'entrée autoroute était intéressant pour emmener les personnes rencontrées à me parler de la future liaison. Cela m'a permis de recueillir des discours communs aux deux infrastructures mais aussi des divergences. Le parallélisme est possible dans la mesure où toutes deux sont considérées comme de grands chantiers, et permettent un désenclavement relatif de la vallée. La comparaison est cependant limitée par le fait que toutes deux ne s'adressent pas au même type de clientèle et n'offrent pas le même service de transport. Il ne faut cependant pas oublier que le TGV n'est pas encore une réalité en Maurienne : Cela reste un projet, dont les travaux ne sont pas encore démarrés. Le discours des acteurs ne reflète donc qu'une vision présente de ce que pourrait être la vallée dans le futur. Au contraire, l'autoroute déjà présente a donné lieu à des explications sur les pratiques actuelles des Mauriennais.

J'ai donc interrogé dans un premier temps une série d'acteurs de l'aménagement du territoire qui, à mon sens, pourraient avoir la vision la plus globale de la vallée : Mon échantillon était donc composé de trois présidents de communautés de communes, d'un conseiller général, d'un conseiller régional, d'un chargé de mission auprès du Syndicat de Pays de Maurienne qui couvre toute la vallée, d'une employée des Sybelles (un regroupement de stations de ski) et d'un chargé de mission de Maurienne-Expansion. Le but de ma démarche était de recueillir d'une part les attentes politiques des diverses instances et d'autre part leur vision globale du tissu économique mauriennais ainsi que leur position en son sein. Parallèlement, je les ai interrogés sur la coopération intercommunale qui me semblait être une donnée importante pour mieux comprendre le fonctionnement politique de la vallée.

Dans un deuxième temps j'ai pris rendez-vous avec les acteurs économiques. J'ai choisi de m'intéresser à chacun des deux secteurs d'activité dominant de la vallée, l'industrie et le tourisme. Pour le premier j'ai rencontré divers représentants pouvant avoir un intérêt pour mon étude, deux sous-traitants des groupes industriels, une entreprise italienne qui s'était implantée avec l'aide de Maurienne-Expansion, et un cadre supérieur de Péchiney-St-Jean, l'usine la plus emblématique de la vallée. Pour le second, j'ai décidé de limiter mon échantillon aux hôteliers, car je ne disposais pas du temps nécessaire pour m'intéresser à diverses catégories de professionnels du tourisme : Par peur de m'égarer, j'ai préféré me restreindre et obtenir ainsi un groupe homogène.

Ceci me permettra de faire des comparaisons de discours plus pertinentes. J'ai donc interrogé deux hôteliers implantés dans des stations-village et deux dans des stations de construction récente et moderne.

L'étude du milieu industriel était porté davantage sur les choix d'implantation, les relations inter-entreprises, les espaces d'intervention, c'est-à-dire la localisation de leurs divers partenaires et clients. Pour les hôteliers j'ai plus insisté sur la clientèle touristique, notamment sa provenance et ses déplacements, et sur l'offre touristique de la station dans laquelle ils sont implantés.

La deuxième étape de mon travail fut d'analyser le matériau ainsi obtenu. Pour cela j'ai procédé à une retranscription intégrale de chaque entretien<sup>6</sup> pour ensuite effectuer un découpage thématique transversal à tous les discours. Pour chaque thème j'ai essayé de mettre en évidence les personnes citées, l'espace décrit, le temps du discours et les principales oppositions. J'ai également étudié le lexique et ses connotations. Ceci m'a permis ensuite de chercher les points communs entre les différents entretiens sur un thème identique pour mettre en évidence des récurrences. Il m'a fallu également trouver des facteurs explicatifs à la tenue de tel ou tel discours, c'est pourquoi je les ai rapprochés d'un certain nombre de données objectives comme l'âge, la position géographique ou le statut. C'est sur cette base que s'appuiera mon argumentation tout au long de ce mémoire.

Je tiens néanmoins à poser une limite aux hypothèses avancées tout au long de ce travail : en effet, étant donné le temps imparti à ce travail et sa nature, je n'ai pas pu rencontrer suffisamment de personnes pour avoir un échantillon qui me permette d'affirmer avec certitude certains points. Il peut en effet survenir qu'un seul entretien corrobore tel ou tel argument avancé, car c'est le seul qui correspond à une catégorie ou donnée objective précise. Suite au dépouillement et à ce que j'ai pu apprendre sur le terrain, lors de mes divers contacts téléphoniques ou de discussion hors enregistrements, il se peut que certaines de mes intuitions soient validées par un discours unique. A mon sens, elles méritent tout de même une place dans ce mémoire dans la mesure où elles viennent étayer des présomptions entrevues lors de mon travail de terrain.

---

<sup>6</sup> Sont joints en annexe n°3 (p 110) la retranscription de trois des entretiens les plus représentatifs de mon échantillon.

## **II. L'organisation du territoire mauriennais entre dualités économiques et coopération politique ancienne**

### **A. Présentation des grands traits économiques de la Maurienne**

#### **1. Le « schéma de la base » de la Maurienne**

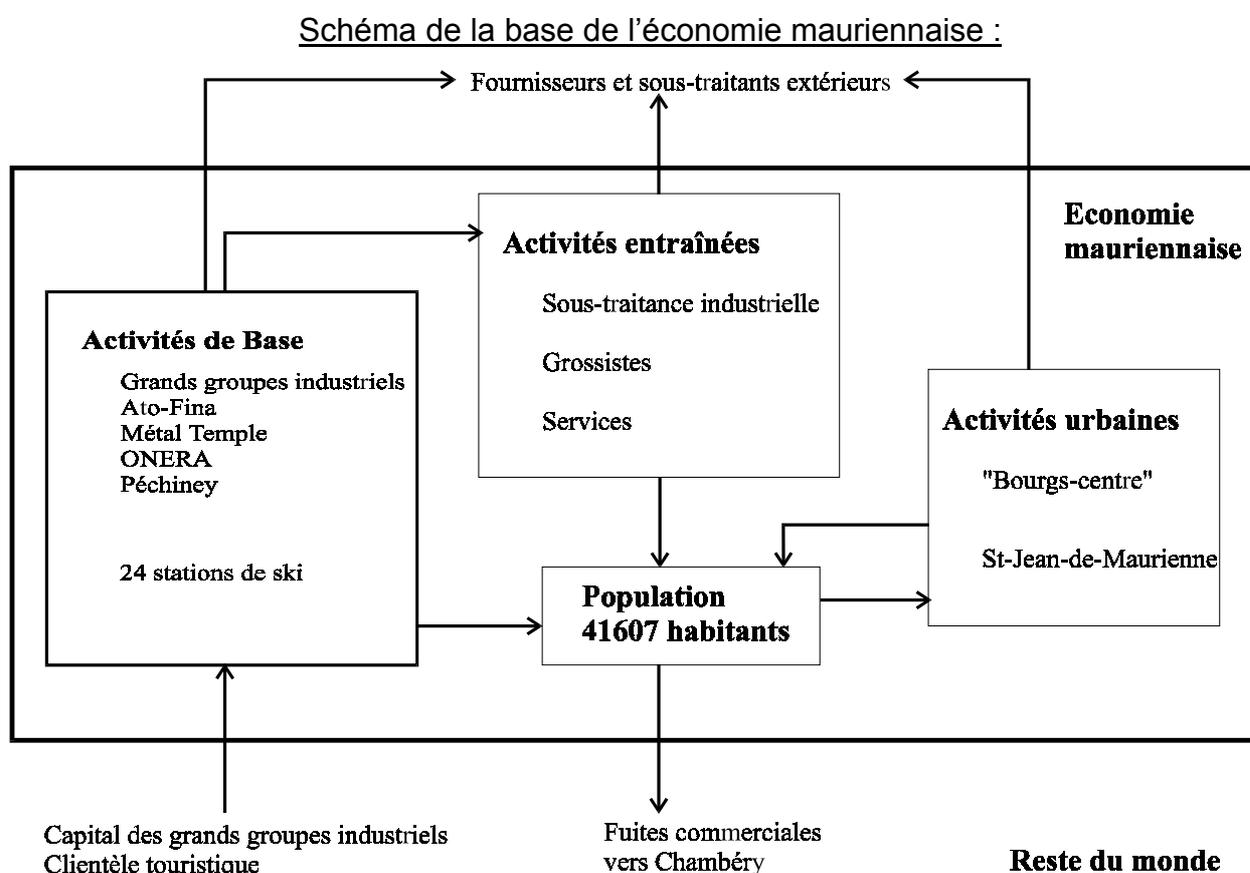
La Maurienne est délimitée administrativement par l'ensemble des communes du bassin versant de l'Arc entre Bonneval-sur-Arc, en amont, et Aiton, en aval, qui sont aujourd'hui regroupées dans un Syndicat du Pays de Maurienne.

Carte n°1: la vallée de la Maurienne, morphologie et communes



Source : Comité départemental du Tourisme- 2001

Pour étudier le tissu économique de la vallée, il peut être intéressant d'utiliser le « schéma de la base » en tant que grille de lecture. En effet, comme nous le verrons plus tard tout au long de ce mémoire, la vallée fonctionne plus ou moins en vase clos économiquement : les rapports avec l'extérieur de cette entité géographique sont peu fréquents, et pas spécialement recherchés par les entrepreneurs locaux qui trouvent suffisamment de travail sur place pour prospérer. Ce schéma, dont les limites en économie ouverte ont été assez rapidement atteintes, semble assez bien adapté au cas mauriennais.



Sommairement, le tissu économique peut-être décomposé en deux activités de base. Premièrement, la vallée a été investie par de l'industrie lourde (métallurgie, chimie) depuis le 19<sup>ème</sup> siècle. Aujourd'hui, la plupart des usines sont fermées et il ne reste pour ainsi dire que Péchiney (sur plusieurs sites, mais dont la plus grosse implantation se trouve à St-Jean-de-Maurienne), Métal-Temple (St-Michel-de-Maurienne) et Ato-Fina (La Chambre). Ces grosses unités de production entraînent dans leur sillage des sous-traitants souvent locaux.

Deuxièmement, la vallée a connu un développement de l'activité touristique sur 24 stations, qui fonctionnent essentiellement plusieurs mois l'hiver, et 2 mois l'été pour une saison très courte . La Haute-Maurienne (entre Aussois et Bonneval sur Arc) fait figure de cas particulier car elle bénéficie de l'attractivité du Parc National de la Vanoise. La constellation de stations, réparties sur toute la vallée, propose 85 000 lits touristiques<sup>7</sup>, les plus importantes ayant de 1000 à 2000 lits, mis à part Les Karellis (canton de St-Michel) qui dépasse 2700 lits<sup>8</sup>. Cette activité fait également vivre quelques grossistes en alimentation et artisans implantés dans la vallée.

Les activités urbaines sont évidemment elles aussi présentes. Elles se concentrent essentiellement dans les « bourgs-centre », pour reprendre l'expression du Contrat Global de Développement. St-Jean-de-Maurienne, ville la plus importante de la vallée, est le pôle le plus attractif, même si on peut observer une certaine fuite des consommateurs vers l'agglomération de Chambéry éloignée d'une quarantaine de kilomètres de St-Jean, où l'offre est beaucoup plus importante.

L'agriculture n'a qu'un poids marginal dans l'économie locale, puisqu'elle emploie seulement 500 personnes-équivalent temps-complet<sup>9</sup>. On peut cependant noter que la Maurienne est presque entièrement classée en Appellation d'Origine Contrôlée Beaufort (sauf le canton d'Aiguebelle), ce qui est un atout pour le maintien de cette activité. Cela n'empêche cependant pas la disparition d'exploitations qui sont rarement reprises par de jeunes agriculteurs. La diminution de cette activité ne va pas sans poser de problèmes au développement touristique : Les deux secteurs sont aujourd'hui très liés puisque les agriculteurs entretiennent les versants de la montagne qui sont exploités l'hiver pour le ski.

Ces divers faisceaux d'activités faisaient vivre 41 607 habitants au recensement de 1999. La population est essentiellement localisée dans les « bourgs-centre » que sont Modane, St-Michel-de-Maurienne, St-Jean-de-Maurienne, La Chambre et Aiguebelle. Les versants concentrent quant à eux des villages où parfois l'exode rural et le déclin agricole ont été compensés par le développement de l'activité touristique ,ce qui leur a apporté un nouveau dynamisme.

---

<sup>7</sup> Source : Observatoire Economique de la Savoie-2001

<sup>8</sup> Source : Inventaire Communal-INSEE-1998

<sup>9</sup> Source :annuaire Maurienne Expansion-2001

La population active est composée de 19 261 personnes<sup>10</sup>. Elle est caractérisée par un taux de chômage relativement bas, proche de 4% en 2001<sup>11</sup>.

## 2. Analyse statistique des grandes tendances du « Cœur de la vallée »

Pour affiner l'analyse des grandes caractéristiques de la vallée, j'ai effectué une étude statistique sur le secteur d'étude retenue<sup>12</sup>, c'est à dire les cantons de St-Michel-de-Maurienne, St-Jean-de-Maurienne et La Chambre. que je nomme le « cœur de la vallée ». Il me semble représentatif des grandes tendances qui émergent du territoire dans la mesure où il comprend les principales villes, l'implantations des grosses usines et est doté de stations de ski. Par la suite nous ne nous intéresserons qu'aux activités de base engendrées par la vallée, laissant de côté tout l'aspect activité urbaine, qu'il n'est pas nécessaire d'approfondir pour la suite de ce mémoire.

---

<sup>10</sup>Source : RGP 1999

<sup>11</sup> Source : Annuaire Maurienne Expansion-2001

<sup>12</sup> cf problématique



#### a) Les mouvements de population

Au niveau démographique, les trois cantons totalisent 28 663 habitants<sup>13</sup>, soit près de 70% de la population mauriennaise. Même si la population totale augmente par rapport au recensement de 1990, on peut noter un certain déclin démographique dans les principales communes du fond de vallée ( St-Michel, St-Jean et St-Julien) et des villages n'ayant pas connu de développement touristique prononcé.

Les principales stations de ski (Valloire, Valmeinier...) sont en pleine expansion démographique, avec leurs petits villages périphériques aux pôles qui sont eux aussi très attractifs. On peut penser dans ce cas à un phénomène d'étalement urbain autour des « bourgs-centres ».

Par contre deux stations comme St-François-Lonchamp et la Toussuire, montrent une perte de population plus préoccupante .Cela peut signifier aussi une perte d'attractivité touristique de ces deux sites construits dans les années 70 qui, aujourd'hui, ont peut-être des difficultés à se repositionner sur le marché face à l'évolution de la demande. Il semblerait hasardeux de corréliser les mouvements de populations dans les stations de ski à leur attractivité, et donc à leur dynamisme économique actuel. Seule une étude plus approfondie permettrait de le déterminer, mais malheureusement je ne possède pas les données me permettant de conduire cette analyse. On peut cependant conserver cet état de fait comme une piste de réflexion.

#### b) La répartition de l'activité économique<sup>14</sup>

Lorsque l'on détaille le nombre d'établissements présents sur chaque commune, on voit une nette prédominance de St-Jean-de-Maurienne avec 542 entreprises. Ensuite, l'activité économique se répartie à la fois sur les « bourgs-centre » et les stations de ski : Valloire (235) ou Foncouverte-la-Toussuire (124) arrivent ensuite les deux communes les plus importantes, St-Michel-de-Maurienne en 4<sup>ème</sup> position avec 110 établissements.

---

<sup>13</sup> Source : RGP 1999

<sup>14</sup> Toutes les analyses chiffrées de ce chapitre sont basées sur le comptage du fichier SIREN de l'INSEE en NES36 au 1/01/2000, sur les trois cantons étudiés.

La Chambre, autre « bourg-centre » se classe seulement 9<sup>ème</sup>, après d'autres communes touristiques, même si le nombre d'établissements est quasi-identique (compris entre 90 et 73). On remarque donc qu'il n'y a pas une nette prédominance des pôles industriels, par rapport aux stations : au contraire l'activité économique se répartit entre ces deux différents secteurs de façon plus ou moins homogène.

Si on se pose la question en terme de salariés par commune, St-Jean-de-Maurienne et St-Michel-de-Maurienne tiennent le haut du tableau avec respectivement 2 990 et 843 salariés présents. Seule Valloire (408) s'interpose entre elles et La Chambre (376). Les pôles industriels fournissent donc plus d'emplois salariés que les stations. Mais cette analyse comparée du nombre d'établissements et de salariés présents sur les communes fait surtout ressortir la place centrale de St-Jean-de-Maurienne en tant que principal pôle économique de la Maurienne. Elle montre aussi que les communes de fond de vallée telle que La Chambre et St-Michel-de-Maurienne vivent sur la présence de grosses unités industrielles. Au contraire les stations de ski seraient plutôt composées d'une multitude de petites structures peu créatrices d'emploi salarié.

Une analyse plus fine met en évidence des communes périphériques aux « bourgs-centre » qui bénéficient de leur attractivité. Certaines, proches de St-Jean-de-Maurienne, comme Hermillon (27 établissements et 185 salariés présents) ou Pontamafrey-Montpascal (22 établissements et 103 salariés présents), bénéficient d'implantations importantes en comparaison de leur taille (respectivement 531 et 359 habitants<sup>15</sup>).

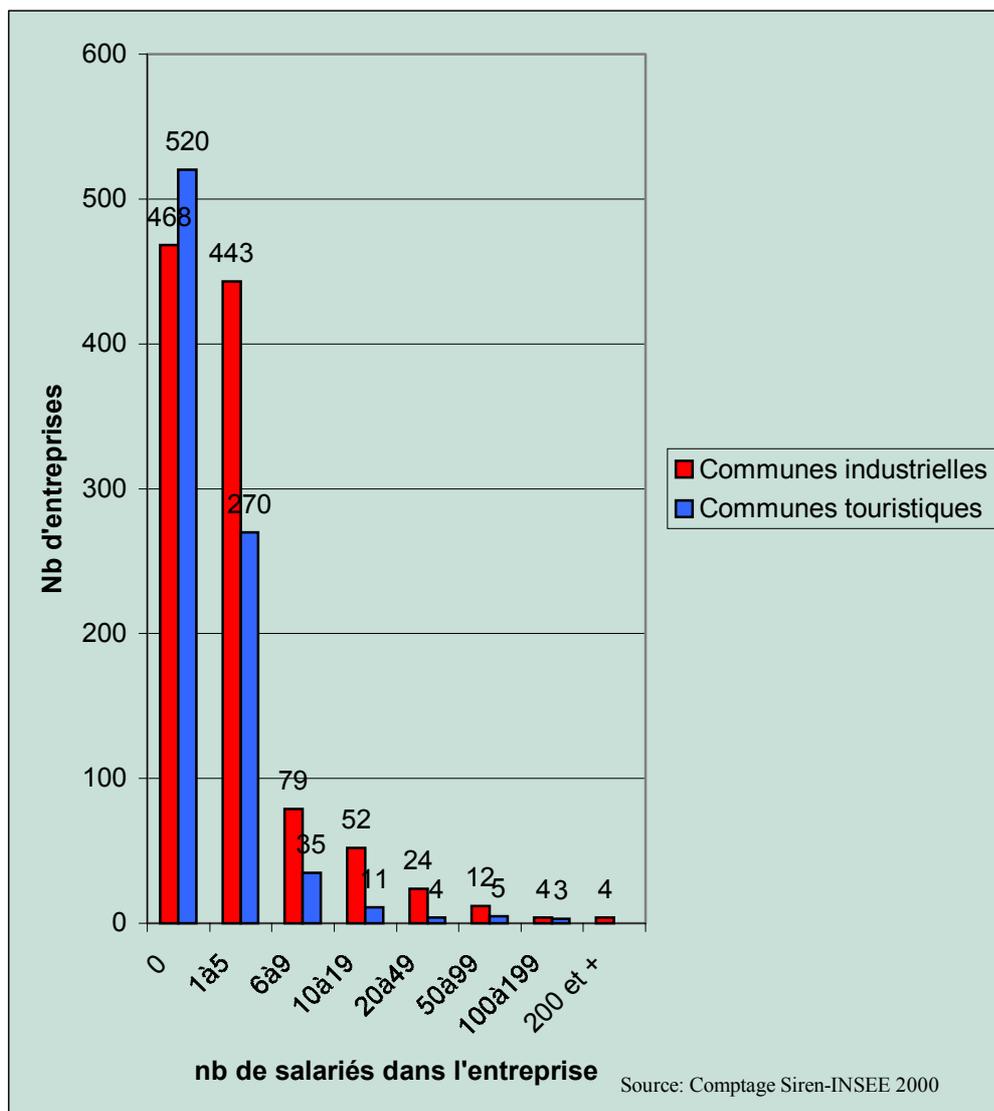
Ceci se confirme si l'on compare la répartition des entreprises par tranches de salariés (graphique n°1). Les communes touristiques sont celles qui ont le plus d'établissements sans salariés. Elles sont aussi toujours devancées par les communes industrielles. Le nombre d'entreprises de 1 à 5 salariés qu'elles possèdent est lui aussi loin d'être négligeable même si on peut observer une nette diminution par rapport aux entreprises sans employé. Ensuite le nombre d'entreprises chute plus vite que pour les communes industrielles. Ces dernières ont en comparaison un nombre de structures moyennes (entre 6 et 99 salariés) plus important, ainsi que quelques entreprises de plus de 200 salariés, inexistantes dans l'autre cas : ce sont les grosses unités de production,

---

<sup>15</sup> Source :RGP 1999

moteurs économiques de la vallée. De même, les communes industrielles se démarquent avec un nombre aussi conséquent de structures sans salariés et avec 1 à 5 salariés.

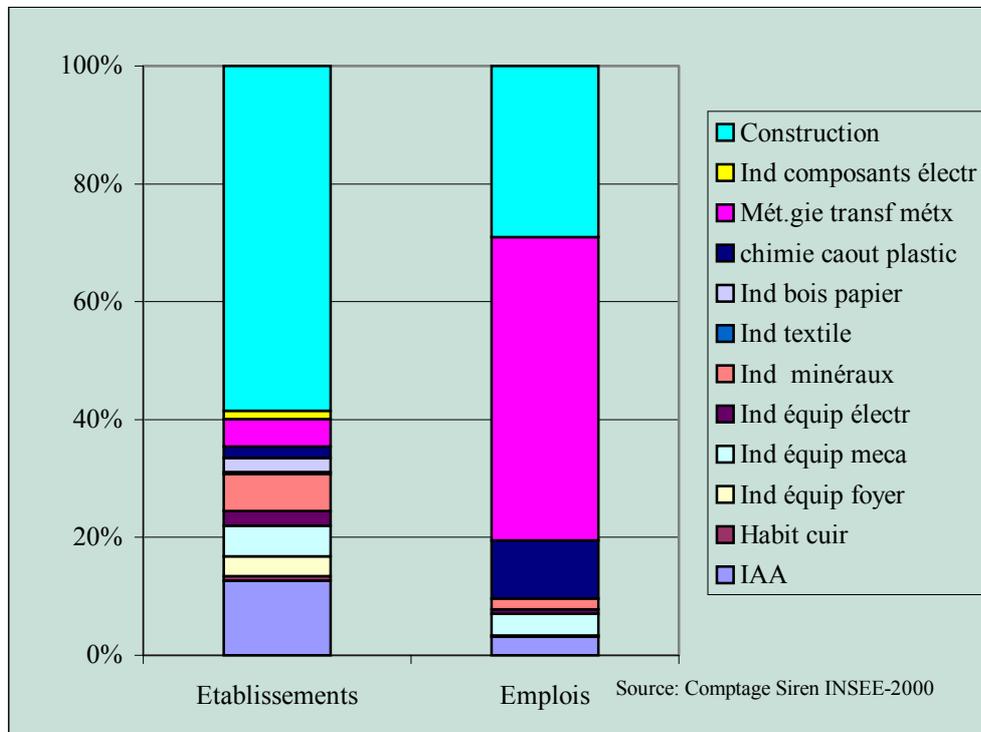
**Graphique n°1 : Répartition des salariés par taille d'entreprise sur les communes touristiques et industrielles**



En conclusion, on peut dire que deux types de communes concentrent l'activité économique : d'un côté les « bourgs-centre » de fond de vallée et quelques communes périphériques accueillent l'activité industrielle ; en face, les principales stations de ski développent des structures liées au tourisme. Le tissu économique n'a dans les deux cas rien de comparable, c'est pourquoi une analyse différenciée s'impose.

c) L'activité industrielle<sup>16</sup>

Graphique n°2 : Répartition des établissements et des emplois industriels par secteurs



En s'appuyant sur le graphique n°2 on remarque que l'industrie mauriennaise est essentiellement composée de deux secteurs d'activités : le BTP-construction et la métallurgie. Proportionnellement, le premier secteur représente une part importante (58%) des établissements présents dans la vallée, alors qu'au niveau des emplois sa place relative est moins déterminante (30%). A l'inverse, la métallurgie regroupe très peu d'entreprises (5%), mais celles-ci sont de taille importante car elles représentent 51% de l'emploi industriel. Ces décalages montrent que les deux secteurs ont une composition bien différente : la construction rassemble principalement des petites entreprises avec peu ou pas de personnel, alors que la métallurgie, comme l'industrie chimique d'ailleurs, se concentre dans de gros établissements et leurs sous-traitants

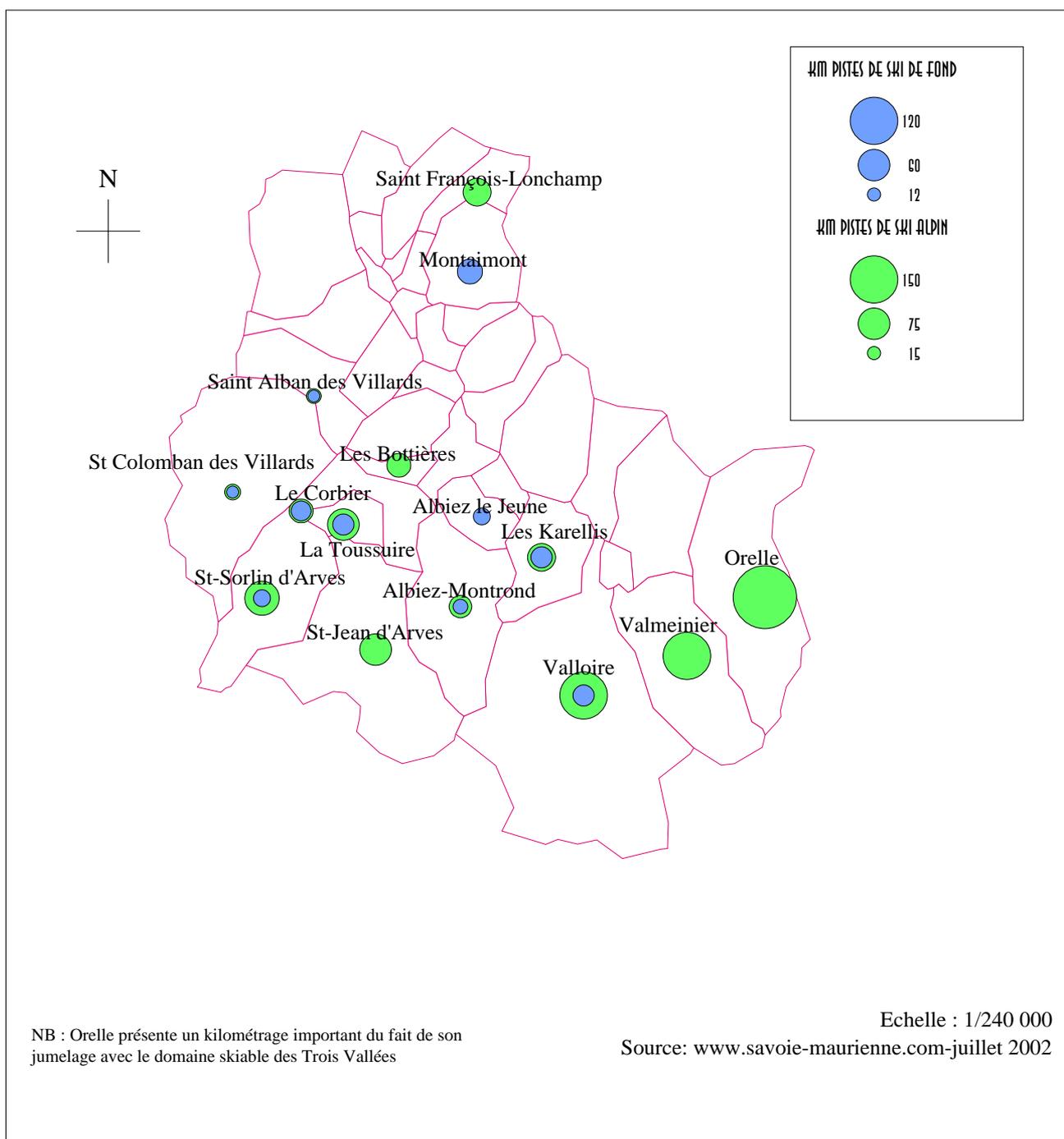
<sup>16</sup> Toutes les analyses chiffrées de ce chapitre sont basées sur le comptage du fichier SIRENE de l'INSEE en NES36 au 1/01/2000, sur les trois cantons retenus.

La présence forte de la construction ne semble pas une donnée déterminante dans l'analyse du tissu, ce secteur n'étant pas vraiment caractéristique d'une économie, mais étant présent sur tous les territoires. C'est aussi une spécificité des zones touristiques. La présence marquée de l'industrie lourde, métallurgie et chimie, confirme que la Maurienne est encore une vallée fortement industrielle malgré les fermetures d'usines de ces dernières années. En effet, sur le secteur du « Cœur de Maurienne », elle emploie encore 1 395 personnes en 2000, sur les 2 716 qui travaillent dans l'industrie : elle reste le principal employeur de la vallée.

#### d) L'activité touristique

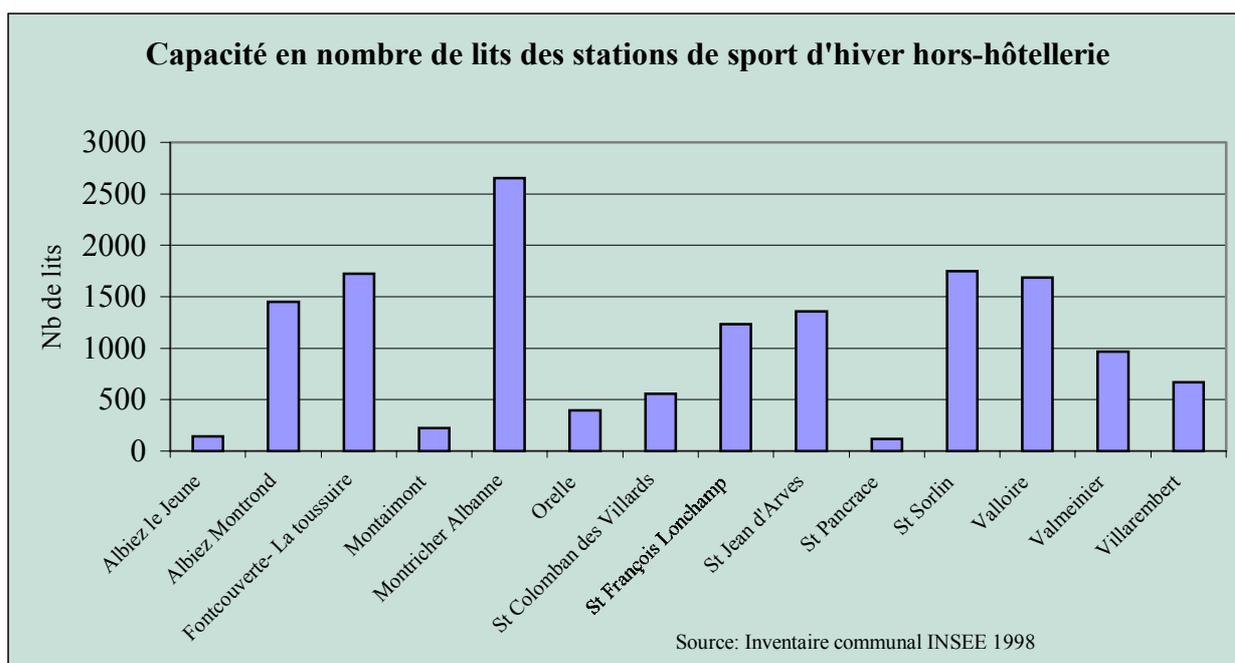
Pour simplifier l'analyse nous ne nous pencherons que sur le cas des communes ayant sur leur territoire des stations de sports d'hiver. La Maurienne possède un panel de stations très diversifié. On peut trouver des stations-villages comme St-Sorlin-d'Arves, St-Colomban-des-Villards ou Albiez-Montrond aussi bien que des stations plus modernes, telle que La Toussuire ou Le Corbier avec souvent une capacité d'hébergement plus importante. Il faut quand même noter que la Maurienne ne possède pas de stations immenses en comparaison à d'autres secteurs du tourisme hivernal. Orelle, de taille modeste, possède la particularité d'avoir une liaison avec Val-Thorens et les Trois-Vallées, ce qui lui confère un statut spécial et explique le nombre important de kilomètre de piste qu'elle offre. Ce développement récent n'a pas encore abouti à la création d'une station à part entière, mais cela ne saurait tarder puisqu'elle vient d'obtenir l'autorisation de création d'une Unité Touristique Nouvelle.

Carte n°3 : les stations de ski du "coeur de vallée", importance des domaines skiables



L'importance du secteur touristique se mesure plus facilement à travers la capacité en nombre de lits de chacune des stations, plutôt qu'en terme d'emploi net. Ceci s'explique en partie par le caractère saisonnier de cette activité : il est très difficile de mesurer par des critères classiques son salariat, puisque les contrats sont à durée déterminée. Ce point est très important pour la suite de mon travail, car c'est en partie sur ce critère de « précarité » que se basent certains élus pour justifier le fait que l'industrie soit le secteur économique le plus important de la vallée. De même ce flou autour des emplois touristiques permet à chacun d'interpréter les chiffres selon son statut et interdit toute comparaison fiable entre l'industrie et le tourisme : Ainsi certains diront que l'industrie est le premier employeur et d'autres le contraire.

Graphique n°3 : Capacité en nombre de lits des stations de sport d'hiver hors-hôtellerie



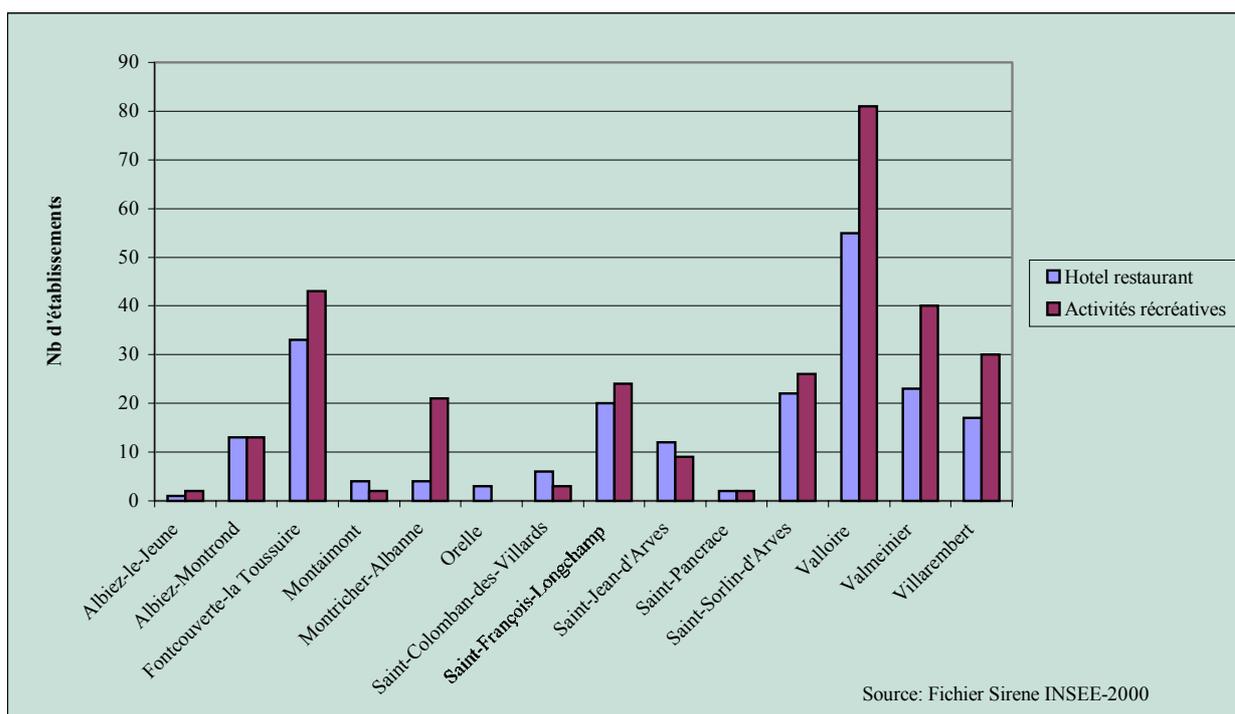
Le graphique n°3 fait ressortir les quatre stations ayant plus de 1500 lits, hors hôtellerie<sup>17</sup>, sur le secteur « Cœur de la vallée » : Les Karellis (commune de Montrichier-Albanne), Fontcouverte-La-Toussuire, St-Sorlin-d'Arves et Valloire.

<sup>17</sup> L'inventaire communal 1998 ne précisant pas le nombre de lits en hôtels présents sur la commune, je n'ai pu tenir compte de cette donnée dans mon analyse, ce qui diminue un peu sa pertinence.

Ensuite on retrouve des stations moyennes telles que Albiez-Montrond, St-François-Lonchamp, ou St-Jean-d'Arves et une multitude de petites structures.

L'étude de la capacité en nombre de lits peut être complétée par un regard sur les établissements d'hôtellerie-restauration, et d'activités récréatives, soit les principaux secteurs touristiques créateurs de richesses (graphique n°4). Même si en général on retrouve la même répartition que précédemment, cela permet de relativiser l'importance de certaines stations comme Les Karellis (commune de Montrichier-Albanne) qui connaît peu d'hôtellerie : On peut en déduire que cette dernière fonctionne essentiellement avec des locations de meublés. Au contraire ce dernier graphique fait mieux ressortir la prédominance de Valloire sur ses concurrentes et l'importance de stations comme St-François-Lonchamp, Valmeinier et Le Corbier (commune de Villarembert) qui ne sont pas des plus petites.

Graphique n°4 : L'activité touristique en station, étude de deux secteurs clés



### 3. Une économie bipolaire

Cette étude détaillée du « cœur de la vallée » a permis de mettre en évidence plus clairement la composition du tissu économique de la Maurienne et de ses deux piliers :

la grosse industrie et le tourisme. Pour le secteur industriel, l'application stricte du « schéma de la base » est possible car les activités entraînées sont importantes, notamment en terme de sous-traitance industrielle. Pour le tourisme, les enchaînements apparaissent moins évidents car ce secteur me semble moins consommateur de services. Mais tous deux demeurent, par leur activité directe ou indirecte les principaux employeurs de la vallée.

Toutes les explications fournies dans cette partie ont essentiellement pour but de cadrer l'analyse socio-économique qui va suivre. En effet, j'ai demandé aux interviewés d'évoquer le tissu économique de la vallée : Sans ces grandes lignes descriptives, certains points abordés par la suite demeureraient obscurs. Elle permettra, je l'espère, au lecteur de mieux comprendre le contexte dans lequel les personnes interrogées m'ont parlé de leur territoire. En effet, la Maurienne balance entre deux secteurs d'activité ne sachant vraiment duquel dépend sa survie économique : d'un côté nous avons une industrie présente depuis de longues années, mais en déclin et de l'autre un tourisme émergent, mais qui demeure une activité saisonnière. Mais avant d'aborder directement ce sujet, il m'a semblé important de décrire l'organisation politique locale.

## B. La cohésion politique de la vallée

Avant d'étudier dans le détail les pratiques économiques mauriennes, il est nécessaire de s'arrêter sur l'organisation politique et administrative de la vallée.

En effet, une partie de mes données a été recueillie auprès d'«élus et de techniciens» : Préciser le cadre dans lequel ils évoluent me semble important avant de présenter toute une série de descriptions économiques. Cet aspect me semble d'autant plus intéressant que la Maurienne, malgré sa taille (120 kilomètres et 60 communes), a réussi à mettre en place une coopération intercommunale forte sur toute sa surface, ce que nous verrons dans un premier point. Ensuite, il existe, plus localement, des communautés de communes, anciennement districts, dont le mode d'émergence est intéressant.

### 1. Vers un Pays Loi Voynet

Les « élus et techniciens » maurienais se plaisent à répéter que leur vallée est « *le premier [Pays] de Rhône-Alpes* » (Frédéric, chargé de mission). Ce « palmarès » n'est pas le fruit du hasard mais d'une longue construction intercommunale qui a commencé en 1972 avec la création d'une Association des Maires de Maurienne « *justement parce qu'au départ pour faciliter la reconversion industrielle, quand on a commencé à avoir des fermetures. Au début on réagit de se regrouper ensemble pour embaucher des techniciens, rechercher des entreprises. C'était la première idée de l'Association des Maires, qui s'est regroupée.* » (Richard, élu). L'initiative fut donc de rassembler les forces pour lutter contre la crise de l'industrie. « *Depuis un an, 2001, on s'est organisé, on s'est structuré un peu plus solidement en syndicat à vocation multiple, le Syndicat de Pays de Maurienne qui rassemble les 60 communes de Maurienne* » (Richard, élu). Le périmètre du pays selon la loi Voynet (2000) est officiel depuis février 2002.

Le Syndicat a essentiellement vocation à développer et aménager la vallée. Cela se traduit concrètement par un soutien logistique aux communes pour la réalisation de leurs projets : « *on est au service des collectivités locales [...] pour un, les conseiller dans le montage de leur dossier de subvention ; deux, on est souvent relais du*

*financier [...] Ces collectivités locales elles auraient pas accès à ces procédures s'il y avait pas effectivement une structure comme le Syndicat de Pays qui leur facilite la tâche » (Frédéric, chargé de mission).*

De plus, le syndicat est étroitement imbriqué avec le Comité des Stations de Maurienne qui fédère 24 communes concernées par l'activité de sports d'hiver. Cette organisation a pour but essentiel de promouvoir le tourisme mauriennais (organisation de stands communs dans les salons, création d'un site internet<sup>18</sup>...).

La présence de ce Syndicat depuis longtemps, et surtout l'implication des élus en son sein explique en grande partie l'intégration rapide de la Maurienne dans les nouvelles procédures de contractualisation telle que le Contrat Global de Développement signé dès 1996 avec la Région Rhône-Alpes. Dorénavant le territoire pourra même prétendre au Contrat de Pays.

Au-delà de cette organisation générale, il existe en Maurienne de nombreuses coopérations intercommunales fortes, elles aussi d'origine relativement ancienne.

## 2. La prolifération des districts

Sur le territoire du « cœur de la Maurienne » auquel je me suis plus particulièrement intéressé, quatre communautés de communes étaient constituées, dont trois résultaient de la transformation d'un district. Ces derniers avaient été créés dans les années 1980. Une des raisons avancées était la possibilité de récupérer l'écrêtement de taxe professionnelle des grosses industries ou des implantations EDF à travers cet organisme.

Par exemple la Communauté de Communes du Cœur de Maurienne (autour de St-Jean-de-Maurienne) a été fondée sur « *une opportunité aussi qui était celle de récupérer de l'écrêtement de taxe professionnel de l'usine Péchiney* » (Roland, élu). De même la Communauté de Communes de la Vallée du Glandon a été créée « *suite à, disons en toute objectivité, la construction du barrage de Grandmaison [EDF]. C'est-à-dire qu'on avait un grand chantier sur le territoire de la commune et donc sur le plan*

---

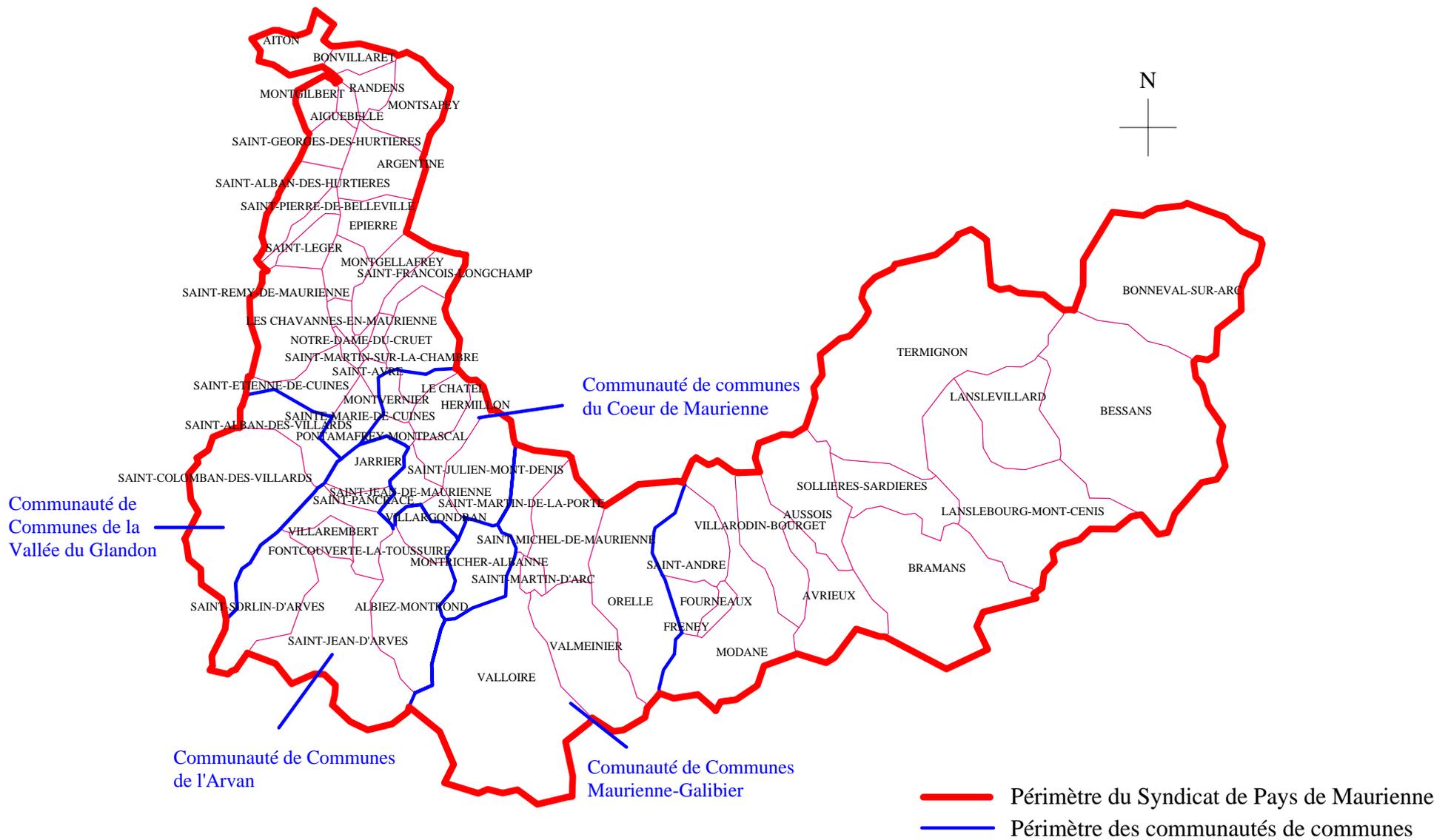
<sup>18</sup> <http://www.savoie-maurienne.com/comitestations/index.html>

*de la fiscalité il était intéressant d'être en district en fiscalité propre à ce moment là. »*  
(Bernard, élu).

La coopération intercommunale ne semble donc pas être née d'une pure volonté de se regrouper pour mener des actions communes. Elle serait d'abord le résultat de l'attrait du gain que représente la récupération de cet écrêtement de taxe professionnelle : C'est seulement dans un deuxième temps que l'on réfléchit aux actions à mener avec ces nouvelles recettes. Cela n'enlève néanmoins rien au fait que les communes ont pris l'habitude de travailler ensemble, et que petit à petit les compétences des divers regroupements ont pris de l'importance.

Aujourd'hui la Maurienne possède une intercommunalité forte et ancrée dans le paysage politique local. Leurs principales compétences tournent autour du développement économique : Notamment ce sont les élus du District de Moyenne Maurienne (autour de St-Jean-de-Maurienne) qui furent à l'origine de Maurienne-Expansion.

Carte n°4 : Périmètre des différentes structures intercommunales évoquées



Echelle : 1/280 000

Source: Préfecture de la Savoie-2002

### 3. Une représentation mitigée de la coopération mauriennaise

Le travail du Syndicat de Pays donne des résultats intéressants que le personnel chargé de mission perçoit comme une supériorité de la vallée : « *On est peut-être un des seul territoire alpin à présenter une cartographie de la randonnée pédestre sur un territoire qui fait 120 km de long, [...] ce que n'est pas capable de faire d'autres pays, d'autres vallées.* » (Frédéric, chargé de mission). Sophie, chargée de mission, fait même remarquer qu'« *on est une vallée ouverte à son voisin* » : l'organisation est loin d'être remise en cause par ceux qui travaillent en son sein parce que « *c'est vrai que plus on se regroupe, plus on a d'argent, plus c'est facile ...* » (Sophie, chargée de mission).

L'intégration de la vallée apparaît comme une réussite, mais elle n'est pas non plus épargnée par les difficultés liées aux actions intercommunales. Les acteurs travaillant à cette échelle rencontrent des problèmes pour mettre d'accord tout le monde : « *Si on travail à 60 c'est ingérable. Pourtant on doit le faire. Ensuite on doit satisfaire tout le monde.* » (Frédéric, chargé de mission). De même, Franck (chargé de mission) déclare : « *dans la pratique, comme partout, chaque maire... l'intercommunalité se fait dans la douleur* ». En conséquence logique du premier point, les délais de réalisations sont longs : « *de là à ce [que le projet] se mette en place, ça prend du temps* » (Sophie, chargée de mission). En effet, « *C'est toujours plus long que ce qu'on a prévu parce que travailler à 59, on a beau être habitué, on se fait chaque fois avoir. Quand on se fait un échéancier avec des colonnes. On arrête le 29 mars 2003 en se disant on aura fini et puis en 2004 on est encore dessus. Ca il faut déjà l'intégrer c'est dur quand on est impatient, c'est difficile à vivre* » (Frédéric, chargé de mission).

D'un autre côté, les élus membres d'instances intercommunales ne perçoivent pas du tout ces deux aspects : Leur description du fonctionnement des communautés de communes est très neutre. Ils se contentent en général d'énumérer les actions de cette dernière sans jamais mentionner de quelconques dissonances ,de se plaindre de la longueur des procédures ou que leurs intérêts ne sont pas pris en compte. On peut s'étonner de cette divergence puisque chacun des deux groupes est impliqué au même degré dans le montage de projet intercommunal, mais ne porte pas le même jugement sur le fonctionnement de la structure.

#### 4. Une coopération de raison ancrée dans le territoire

La Maurienne n'échappe pas à tous les problèmes de coordinations que rencontrent tous les regroupements intercommunaux : La longueur d'exécution, la difficulté à concilier des intérêts et points de vue divergent. Cependant, cela ne fait pas d'elle un territoire en retard : De nombreuses instances intercommunales y ont vu le jour, et cela depuis longtemps. Il existe bel et bien une coopération entre les élus qui dépasse le domaine des simples ententes, pour gagner des avantages promis par le législateur. En effet, ils ont depuis une vingtaine d'année pris l'habitude de travailler ensemble sur des dossiers-clés.

La création précoce par rapport à la moyenne nationale, de structures intercommunales peut en partie s'expliquer par les multiples crises de l'industrie que la vallée a connu ces dernières années : Il semble en effet plus naturel de s'organiser face à un problème rencontré par tous, plutôt que de se regrouper pour bénéficier en commun des fruits d'une économie prospère. Dans ce dernier cas, les élus auraient tendance à ne pas vouloir partager le fruit de l'activité économique de leur commune avec d'autres villages voisins n'ayant pas eu la même chance. La Maurienne aurait donc compris qu'émiettée, elle ne pourrait jamais avoir de poids sur son avenir.

La mise en avant de cet aspect du territoire me semblait importante pour la suite, car elle permet de mieux situer les interviewés dans leur contexte : En effet, j'avais choisi d'interviewer des élus présidents de communautés de communes, car j'espérais qu'ils auraient une vision plus large de l'économie de la vallée. De plus certains de ces regroupements seront cités par la suite dans mon argumentation, il me paraissait donc primordial de les présenter avant et de montrer de quelle image elles jouissent dans la vallée.

Après cette présentation de la vie politique locale, vue sous l'angle de la coopération, il me reste à préciser les représentations qu'on les Mauriennais de leur tissu économique. Cet aspect est d'autant plus intéressant qu'il repose sur une appréciation différenciée des deux secteurs d'activité dominants de la vallée : le tourisme et l'industrie.

## C. La mutation de l'économie mauriennaise et son acceptation sociale

La grille d'entretien que j'avais composée pour les « élus et techniciens » comportait la question « qu'est-ce qui fait vivre la région ? » qui devait me permettre de déterminer leurs représentations du tissu économique. Il s'est avéré que les réponses à cette demande ont été des discours sur l'industrie et le tourisme mettant en évidence deux mondes économiques très différents, qui se développent sur deux espaces distincts. Mais le principal point qui ressort est la mutation actuelle du tissu, avec un déplacement du cœur de l'activité de l'industrie vers le tourisme : Ce sera l'objet de ma première partie.

### 1. De l'industrie au tourisme

Les acteurs économiques n'ont pas vraiment la même vision du tissu selon que leur activité les amène à travailler dans le monde du tourisme ou de l'industrie. Par exemple, aux yeux de Patrick, hôtelier « *si vous regardez pas le tourisme, vous loupez la plus grosse activité de la Maurienne.* ». Au contraire, François, cadre dans une entreprise industrielle, me lâche un peu sceptique après l'interview qu'il faut de l'industrie, parce que le tourisme seul ne peut pas faire vivre une vallée.

De même, lorsqu'on se replace dans l'optique de l'analyse du « schéma de la base »<sup>19</sup>, on se rend compte là-aussi que les « élus et techniciens » n'ont pas tous la même vision de ce que pourrait être l'activité à l'origine de la richesse mauriennaise. Ainsi, Frédéric, chargé de mission s'occupant plus spécialement de tourisme, m'explique que « *le concessionnaire automobile de St-Jean, il vendra pas le même nombre de voiture s'il y a du tourisme en Maurienne ou s'il y en a pas. Donc par cascades on va cœur du dynamisme de la vallée.* » Au contraire, Franck, chargé de mission dans le secteur industriel me décrit un « schéma » avec un tourisme mis à part : « *Mais vous avez je dirai vraiment en fond de vallée l'équation Péchiney-Ato-Métal-Temple, voire ONERA [...] ensuite vous avez le tissu de PME-PMI [...] qui sont un peu entraînés par l'impact de ces grands groupes, de ses retombés. Puis après il y a la*

---

<sup>19</sup>voir chapitre A, partie I : *Le « schéma de la base » de la Maurienne*

*couronne, 3<sup>ème</sup> couronne des commerces et des services qui servent ces populations [...] bon ça c'est en gros la mécanique de base, le gros des ressources. Après il y a les 24 stations de ski, de plus en plus qui ont pris une place prépondérante.* » Cette subjectivité montre la dualité d'un tissu en reconversion.

En fait, la Maurienne connaît actuellement une mutation économique : Elle qui vivait essentiellement de l'industrie, avec une présence massive de « *grands groupes* », comme les nomment les Mauriennais, doit aujourd'hui trouver une autre source de richesse. Ce changement est perceptible dans le discours de tous les acteurs qui parlent de l'industrie à la fois au passé, mais aussi au présent car elle est encore fortement présente dans leur esprit, même diminuée, à travers les trois usines de Pêchiney-St-Jean, Métal-Temple et Ato-Fina. En comparaison, le tourisme est abordé plus comme l'avenir de la vallée, le secteur qui monte, mais rarement comme la source actuelle de revenu du territoire sauf pour les acteurs de ce secteur. Cela ressort dans les discours : « *La vallée, elle vit de deux activités essentielles, dont une qui augmente de plus en plus. Au siècle dernier, c'était... elle vivait à 80% d'industrie de groupes en fond de vallée. [...] l'activité industrielle, l'emploi industriel sont encore très majoritaires et très importants [...] il y a une inversion d'activité, les 20 dernières années, des fermetures [d'usines], on a du mal à en trouver d'autres derrière. Par contre l'activité touristique se développe très fortement surtout ces trois dernières années. Il y a eu un rush.* » (Richard, élu).

Cet extrait nous montre également que le passage entre les deux systèmes économiques ne semble pas s'imposer naturellement. Le tourisme serait plutôt un palliatif pour maintenir une activité face à une industrie qui disparaît inexorablement. Ainsi, Michel (élu) remarque que « *l'avenir de la Maurienne dans les 30 prochaines années c'est pas sans doute l'industrie [...] La Maurienne s'est tournée un petit plus tard que les autres vers le tourisme [...]. Mais la Maurienne au départ restait une vallée industrielle [...] on a quand même pas mal d'atouts touristiques et que ça représentera sans doute dans les années qui viennent une part importante de l'emploi en Maurienne* ». La vallée a un peu de mal à se retourner après avoir « *vécu pendant 100 ans avec des emplois industriels, les revenus de l'hydroélectricité. Quand on dit c'est fini, il y a un moment à s'habituer à ce régime-là* » (Frédéric, chargé de mission), d'autant plus qu'elle le subit. En effet, la disparition des grands groupes est due à une évolution mondiale, indépendante du territoire, que les Mauriennais ne peuvent

maîtriser. Le choix du tourisme semble plus un « mariage de raison » qu'un réel choix de développement pour beaucoup. Ainsi, Marie, hôtelière, remarque que « *c'est l'ensemble de la Maurienne qui croit au tourisme sans y croire* ». Cette attitude défensive à l'encontre du tourisme est ressentie par les acteurs travaillant dans cette activité un peu comme un combat quotidien pour leur propre survie, si l'on en croit Frédéric (chargé de mission) qui parle de « *s'accrocher* », ou Marie qui dit qu'« *il faut plus laisser tomber* », comme si le plus dur était passé et que l'on va enfin voir l'émergence d'un vrai tourisme mauriennais.

Il est intéressant aussi de remarquer que la Maurienne a toujours possédé un potentiel touristique important : cependant, il n'a jamais vraiment été exploité à cette fin. Le problème serait plutôt l'absence de mise en valeur de ce potentiel par les Mauriennais en comparaison à d'autres secteurs : « *Moi j'ai eu l'occasion de beaucoup me balader en Haute-Savoie, je croise beaucoup de choses. C'est vrai qu'il y a une richesse, mais ils ont su la cultiver, mais nous pas. Nous ça commence [...]. On a quand même une richesse quelque part on peut pas dire qu'on en a pas. [...]Moi, il y a 20 ans en arrière quand je voyais les Aiguilles d'Arves bon je voyais les Aiguilles d'Arves, mais maintenant je les apprécie parce que j'ai le contact, je m'aperçois que les gens et ben...si quelque part, quand ils arrivent là ils sont...en extase, je me dis il y a quand même quelque chose chez nous quoi* » (Marie, hôtelière). On peut expliquer ce retard justement à cause de cette industrie qui permettait à la vallée de vivre : « *Mais la Maurienne au départ restait une vallée industrielle, qui à la fois avec une mentalité industrielle, avec un passé industriel et quelques cicatrices qui ne favorisaient pas le tourisme, hein il faut le dire* » (Michel, élu). D'ailleurs, Frédéric (chargé de mission) note que le développement des stations de ski « *ça n'intéressait quasiment personne* » et qu'aujourd'hui encore « *il y a effectivement un blocage politique énorme.* »

Le tourisme commence à prendre sa place dans le tissu mauriennais, mais il subsiste une concurrence avec l'industrie, flagrante dans les discours, comme si la présence de cette dernière représentait une barrière au développement touristique. Ainsi, l'image industrielle de la vallée apparaît comme un frein à la mise en valeur de ses stations : « *Aujourd'hui c'est de moins en moins vrai, puisque les industriels qui restent il y en a de moins en moins, elles sont de moins en moins bruyantes. Alors Péchiney, avec la pollution au fluor. Donc nous on sort un peu de cette image là, et si vous voulez, la Maurienne c'est un territoire plus accueillant, en terme de cadre de vie, d'image de*

*tourisme* » (Roland, élu). La désindustrialisation de la vallée permettrait donc sa mise en valeur touristique. Si l'on considère que l'activité touristique vend essentiellement du paysage, on peut interpréter dans le même sens la réflexion de Richard (élu) : « *Il y a eu une évolution très positive sur les 20 dernières années. Négative en termes d'emploi puisque les entreprises ferment, mais au niveau environnement, c'est une bonne partie de ces vieilles usines qui ont été démolies* ».

## 2. La représentation de l'emploi comme argument pour ou contre le tourisme.

La difficile acceptation du tourisme en tant qu'activité économique principale de la vallée repose essentiellement sur la typologie d'emploi qu'elle propose, qui sont jugés « *beaucoup moins intéressants [...] par rapport à des emplois industriels : c'est pas un emploi permanent, c'est saisonnier, et la saison elle ne dure que 4 mois* » (Richard, élu). En effet, la nature du tourisme ne peut garantir à la population des emplois annuels, et ceux-ci sont souvent qualifiés de « *précaires* ». Ainsi des aveux de Roland (élu) « *on veut pas faire du tout tourisme, qu'on peut pas faire du tout agricole parce qu'on a des contraintes par le relief, qui sont lié à une agriculture de montagne. Qu'on peut pas faire non plus de notre vallée une vallée industrielle* ». Il est intéressant de noter l'utilisation du verbe vouloir pour le tourisme, alors que dans les deux autres cas, il utilise le verbe pouvoir. Même si c'est inconscient, cela traduit le peu d'entrain qu'ont les élus à se lancer dans le tourisme parce que, justement, l'industrie les avait habitués à des emplois « *à l'année, donc l'industrie est en générale bien payée* » (Richard, élu).

Au contraire les défenseurs de l'activité touristique ne pensent pas que son caractère saisonnier soit vraiment synonyme de précarité. Actuellement en Maurienne « *les cadres et les agents de maîtrises qui ne trouvent pas de travail sur place ils s'en vont généralement, les employés arrivent généralement à trouver des activités soit dans l'industrie soit dans les... soit dans le tertiaire le commerce et autre et là le tourisme joue un rôle important* » (Marc, élu). Ce secteur, par la création d'emplois « *plus qualifiés* » (Frédéric, chargé de mission), permettrait le maintien d'une population de classe moyenne, avec des emplois d'un plus haut niveau, même saisonniers. « *Si dans le*

*domaine des emplois supérieurs, il y a une très forte immigration des jeunes, dans le domaine des emplois intermédiaires, il y a une bonne stabilité qui va fournir des emplois à la population locale, dans certaines branches on en manque, mais voilà. Donc il faut le tourisme en Maurienne, il faut qu'on s'accroche »* (Frédéric, chargé de mission). De même l'aspect saisonnier est compensé par une certaine fidélité puisque *« les remontées mécaniques ont un taux de 80% de personnel saisonnier qui reviennent d'une année sur l'autre »* (Marc, élu).

Les points de vue différents que portent les « élus et techniciens » sur l'emploi touristique en fonction de leur statut social (Richard est maire d'une commune industrielle ; Marc et Frédéric travaillent dans le milieu touristique) me semblent assez significatifs du difficile virage touristique qu'est en train d'amorcer l'économie maurienne. Ceux qui sont encore dans le « rêve industriel », car l'avenir des grosses industries est plus qu'incertain en Maurienne, ont du mal à intégrer le tourisme car il n'apporte pas les mêmes garanties. Au contraire, ceux qui croient en l'avenir, et même au présent touristique de la vallée ont une vision plus optimiste des emplois créés. Parallèlement, ils ne se font guère d'illusion sur l'avenir industriel de la vallée : *« je sais qu'en disant ça je ne me ferai pas que des amis parce que beaucoup pensent qu'il faut maintenir à tous crins la grosse , les gros moteurs de l'industrie locale. Bien sûr qu'il faut essayer de les maintenir. Mais on ne fait pas boire un âne qui n'a pas soif et on ne retient pas les gens par la force. »* (Marc, élu).

### 3. Deux espaces économiques distincts

Pour terminer cette analyse du tissu maurien il me semble important d'insister sur la séparation spatiale des deux activités car elle implique deux pratiques du territoire et donc deux représentations sociales. En effet, le développement industriel puis touristique de la vallée a modifié son apparence différemment, sur des zones géographiques différentes. De même la pratique territoriale industrielle est complètement différente de celle touristique. Elles engendrent deux « visages » de la vallée dans le discours.

On trouve d'un côté le fond de vallée, et plus particulièrement la partie dite Basse-Maurienne<sup>20</sup>, où sont implantés les « bourgs-centre », et les grosses industries. De l'autre côté, se situe la Haute-Maurienne, qui est la partie de la vallée entre Aussois et Bonneval-sur-Arc, et toutes les vallées perpendiculaires creusées par les affluents de l'Arc, comme celle de l'Arvan, par exemple. C'est dans cette partie que l'on retrouve les stations de ski. On pourra remarquer que cette opposition physique se superpose à la dualité du tissu économique mauriennais, comme le dit Franck (chargé de mission) : « *[en Haute-Maurienne] il n'y a pas d'industrie mais par contre il y a l'industrie du tourisme* ». Cette proposition renforce dans un sens l'incompatibilité supposée entre les deux activités que je faisais valoir précédemment en parlant de « concurrence ».

Ainsi lorsque les acteurs s'expriment sur l'industrie ou les nuisances liées aux transports, ils font implicitement ou explicitement référence à la partie basse de la vallée comme Franck (chargé de mission) qui déclare que « *tout est entassé dans ce fond de vallée avec des cicatrices pas toujours très heureuses hein et donc un effet de... qu'on a appelé, qu'on appelle toujours de gaine technique où l'on entasse des infrastructures* ». D'ailleurs, il n'est pas le seul à utiliser le terme « cicatrice » dans son discours pour parler des transformations de la vallée au cours de son industrialisation. Franck va même jusqu'à parler de « *contraste de montagnes magnifiques et puis vous avez des bâtiments industriels* » qui montre bien la césure qu'il fait dans son esprit entre deux mondes proches mais différents.

Lorsque les acteurs parlent de la beauté de la vallée, ils la situent à un autre niveau, comme Sophie (chargée de mission) : « *vous montez à... dans certains villages comme Valloire ou en Haute-Maurienne, et même à Albiez-Montrond autour. C'est très beau* ». L'utilisation du verbe « monter » sous-tend d'ailleurs qu'il faut sortir du fond de vallée. On pourra remarquer également qu'elle fait référence à des lieux où sont implantés des stations touristiques.

---

<sup>20</sup> Pour se situer, voir carte p16

#### 4. Quel renouveau de l'économie ?

Cette analyse globale du tissu permet de montrer que l'économie maurienne réagit à sa mutation par une difficile acceptation sociale des changements, tant l'industrie est considérée comme un des moteurs de l'économie locale, primordiale, ancrée dans leur représentation du territoire par les Mauriens. Le tourisme semble en effet ne pas s'imposer à tous comme un digne remplaçant des « *grands groupes* ». Ce phénomène se traduit plus particulièrement par un dénigrement de l'emploi touristique en tant que base d'un développement économique fiable. La saisonnalité est mise en avant pour soutenir la précarité de ce type de travail. Enfin, le passage d'une activité à une autre se fait en parallèle : La disparition de l'un semble être une condition de l'apparition de l'autre. S'il y a compensation en termes d'emploi, les deux activités n'ont cependant pas colonisé le même espace de la vallée. On peut donc se demander si, à terme, il n'y aura pas une mutation des pratiques spatiales de la vallée, avec notamment un déplacement des centres économiques « vers le haut ».

La Maurienne ne semble cependant se préoccuper que de la continuité des activités économiques existantes, l'industrie lourde et le tourisme, sans vraiment rechercher de voie alternative de développement.

En effet, on peut s'étonner que les « élus et techniciens » agissant pour la dynamisation économique de la vallée n'abordent pas des thèmes comme par exemple les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC), très à la mode en ce moment dans les politiques de reconversion industrielle. Elles sont tout de même parfois envisagées comme piste possible par les élus, car la Maurienne est reliée à une fibre optique présente sous l'autoroute. Elle pourrait permettre de raccorder des entreprises de la région à des moyens de communication haut-débits. Cela pourrait être un avantage pour permettre l'émergence d'entreprises innovantes. En fait, la seule personne à l'envisager comme une réelle politique de développement est Franck, chargé de mission, qui suppose qu'un des axes de développement possible « *c'est les nouvelles technologies, c'est-à-dire...bon c'est pas très original parce que dans toute la France c'est pareil, les fameuses NTIC, mais donc ici l'idée c'est d'utiliser notamment la fibre de l'autoroute pour le haut-débit et donc d'implanter des activités ou de développer des activités liées au haut-débit* » On peut noter que cette personne est présente depuis peu dans la vallée et que du fait de son métier, elle est bien informée sur les grandes

tendances des politiques actuelles de développement économique. Les élus, au contraire, voient plutôt la fibre optique comme un moyen d'améliorer l'existant, dans le cadre d'une politique plus large que le simple fait de développer de nouvelles activités. C'est ce qu'a présenté Roland, élu : *« Donc on essaye de se connecter à la fibre optique, si vous voulez, connecter les immeubles pour développer les services [...] il y a l'axe formation, on travaille avec le lycée, qui lui est très branché sur les nouvelles technologies, qui essaye de monter une petite formation post-bac sur les nouvelles technologies, [...] Au niveau des entreprises on est en train de réaliser sur la communauté de commune.... On va rédiger un questionnaire sur les besoins et les attentes des entreprises en terme de nouvelles technologies, de haut débit... qui est en cours. [...] Et puis on a aussi un projet en terme de développement des usages, mais grand public, c'est-à-dire qu'on va, on va mettre des bornes d'accès à internet. »* On peut remarquer que la place tenue par la création d'activités nouvelles dans le discours est marginale par rapport aux multiples usages qu'ils envisagent pour la fibre optique. Dans tous les cas, il n'est jamais mentionné la création d'un pôle technologique. Cela peut être interprété comme le « bon sens » des élus qui n'idéalisent pas leur territoire, rêvant d'un avenir impossible, vu les caractéristiques du territoire. Mais on peut également l'expliquer par la relative bonne santé de l'industrie, qui ne les pousse pas vraiment à rechercher des solutions d'avenir différentes.

Cette analyse comparée permet de saisir la représentation globale de l'économie de la vallée. Il est maintenant nécessaire de continuer l'étude en se penchant sur les dynamiques internes de chacun des deux secteurs. Je commencerai par l'industrie, secteur le plus ancien dans la vallée, afin de connaître sa réelle dynamique : même s'il est en déclin, car il demeure encore très présent.

#### **D. Vers quelle évolution du tissu industriel ?**

Comme je l'ai déjà mentionné, le tissu industriel mauriennais est centré autour de grosses unités de production en métallurgie (Péchiney et Métal-Temple) et en chimie (Ato-Fina). Une bonne part des autres entreprises présentes font de la sous-traitance à l'intérieur des usines, qui sont, pour certaines, leur client principal. La faiblesse du tissu réside donc dans l'incapacité à prévoir les stratégies des « *grands groupes* » quant à leur implantation mauriennaise.

De multiples fermetures dès les années 70, et surtout dans les années 80 ont amené les élus de Maurienne à se poser des questions sur l'avenir industriel de leur vallée. Cela a abouti dans un premier temps à la création de l'Association des Maires de Maurienne, puis, en 1989, de Maurienne-Expansion. C'est une société d'économie mixte (SEM) financée à la fois par les regroupements intercommunaux à vocation économique (districts), les « *grands groupes* » et les principales banques présentes dans la région. Quelques PME, le département de la Savoie et la Région Rhône-Alpes y participent également.

Maurienne-Expansion a un rôle de développement et de dynamisation de l'activité économique en général, mais dans les faits elle s'occupe surtout du secteur industriel et parfois de commerce. Elle a en charge l'aide aux implantations, notamment tout le volet administratif et « montage » de dossiers de subventions. Elle s'occupe de prospection d'entreprises susceptibles d'être intéressées par une implantation mauriennaise. Elle organise des réunions d'information pour les entrepreneurs locaux. Ce dernier point me semble très important car il ressort de mon étude que les industriels ont peu de rapports professionnels, et dans ce cadre Maurienne-Expansion est le seul lieu qui leur permette de réellement se rencontrer pour discuter ensemble de l'économie de la vallée.

Cette SEM est apparemment connue de tous les entrepreneurs locaux, qui ont des rapports avec elle à divers degrés. Elle me semble donc être devenue aujourd'hui un acteur très présent dans le milieu industriel. Elle est d'ailleurs le seul lien entre tous les établissements. Son action envers les entreprises nouvellement créées ou implantées est reconnue par ceux qui en ont bénéficié : « *C'était vraiment très appréciable d'avoir des gens comme ça et alors ce service fonctionnant, pour nous aider, parce que bon on a*

*pas toujours la connaissance. On connaît toute la partie technique, toute la partie gestion, mais toute la partie annexe, je dirais pour permettre un bon développement des entreprises, si on a personne à côté pour nous dire, tiens bon allez à tel endroit pour avoir telle aide etc... »* (Robert, industriel). Aux yeux des élus elle a un peu le statut « d'expert » de l'économie locale : En effet bon nombre d'entre eux m'ont recommandé de m'y rendre pour avoir des informations plus précises.

Cependant, elle semble aujourd'hui perdre du poids, du fait de la diminution de ses moyens : *« quand je vois les moyens qu'ils avaient et l'équipe qu'ils étaient puisque nous aujourd'hui on est 5, ils devaient être une dizaine de personnes avec 6 ou 7 cadres, donc c'était quand même une géométrie plutôt conséquente »* (Franck, chargé de mission). Ceci se traduirait par une diminution de ses activités d'animation, comme Anne le laisse supposer en parlant de l'action actuelle de la SEM : *« Moins. Beaucoup moins. C'est vrai qu'il y avait plus, il y avait une dynamique de...des premières années. On avait en plus l'occasion de se rencontrer. Ca ça se fait un peu moins. »*

Il se trouve que les entreprises nouvellement arrivées dans la vallée, suite à leur rencontre avec Maurienne-Expansion ou non, appartiennent à des secteurs d'activités bien différents de ceux que connaissait le territoire jusque maintenant. Cela donne l'impression que les nouveaux établissements se superposent aux entreprises existantes : Elles n'utilisent pas vraiment le tissu dans lequel elles s'implantent. D'une part, on trouve des entreprises fortement liées à la maintenance industrielles, au savoir-faire local ; d'autre part, un ensemble d'unités nouvelles semble posé au milieu du tissu sans vraiment avoir de rapport avec lui. Ce sont ces deux aspects que je vais traiter séparément dans cette partie.

## 1. Des entreprises industrielles très locales

### a) Un milieu industriel enraciné.

Des entretiens que j'ai pu réaliser avec des entrepreneurs locaux, spécialisés dans la sous-traitance industrielle, il ressort comme point fort un attachement local très important. En effet, j'ai rencontré des entreprises de création récente et quand je leur ai

demandé les raisons de leur implantation mauriennaise, j'ai pu obtenir comme réponse : « *Parce que je suis Mauriennais [...] C'est une vraie bonne raison [...] Aller s'installer ailleurs c'est plus difficile de démarrer une activité [...] on connaît en plus toutes les usines, les donneurs d'ordres, c'est quand même plus facile pour évoluer* » (Robert, industriel). Cet attachement à leurs racines peut même être poussé dans une finesse accrue jusqu'au choix d'une commune bien particulière : « *disons déjà parce que l'entrepreneur est de St-Julien... [...] d'emblée il a dit...qu'on s'installera à St-Julien* » (Louise, cadre). Ces choix marquent un fort attachement à leurs origines de la part des chefs d'entreprise mauriennais, mais peuvent aussi être interprétés comme une frilosité à sortir d'un espace connu et pratiqué car il leur apporte suffisamment de travail.

La mise en avant de facteurs d'implantation personnels des entreprises mauriennaises reflète avant tout de fortes compétences des entrepreneurs dans le domaine de la sous-traitance industrielle qui peuvent être valorisées localement. Donc, ils peuvent se permettre de choisir une implantation mauriennaise car leur savoir-faire correspond à la demande des donneurs d'ordres. C'est ce que remarque Laurent, cadre supérieur de l'entreprise Péchiney-St-Jean : « *Il y a un tissu à St-Jean, en tout cas en Maurienne il y a un tissu...il y a un tissu de professions techniques très très élaboré. Il y a des gens avec des vraies...des vraies...des réelles compétences.* » La valorisation locale de leurs connaissances est sans doute un frein à leur expansion hors de Maurienne car ils n'en perçoivent pas forcément l'utilité : Les donneurs d'ordres sont encore suffisamment présents dans la vallée pour permettre la rentabilité de ces entreprises. Même si le péril d'une éventuelle fermeture d'usine est connu par tous, il ne semble pas inquiéter outre mesure les entrepreneurs, qui ne mettent pas une politique de diversification de leur marché comme priorité première. Ainsi Louise, cadre, nous parle de leur projet de démarchage commercial comme de quelque chose que l'on remet sans cesse ,car ce n'est pas le centre de leurs préoccupations actuelles : « *C'est vrai il faut qu'on s'en occupe, il faut qu'on essaye, avec mon collègue. Je pense que ça aussi, je pense qu'on va le démarcher. Tout de façon on est obligé, parce que bon...nous on ne peut pas jurer que par Métal-Temple* »

Cela se ressent aussi dans le discours de Robert (entrepreneur) : « *Nous, en fait, on veut rester assez sectoriel, on veut pas trop s'étendre dans toute la France, ou dans une région plus agrandie, Maurienne, Tarentaise c'est très bien, on travaille un petit peu je vous ai dit dans l'Ain, sur Anglefort. Mais actuellement on a pas besoin de se*

*développer beaucoup plus. De toute façon on voulait faire un palier donc ça suffit.* ». Le milieu industriel mauriennais ne semble pas avoir une réelle volonté de s'étendre hors de son aire de marché actuelle, qui se concentre essentiellement sur la Maurienne, avec quelques ouvertures sur la Savoie et plus ponctuellement sur la région Rhône-Alpes. Un industriel a même préféré abandonner un marché qu'il avait sur Marseille, pour mieux se consacrer à l'activité de sous-traitance industrielle : « *Donc on début le chef d'entreprise quand il ...il est parti tout seul il faisait plus de ...au niveau des pièces des motos, il travaillait avec une entreprise qui est sur Marseille[...] et puis après de plus en plus il a été consulté, par les usines, Ato pour de la maintenance, Métal-Temple pareil, donc tout ça il a...laissé* » (Louise, cadre). Les entreprises locales ne semblent donc pas avoir une réelle politique d'ouverture sur d'autres marchés. Franck, chargé de mission, les définit même comme « *confinées sur elles-mêmes.* » Cela est compréhensible car les grands donneurs d'ordres de la vallée sont encore des clients importants et fiables à leurs yeux. Cela laisse tout de même supposer, vu la qualification du personnel présent dans la vallée, que les entreprises mauriennes n'auront aucun problème pour conquérir de nouveaux marchés le jour où leur « jardin » ne leur permettra plus de survivre.

Le tissu industriel local traditionnel, organisé autour d'une relation donneurs d'ordre/sous-traitants peut être qualifié de système « *noyau* » (Storper et Harrison, 1992)<sup>21</sup>. En effet, l'économie s'organise autour de quelques entreprises « *noyau* », appelé les « *grands groupes* » par les Mauriennais, qui conditionnent l'existence de plusieurs autres, les sous-traitants. Cette analyse se base sur la notion de « *gouvernance* » définie par les auteurs comme « *degré de hiérarchie et de direction ou de collaboration et de coopération* » dans un système productif. Le tissu économique, fortement dépendant de quelques grosses structures, connaît donc une forte hiérarchisation entre des donneurs d'ordres qui sont les « *entreprises leader* » et donc dominant toute les autres qui leurs sont subordonnées. La « *gouvernance* » locale est telle que le tissu économique de la Maurienne est fortement dépendant de l'extérieur : cela se traduit concrètement par une certaine mise en difficulté lors des différentes

---

<sup>21</sup> in *Les Régions qui gagnent, district et réseaux : les nouveaux paradigmes de la Géographie économique.* (sous la direction de Benko et Lipietz)

fermetures d'unités de production, face auxquelles les acteurs publics se sentent impuissants, comme nous l'avons vu précédemment<sup>22</sup>.

b) Un marché industriel restreint et concentré

Les PME sous-traitantes restent donc globalement ramassées sur leur marché et ne recherchent pas une diversification des débouchés car « *pour l'instant la vallée elle est encore bien industrielle [...] aujourd'hui on essaye pas d'aller démarcher des clients parce qu'on veut déjà satisfaire nos clients* » (François, cadre). Là aussi on perçoit une confiance présente dans la grosse industrie, sans réelle inquiétude quant à son avenir : la désindustrialisation de la Maurienne n'est pas vraiment ressentie dans le tissu car les entreprises travaillent encore énormément pour les donneurs d'ordres locaux.

Le fait que l'essentiel de la maintenance industrielle se concentre sur une poignée de sites (Péchiney St-Jean, Métal Temple, Ato-Fina, ONERA-Modane) a son importance pour les relations inter-entreprises.

Il ressort de mon enquête que les entrepreneurs sont peu regroupés, et que des structures associatives internes à certaines branches d'activité et de rayonnement local sont inexistantes, sauf pour les BTP. En fait, le seul organe capable de créer une synergie entre les acteurs est Maurienne-Expansion qui joue un rôle d'animateur du tissu : Elle est connue de tous les entrepreneurs, qui se prêtent au jeu de ses questionnaires ou se rendent assez volontiers aux réunions d'information organisées comme Robert, industriel : : « *C'est les chefs d'entreprises de la vallée, on va se retrouver à Maurienne-Expansion.* » De ce fait, la SEM est le seul lieu de rencontre formel entre les industriels de branches d'activités différentes.

Plus spécifiquement, les entreprises de maintenance industrielle ont, elles, de nombreuses occasions de se rencontrer dans le cadre de leur activité professionnelle. Cela est du domaine de l'informel. En effet, toutes ont des équipes disséminées dans les différentes usines de la région, et mènent en parallèle des activités de maintenance sur les sites, en fonction des marchés qu'elles ont obtenus. Au final, ce sont toujours les

---

<sup>22</sup> voir partie la mutation de l'économie maurienne et son acceptation sociale (p36)

mêmes qui se retrouvent, ce qui fait qu'elles connaissent parfaitement les autres entreprises de leur domaine d'activité : Toutes les personnes interrogées ont pu me donner une liste, plus ou moins exhaustive, des concurrents présents sur les mêmes sites qu'eux. Ainsi Louise (cadre) avoue « *croiser* » régulièrement les autres entrepreneurs ou Robert (entrepreneur) signale que « *Bon c'est assez rare parce qu' en fait...si on en rencontre dans les chantiers ou dans les usines* ». Ces relations, même peu poussées entre les entrepreneurs sur leur lieu de travail, permettent des échanges: « *il y a des bouches à oreille il y a des collègues ils disent tiens essaye celui-là* » (François, cadre).

Ces rencontres quotidiennes, même si elles ne débouchent pas sur des relations très étroites et le resserrement des liens entre les sous-traitants, ont au moins l'avantage de permettre aux acteurs de cerner les différents intervenants de la maintenance industrielle. En effet, en fin d'entretien, Robert (entrepreneur) me disait regretter le manque de contacts entre les diverses entreprises, qui selon lui, lui avaient fermé leurs portes après la création de sa structure.

De plus, les entreprises ne semblent pas vraiment se trouver des points communs : Ceci peut être aussi un facteur explicatif de l'absence de regroupements propres à cette filière qui est au cœur de l'industrie mauriennaise. En effet, s'ils n'ont pas une représentation de leur activité, comme étant identique entre les entreprises, ils ne peuvent voir l'intérêt d'une association quelconque. Ainsi, voici la réponse de Louise, cadre, à ma question sur la présence ou non de regroupements professionnels locaux : « *Non parce que c'est des entreprises différentes et puis chacun a un petit peu son petit secteur* ».

c) Un choix de sous-traitants et fournisseurs sur un espace plus large.

Les relations qu'entretiennent les entrepreneurs avec leurs fournisseurs sont bien différentes de celles qu'ils ont avec leurs sous-traitants. Ces relations influencent les critères de choix de leurs partenaires, et l'aire dans laquelle ils les prospectent.

Les premiers contacts avec les fournisseurs sont pris par des méthodes classiques comme le démarchage commercial ou les annuaires, car le choix s'effectue plus sur la spécificité technique du produit. Ainsi il se fera en fonction de la technicité

du produit requis : plus le produit demandé est pointu, plus l'aire de démarchage sera étendue. En effet, il n'est pas possible de trouver en Maurienne certaines fournitures, que les entrepreneurs sont prêts à aller chercher dans la France entière « *si on a besoin de pièces bien techniques, des trucs bien pointus...ça peut-être beaucoup sur la région lyonnaise, mais des fois ça peut être plus loin, quoi* » (François, cadre). La proximité n'est recherchée que pour les produits de base, d'utilisation quotidienne, pour des raisons pratiques : « *L'entrepreneur a toujours travaillé, bon Savoie-Métal, Descourt, et puis il faut aussi voir un peu la facilité, parce que Descourt, ben il est sur St-Jean si on a besoin de matériel ben on est à côté* » (Louise, cadre). Ceci est compréhensible quand on sait que les livraisons sont hebdomadaires ou bi-hebdomadaires.

En revanche, la proximité spatiale des sous-traitants semble un critère important de choix dans tous les cas de figure : Ceux-ci se situent rarement hors du département, et au plus loin sur Lyon. D'ailleurs Robert (entrepreneur) parle de « *certaines entreprises environnantes* » pour situer ces sous-traitants. Cela s'explique par la nécessaire coordination des acteurs pour mener à bien une tâche commune : L'éloignement ne semble pas permettre les rapports de confiance qu'offre la proximité. En outre, le donneur d'ordres a l'impression de pouvoir surveiller son partenaire. De toute manière « *là on essaye de ne pas aller chercher trop loin* » (François, cadre).

Les sous-traitants sont choisis, eux, par le bouche-à-oreille, et les recommandations de collègues, car ils nécessitent une plus grande confiance et comportent plus de rapports humains. Ainsi les choix peuvent être « *Pistorello parce qu'il travaille avec Métal-Temple....heu c'est parce qu'on a travaillé avec et puis bon, comme on travaille beaucoup avec Métal-Temple c'est eux aussi qui nous ont conseillés* » (Louise, cadre).

Le discours des entrepreneurs vis-à-vis de leurs partenaires, fournisseurs et sous-traitants, sous-entend une certaine fidélité, due à la place importante qu'ils donnent à la qualité : S'ils ont été satisfaits une première fois du travail, ils ne cherchent pas spécialement à faire jouer la concurrence, pour trouver une entreprise moins chère. François, cadre, résume ainsi le choix des fournisseurs : « *c'est qu'au départ il y a un contact qui a bien passé. Ben après parce qu'ils sont sérieux dans leur travail, hein, au niveau des délais, des prix...du matériel, je sais pas moi....Ca roule comme ça. On va pas chercher...On va pas chaque fois chercher...les...les, non.* ».

Cette fidélité s'accompagne cependant de rapports irréguliers dans le cadre des sous-traitants : En effet, il n'existe pas de contractualisation avec des partenaires spécifiques, les tractations sont passées au coup par coup, en fonction des besoins à un moment donné. « *Un coup avec un on va faire une grosse affaire, puis après on va rester 6 mois sans faire d'affaire, il n'y a pas vraiment de....il y a pas de....Non je dirais, que les sous-traitants, on a pas vraiment d'attache* » (François, cadre). Seuls les groupes industriels ont une politique de formalisation de leurs rapports comme la décrit Laurent (cadre supérieur de Péchiney) : « *il y a des cahiers des charges, il y a des principes, on a ce qu'on appelle des standards de qualité qui existent dans ce domaine là, donc il y a une procédure parfaitement bien...organisée, bien personnelle organisée qui permettent de formaliser tout ça* ».

## 2. Les résultats des politiques de développement : vers un autre tissu ?

### a) La proximité italienne : fictive ?

Il me semble intéressant de commencer cette partie par la place des entreprises italiennes dans le tissu. En effet, « *sur l'économie je suis assez étonné parce qu'il n'y a pas autant que ce qu'on voudrait bien dire* » (Marc, élu). Pourtant la proximité de l'Italie et de l'agglomération turinoise pourrait laisser penser que la Maurienne entretient de bons rapports avec l'économie voisine. « *Ce n'est quand même pas la ruée, hein. Je ne dis pas que ça reste marginal, c'est intéressant* » (Michel, élu). La frontière proche ne semble guère être qu'au cœur des préoccupations des « élus et techniciens ». En effet, sur tous les acteurs économiques rencontrés, seul un m'a fait mention d'échanges commerciaux avec ce pays : la Maurienne industrielle ne semble pas se préoccuper d'intégrer les Italiens comme partenaires potentiels à son activité.

En revanche, dans tous les discours des « élus et techniciens », l'entreprise italienne est présente : « *c'est notre zone privilégiée de prospection* » selon Franck (chargé de mission). Et cela a abouti à l'implantation de quelques entreprises, si peu nombreuses quelles sont toutes clairement identifiées, notamment par les « élus et

techniciens ». Cependant si elles ne sont pas très nombreuses, ce ne sont pas de petites structures artisanales, et elles sont donc source importante d'emplois.

Le fait le plus marquant est sans doute que les échanges économiques avec l'Italie, dans la tête des « élus et techniciens » mauriennais interrogés, se limitent soit à la seule implantation d'entreprises, soit à la création d'emplois directs. Personne, ni les élus, ni les acteurs économiques, ne semble penser à se tourner vers les Italiens pour trouver de nouveaux débouchés ou fournisseurs. Cela traduit, je pense, le manque d'habitude du tissu local de travailler avec ce partenaire possible qui fait qu'aujourd'hui l'Italie n'entre pas instinctivement dans les possibilités de choix des acteurs. De même l'implantation italienne en Maurienne existe, mais elle n'est pas naturelle : elle est essentiellement due au travail de Maurienne-Expansion.

L'Italie, au même titre que le reste du territoire français, ne semble donc pas être la cible privilégiée des entrepreneurs mauriennais qui ne se tournent pas instinctivement vers ce pays tout proche.

#### b) Le renouveau du tissu : les implantations récentes

Le tissu économique mauriennais, s'est récemment enrichi de nouvelles unités, notamment grâce au travail de Maurienne-Expansion. Je n'ai pas pu prendre beaucoup de contacts avec elles, mais le peu que j'en ai vu m'a laissé une impression de superposition. En effet, la prospection d'entreprises a été dirigée vers de multiples secteurs d'activité, tout nouvel entrepreneur étant le bienvenu. Cela présente l'avantage de diversifier le tissu, et donc de limiter les risques de crise liés aux « *grands groupes* ». Mais leur intervention, dans des domaines différents, avec des personnes différentes, parfois extérieures à la vallée, n'a pas facilité leur intégration dans le tissu local. En effet, que peuvent avoir en commun un fabricant de meuble et un sous-traitant industriel dans un endroit aussi particulier que la Maurienne ?

Ceci est aussi amplifié par l'organisation interne de l'entreprise ou du groupe qui a implanté son unité de production en Maurienne. En effet, une cadre de l'une d'elle (Anne) présente sa structure en disant : « *On est uniquement filiale de production [...] on maîtrise pas vraiment puisqu'en fait on n'a pas d'activité commerciale.* ». L'entreprise n'est ici que pour produire, toutes les décisions lui échappent et elle n'a pas

vraiment de rapports économiques avec le reste de la vallée puisque « *le fournisseur de matière première c'est notre client aussi, c'est la société mère* » (Anne, cadre) : La matière première arrive, est transformée et repart sans interférence avec le tissu puisque l'entreprise ne peut avoir directement de clients ou fournisseurs locaux : Tout passe par le siège. Les autres entreprises semblent suivre un peu le même schéma d'organisation et ne sont rien de plus que des filiales de production. C'est le cas d'une autre entreprise dont la Directrice des Ressources Humaines me disait au téléphone ne pas avoir de rapport avec le tissu local : L'implantation était uniquement due à la proximité de l'Italie, et non à la qualité des entreprises déjà présentes. De même Anne (cadre) avoue avoir des rapports avec les autres entrepreneurs, mais « *c'est plus personnel que du fait de....de ma fonction dans l'entreprise.* »

L'essentiel de l'activité de ces nouvelles entreprises est donc détaché du tissu local, puisqu'elles semblent souvent n'être que de simples unités de productions, fortement liées à une maison-mère qui prend les décisions. Mais comme nous l'avons vu pour les entreprises « locales », les petites fournitures d'usages quotidiens et les services les plus classiques (nettoyage, fournitures bureau, informatique...) semblent tout de même être achetés dans un rayon plus restreint, voire localement.

### 3. Le visage actuel du tissu industriel

Le tissu est donc constitué d'un part des entreprises industrielles qui restent plutôt recroquevillées sur leur domaine de proximité car elles n'ont pas de réelles craintes pour l'avenir des « *grands groupes* » dans la vallée. Leurs rapports avec l'extérieur de la Maurienne se situent surtout au niveau des fournisseurs, et plus faiblement au niveau des sous-traitants. En effet, la vallée ne dispose pas d'un marché suffisant pour voir l'émergence de magasins spécialisés dans les fournitures pour la mécanique industrielle : Ne pouvant trouver sur place la réponse à leurs besoins, les entrepreneurs se tournent vers d'autres territoires. Les échanges économiques ne constituent donc pas une source de déplacement importante pour cette catégorie d'acteurs locaux. Cette donnée sera à prendre en compte pour étudier la place des infrastructures dans le tissu.

D'autre part, de nouvelles implantations permettent de garantir de l'emploi industriel aux ouvriers, mais leur mode de fonctionnement ne semble pas pouvoir apporter à la Maurienne une offre en emplois supérieurs, dont elle est déficitaire. Pourtant, c'est un des enjeux actuels sur la vallée.

La superposition de structures de caractère et de production différents ne peut malheureusement pas permettre l'émergence d'un réel renouveau du tissu qui se reconverterait vers une autre activité industrielle. Il n'y a en effet aucune symbiose entre les entreprises déjà présentes, qui se limitent à leurs secteurs traditionnels, et les nouvelles implantations, qui n'ont, en général pas choisi la Maurienne en raison de son tissu industriel. La création d'un « *district industriel* »<sup>23</sup>, spontané ou issu d'une politique volontaire ne semble pas se profiler. Il me paraît ici intéressant d'introduire cette notion de « *district* » car actuellement de nombreuses politiques de développement économiques visent à favoriser leur émergence car ils correspondent à la demande actuelle dans ce domaine : En effet, le « *district* » est composé de petites entreprises qui fonctionnent en réseaux et entretiennent des liens forts, autour d'un domaine de production commun sur un territoire de petite taille. Il présente l'avantage d'être une source d'innovation et de réagir rapidement aux fluctuations du marché. L'étude du fonctionnement de cette organisation économique, typique de l'Italie centrale dans les années 80, a donné naissance à une conceptualisation scientifique, pour essayer de reproduire ce type de développement dans d'autres régions industrielles et permettre leur renouveau économique. L'actuel tissu de la vallée n'entre pas dans la catégorie « *district industriel* » mais cependant, du fait de sa mono-activité dans un secteur très pointu, il aurait pu faire l'objet d'une politique de revalorisation qui aurait amené les entreprises existantes à se restructurer et se coordonner pour se sentir plus fortes et leur permettre ainsi de s'ouvrir à d'autres marchés. Maurienne-Expansion aurait alors eu un rôle d'animateur.

Au contraire, il existe actuellement un tissu scindé en deux, avec d'un côté l'industrie lourde et ses sous-traitants, et d'un autre des unités de production de divers secteurs d'activités. L'évolution du tissu semble donc aller vers une désagrégation en unités éparses, qui malheureusement ne permet pas la valorisation des savoir-faire locaux, et leur « exportation » vers d'autres marchés. La spécificité du tissu économique

---

<sup>23</sup> *Les Régions qui gagnent, district et réseaux : les nouveaux paradigmes de la Géographie économique.* (sous la direction de Benko et Lipietz)

et sa sauvegarde ne semblent pas vraiment entrer en ligne de compte dans les politiques de développement industriel : L'emploi se développe davantage à partir de nouvelles implantations que par l'extension des entreprises vers un marché plus important. Mais les élus locaux peuvent-ils vraiment aller à l'encontre de la frilosité des entrepreneurs à sortir de la vallée ?

## **E. Un secteur d'activité en développement : le tourisme « *familial* »**

Si la Maurienne connaît un déclin industriel depuis quelques années, elle n'est cependant pas entrée dans une phase de récession. Le meilleur indicateur de cette bonne santé économique est sans doute le bas taux de chômage : autour de 4%<sup>24</sup> en 2000. Il montre que la vallée connaît le plein emploi, du moins concernant les professions intermédiaires. Cette situation est en grande partie due au développement touristique qui permet de compenser une partie des emplois industriels perdus. Cette activité est certes saisonnière, mais le tourisme estivale existe en Maurienne, à la différence d'autres secteurs alpins où tout est concentré sur les mois hivernaux.

Pour mieux cerner les caractéristiques de ce secteur qui connaît aujourd'hui un certain dynamisme dans la vallée, j'ai interrogé à la fois des « élus et techniciens » particulièrement intéressés par la question, et des hôteliers. Le point de vue de ces derniers me semblait tout à fait indiqués pour mon étude. En effet, dans le cadre leur activité, ils côtoient les clients, connaissent les évolutions de la station, les types de séjours demandés, les modes de déplacement, renseignements que n'auraient pu me fournir avec autant de précision des moniteurs de ski, ou des commerçants, par exemple.

Dans ce chapitre seront abordés les grandes caractéristiques de ce tourisme mauriennais, avec d'abord un descriptif de l'offre et de ses représentations. Ensuite nous verrons qui sont les gens qui passent leurs vacances en Maurienne et qu'est-ce qu'ils recherchent. Il ne faut cependant pas oublier que j'ai interrogé des professionnels mauriennais : Ce sont donc uniquement les représentations que ces derniers se font de la clientèle et de ses attentes, et non le point de vue des touristes sur ces sujets. Enfin, nous verrons quelles ont été les actions menées à différentes échelles pour renforcer ce tourisme.

## 1. Le renouveau des petites et moyennes stations

### a) L'offre touristique mauriennaise

L'offre touristique mauriennaise est souvent appréciée par les acteurs en comparaison de celle de la Tarentaise et de toutes ses stations immenses, construites lors des Trente Glorieuses, ce qui a donné naissance au développement « *d'usines à ski* » (Simon, hôtelier). En effet, d'un côté il semble que la Maurienne se sente diminuée par rapport à sa voisine. « *Ce qui caractérise cet éventail de station [...] le vieillissement des infrastructures [...] c'est [un] problème que n'ont pas les opérateurs comme les Top Ten Tarins* » (Frédéric, chargé de mission). Le tourisme maurien n'est donc pas aussi rentable que dans l'autre vallée savoyarde, et ne se positionne pas au même niveau : « *il faut voir que c'est à peu près 10% du chiffre d'affaire national des remontés mécaniques [...] c'est un Petit Poucet par rapport, si on regarde par rapport à la vallée de la Tarentaise qui elle fait à peu près 45% de l'activité nationale* » (Marc, élu). Elle « *a des atouts touristiques même si on est quand même loin de rivaliser avec la Tarentaise* » (Michel, élu).

Mais d'un autre côté elle ne désire en rien suivre le même mode de développement, jugé trop coûteux pour l'environnement : « *On veut pas développer le tourisme à outrance, on ne souhaite pas s'engager dans le tourisme de masse, ce qui se passe en Tarentaise* » (Roland, élu). L'idée d'un développement trop important semble effrayer les élus qui se satisfont du chemin emprunté par la Maurienne en la matière. Ainsi, Bernard, maire d'un village qui vient de se lancer dans l'activité touristique affirme : « *Toutes les constructions et tous les permis de construire nous passent entre les mains et on sera vigilant pour que ça s'intègre avec les constructions actuelles* ».

Cette volonté semble assez justifiée parce que « *en terme d'offre touristique ça correspond assez à ce que les gens recherchent* » (Frédéric, chargé de mission). En fait, la Maurienne a surtout connu un développement différent car plus récent, puisqu'elle « *s'est tournée un petit plus tard que les autres vers le tourisme* » (Michel, élu). C'est entre autre à cela qu'elle doit d'avoir des stations « *dernière génération* » ou « *stations*

---

<sup>24</sup> Source : Annuaire Maurienne-Expansion 2001

*intégrées [...]avec un plan de neige relativement bien étudié, une galerie marchande, des services qui sont rejetés à l'arrière de la station »* (Frédéric, chargé de mission). En effet, le développement important du tourisme dans les années 70 et 80 a encore donné naissance à des stations modernes dans leur bâti, mais beaucoup plus mûres ,sur leur plan d'ensemble, par rapport aux premières stations créées dans les Alpes qui ont parfois connu une urbanisation sauvage. Une des stations les plus typique est sans doute le Corbier (commune de Villarembert). La qualité de l'ensemble, et leur taille relativement réduite font que, aujourd'hui encore, ces stations « *correspondent également assez bien à la demande* » (Frédéric, chargé de mission).

A côté de ces quelques stations modernes, la Maurienne a développé son tourisme autour de « *petits villages pour l'essentiel* » (Frédéric, chargé de mission). Il y a un consensus des acteurs du tourisme pour dire que « *notre force c'est davantage d'avoir gardé des villages traditionnels* » (Sophie, chargée de mission). C'est en effet sur ce type de structure que semble se porter aujourd'hui en priorité le choix des clients : « *Une partie de la clientèle c'est sûr c'est pas toute la clientèle française ou étrangère qui recherche ça, mais de plus en plus...Notamment les Belges de plus en plus ils recherchent...Le Belge alors là c'est flagrant, le Belge il recherche la petite station-village* » (Simon, hôtelier).

Assez étrangement, les Mauriennais trouvent un point commun à toutes leurs stations, que résume ici Roland (élu) : « *On veut garder les spécificités du tourisme, du tourisme familial, à la taille de la Maurienne, de ces stations* ». En effet, le terme « *familial* » est fréquemment utilisé par tous les acteurs pour qualifier l'activité touristique des stations, qu'elles soient de la dernière génération, comme La Toussuire ou un petit village comme St-Colomban-des-Villards. Son emploi me paraît étrange car il reste un qualificatif très vague qui s'utilise aussi bien pour la clientèle que pour la station elle-même qui laisserait « *une place prépondérante pour la famille et les enfants* » (Frédéric, chargé de mission).

Il a, à mon sens, une définition très floue pour les acteurs, et correspond plus à un concept ou une image qu'ils se font des vacances à la montagne et de leur clientèle, de la station de ski « idéale ». Le cas le plus typique est sans doute Germaine (hôtelière) qui répond à ma question sur sa vision de La Toussuire par un « *c'est une station familiale...c'est voilà quoi. C'est tout simple* ». L'aspect familial rappelle la petite taille des stations, où l'on se sent chez soit, on connaît les gens : Je pense que c'est en partie

ce que mettent en avant les Mauriennais en parlant ainsi . Bernard (élu), suite à une de mes questions un peu vague sur la composition de l'hébergement : *Donc en fait il y a plus une juxtaposition de structures familiales ou c'est plus des résidences ?* enchaîne sur la notion de représentation naturellement, par association d'idée : *« Vous faites allusion à l'image des stations, là vous voulez dire ? »*.

Cette structuration autour d'unités de petites tailles ne va cependant pas sans poser des problèmes que ressortent les « élus et techniciens » : *« ce qui caractérise cet éventail de station c'est un la faible capacité d'investissement, donc le vieillissement des infrastructures »* (Frédéric, chargé de mission). En effet, le coût des remontées mécaniques est une charge importante pour ces communes, qui ont du mal à récupérer les fonds investis, car les activités présentes sur la station ne sont pas assez développées pour permettre un retour suffisant à travers la fiscalité. C'est ce que résume Roland (élu) : *« [il faut faire] évoluer les stations, en augmentant le nombre de lit, en termes de fonctions. Il faut, si on veut rester compétitif en terme de tourisme il faut, la clientèle, un niveau de services, il faut être capable de passer à un niveau de développement, renouveler les équipements. Ca ça veut dire un certain nombre de lits de plus »*.

De plus, l'hébergement en station n'est pas caractérisé par la présence de complexes de location, au contraire *« on a tout un hébergement diffus de résidences secondaires, des petits chalets de propriété individuelle, et on a peu de lits banalisés »* (Sophie, chargée de mission). Cette carence et cet émiettement ne permettent pas de maintenir sur les stations une population suffisante pour rentabiliser ou réinvestir dans les remontées mécaniques, car les résidences secondaires sont moins occupées, car peu louées, par rapport à des résidences.

Le secteur hôtelier a une répartition assez peu homogène sur l'ensemble des stations : Certaines ne présentent presque pas d'hébergement dans ce type de structure, alors que sur d'autres ,elle est majoritaire. Ce secteur a la caractéristique d'être « dynastique » : Les quatre personnes rencontrées (choisie au hasard) m'ont déclaré avoir repris l'affaire de leurs parents ou beaux-parents. Cela laisse supposer qu'une part importante des hôtels est transmise entre les générations, même si ce phénomène semble actuellement en perte de vitesse. *« On était là dedans donc on y est resté quoi. Voilà. Avant c'était comme ça, maintenant ça a un peu changé je crois. »* me déclare Germaine (hôtelière). Cet aspect peut paraître anodin, mais en fait il serait la source du déclin de l'activité hôtelière en station. C'est du moins ce que pense Simon (hôtelier) :

*« Tout ce qui est hôtellerie sur la station de St-Sorlin, on est de moins en moins nombreux parce que les hôtels se ferment. Alors quand les gens arrivent sur l'âge de la retraite, s'ils ont pas des enfants ou si quelqu'un de leur famille qui continue l'exploitation de l'établissement, soit il se vend ou il se loue, à des Anglais, à des étrangers ou il se transforme en appartement. Souvent on a...enfin nous sur St-Sorlin principalement et....je pense que d'ici 3-4 ans ...il ne restera plus que 2-3 hôtels sur une dizaine il y a encore 5 ans. Ca fait un gros coup. »*

Le secteur hôtelier utilise de nombreux fournisseurs dont il serait intéressant de parler ici. En effet, il ressort que ce secteur est lui aussi assez confiné sur la vallée en ce qui concerne le choix des partenaires économiques. Tous m'ont en effet présenté leurs fournisseurs comme essentiellement locaux. Ainsi Simon, hôtelier, m'explique sa politique : *« Les fournisseurs ils viennent d'un peu partout. Mais enfin on essaye de favoriser les fournisseurs de la Maurienne on va dire. Moi personnellement. »* Il semblerait que pour lui, les plus éloignés *« c'est Chambéry ou Annecy ou sur Grenoble. »* Donc il y a une volonté de prendre des fournisseurs locaux..

Seul un des hôteliers s'est plaint de la mauvaise desserte de la Maurienne par des fournisseurs extérieurs, le marché n'étant pas assez développé .Ceci conduit , selon lui à une situation de monopole de certains fournisseurs : *« Chez nous en Maurienne, souvent c'est le manque de concurrence qui est le plus...le plus difficile à gérer [...] Le poisson frais par exemple, en Maurienne, nous n'avons pas de choix, nous n'avons qu'un fournisseur de poisson frais à St-Jean-de-Maurienne, alors que sur la Tarentaise ils ont heu...d'autres marchands de poissons, plusieurs marchands de poissons qui font des tournées, qui montent et qui livrent. Au niveau fruits et légumes, heu...nous n'avons pas énormément de choix »* (Patrick, hôtelier). Il faut de plus noter que c'est le seul hôtelier que j'ai rencontré qui n'était pas originaire de la vallée, mais du sud de la France. Pour les Mauriennais, l'absence de choix ne semble pas poser de problèmes, car ils l'ont toujours vécue. Au contraire, ils ont toujours travaillé avec ces fournisseurs, qu'ils ont souvent gardé de leurs parents. En effet, il ne semble pas qu'il y ait de grosses évolutions à ce niveau-là lors des successions, comme l'explique Germaine (hôtelière) : *« le fromage on l'a changé par rapport à ma belle-mère qui avait pas le même, puisque nous on trouvait que c'était pas...terrible. Sinon non, pour les poissons et tout on a gardé le même. »*

b) Une image des stations interprétée à travers la demande supposée

Si l'on considère que l'activité touristique est fortement dépendante de phénomènes de mode, alors on peut expliquer le décollage de la Maurienne par de nouvelles attentes des touristes. C'est en tout cas ce que mettent en avant les Mauriennais : une adéquation avec la demande actuelle des clients des sports d'hiver. « *On voit aussi des gens revenir des grandes stations, ils reviennent aux stations à taille humaine* » observe Sophie (chargée de mission).

L'aspect des rapports humains est en effet fortement présent dans le discours des professionnels du tourisme. Ce serait un des principaux attraits des stations de Maurienne, comme le souligne Simon (hôtelier) : « *on est quand même là toute la journée, toute la journée dans la boutique, et ça les clients l'apprécient, ça les clients l'apprécient, ça. Ils apprécient d'avoir des contacts...que je crois que c'est ce qu'ils recherchent les gens.* » Ces attraits peuvent se traduire également dans l'échelle de la station qui demeure plus « *conviviale...les gens se sentent moins perdus* » (Patrick, hôtelier). De ces remarques ressort également une idée d'intimité, de proximité possible dans des petites structures telles que les stations de la vallée.

La clientèle mauriennaise serait également à la recherche de l'authenticité, ce que montre l'intérêt suscité par les stations-villages qualifiées de « *traditionnelles* » par Sophie (Chargée de mission). De même Bernard (élu) pense que « *les gens viennent se reposer, viennent retrouver la nature, la nature à l'état pur. Même à St-Sorlin je voyais l'autre jour je suis allé voir un ami à St-Sorlin, bon on a pris le temps d'aller dans une étable pour voir...il y a des gamins qui savent pas comment sont fait les moutons hein* ». Les villages peuvent donc mettre en avant leur caractère agricole, local, mais aussi paysager pour attirer une clientèle qui cherche un retour aux sources. « *Les gens ils recherchent l'environnement, ils recherchent...du calme...ils recherchent du paysage, ils recherchent du dialogue...ils....les gens ils veulent se changer mais ils veulent vivre un peu je dirais avec la nature* » (Simon, hôtelier).

Mais la Maurienne a surtout pu attirer une nouvelle clientèle par l'amélioration de son offre en domaine skiable. En effet, comme le souligne Sophie (chargée de mission) : « *le minimum que demande notre clientèle [est] de pouvoir skier du mois de décembre au mois d'avril, avec une bonne couverture, avec un domaine*

*skiable* ». « *Les skieurs qui recherchaient les grands espaces etc...avaient du mal à venir dans les petites stations parce que le domaine skiable était pas à leur mesure* » (Patrick, hôtelier). De nombreuses liaisons entre les stations ont permis de surmonter cet handicap qui rendait une partie de la clientèle réticente vis-à-vis des stations de la vallée. Ainsi, la Maurienne a pu concilier une offre de stations éparses et de petite taille, avec l'exigence de grands espaces désirés par les skieurs.

## 2. La clientèle touristique

Cette analyse fine de la clientèle touristique me sera utile par la suite car elle est axée essentiellement sur les besoins de déplacements que laisse supposer le discours des acteurs. Les éléments présentés dans cette partie pourront être repris ultérieurement.

Les personnes qui se rendent actuellement dans les stations de Maurienne seraient d'origines très diverses : leur majorité est française, les étrangers sont surtout européens. Tous types d'hébergement confondu on a « *une clientèle étrangère faible, statistiquement, de plus en plus en plus importante, mais toujours faible statistiquement* » (Frédéric, chargé de mission). Par contre en hôtellerie il y aurait une clientèle étrangère plus importante au point qu'« *Il y a longtemps que nous ne considérons plus que les Belges ou les Hollandais sont des étrangers* » (Patrick, hôtelier). C'est ce que me confirme Simon (hôtelier) : « *on a à peu près 60% de français et 40% d'étrangers* ». Cela peut être interprété comme une concentration sur le secteur hôtelier de la clientèle étrangère.

Par contre on remarquera que les Italiens sont peu présents en Maurienne : « *Quand on 30 000 journées de ski Italie sur la Maurienne depuis 4 ans chiffre stable. 30 000 journées c'est-à-dire qu'il y a ... c'est très faible. On en a autant de Tchèques* » (Frédéric, chargé de mission). Apparemment, cette clientèle serait plutôt consommatrice de journée de ski que de séjours. Elle se porterait plus vers Orelle qui lui permet un accès rapide aux Trois-Vallées via Val-Thorens, ou la Haute-Maurienne, partie de la vallée la plus proche de la frontière. Il semblerait que le tunnel du Fréjus, payant et encombré par le trafic fret soit un frein à leur venue, mais cela reste du domaine de la représentation : le tunnel peut aussi servir de bouc-émissaire aux Mauriennais pour expliquer cette faible affluence.

Sophie résume la situation comme suit : « *Un petit peu mais pas trop ils sont davantage sur la Haute-Maurienne, vers l'entrée du Fréjus mais bon avec la barrière du Fréjus, qui est très encombrée, donc il y a que...ça crée, avec les Italiens. Donc le passage du tunnel plus une journée de ski, parce que chez eux le ski c'est plus cher donc c'est vrai qu'il y a pas. Sinon c'est tout pour Orelle. Beaucoup de cars italiens, il y a les clubs aussi qui viennent chez nous eux ils se déplacent sur une journée* ».

La clientèle française semble beaucoup plus éparpillée : peu de personnes ont cité la même provenance. On ne sort que rarement des grandes aires classiques comme les régions parisienne et lyonnaise. Il ressort tout de même une dépendance assez logique au calendrier des vacances scolaires et au zonage académique. Les flux de clients seraient aussi déterminés en partie par la localisation des différentes actions de promotion menées.

Les évolutions récentes de la demande montrent un besoin de diversification des activités que note Sophie (chargée de mission) : « *il y a moins de forfaits séjour qui sont vendus. L'activité principale c'est le ski. Il y a beaucoup d'activités annexes.* »

Mais le principal changement observé dans les pratiques touristiques est la diminution de la durée des séjours : « *On a de plus en plus de séjours courts, c'est une demande, c'est une tendance qui est évidente* » (Patrick, hôtelier). Il est actuellement au cœur des préoccupations des professionnels car il nécessite une réorganisation « *d'un système qui était un vrai carcan* » (Frédéric, chargé de mission). En effet, le système de location à la semaine du samedi au samedi était, et reste encore de mise dans la plus part des types d'hébergement touristique. Il semble encore demeurer dans les locations de gîtes privés où « *c'est vrai que pour l'instant, ils sont pas préparés quoi, c'est des produits qui sont relativement difficiles à mettre en place par rapport à des politiques tarifaires* » (Sophie, chargée de mission). Au contraire pour l'hôtellerie, ce changement est intégré sans problème, mais en fonction des périodes : « *si on est complet, on est complet, si on est pas complet on les prend. C'est ce qu'on leur dit d'ailleurs. mais bon c'est sûr que des semaines, février...toutes les semaines de vacances, février, Noël...on peut pas...ça on peut pas...mais après en janvier et en mars, dès qu'on peut, nous tout de manière dès qu'on a de la place, on fait des courts séjours, hein.* » (Simon, hôtelier).

### 3. Les politiques d'accompagnement au développement touristique

La petite taille des stations, et par la même de leur domaine skiable, a très vite obligé les élus mauriennais à se regrouper pour rester compétitifs. En effet, nous avons vu que la taille du domaine skiable était un critère de choix important pour la clientèle. Des liaisons inter-stations se sont donc très rapidement mises en place avec une intégration progressive des domaines voisins. Ce passage étant obligé pour pouvoir continuer à fonctionner, les communes se sont bon gré, mal gré, prêtées au jeu. Le domaine des Sybelles qui devrait voir le jour dans les années à venir en est un exemple typique. Les stations du massif de l'Arvan (vers St-Jean-de-Maurienne) se sont regroupées progressivement et offrent actuellement divers types de forfaits comprenant à la carte différentes possibilités. C'est le système « Grand Large », qui va être étendu à la vallée des Villards pour former les Sybelles : un regroupement de 10 communes dont 6 stations dont la finalité est de relier les domaines skiables et mettre en place un office de tourisme doublé d'une centrale de réservation communs. Sophie, chargée de mission décrit ainsi l'émergence du projet : *« dix communes qui se sont regroupés pour pouvoir implanter de nouvelles remontées mécaniques, donc voilà. Il y a déjà une première démarche des remontées, mais bon le projet de l'Houllion date d'il y a 30 ans [...] il y a toujours des réticences parce que ben parce qu'ils ont peur, il y a la culture du fief, du clocher [...] il y a toujours des distensions qui peuvent intervenir, mais bon qui se résolvent parce qu'il faut avancer. »* Des difficultés émergent donc autour de la réalisation de ces projets, mais la nécessité perçue par les élus de se regrouper, permet dans ce cas d'outrepasser les divergences pour parvenir à un accord.

De même, en général un consensus est obtenu pour mettre en place des campagnes de communication communes. Pour reprendre notre exemple, l'office des Sybelles a cette vocation sur le territoire de l'Arvan-Villards. Là aussi, l'action, même si elle est longue et difficile à mener, aboutit à des résultats concrets : *« Oui alors on va essayer d'éditer une brochure commune, jusqu'à maintenant chaque station a par exemple sa propre, certaines communes. Bon il faut tenir compte de toutes les subtilités des communes, il a fallu demander aux communes ce qu'ils voulaient, c'était une belle prise de chantier que d'être... que ce soit viable »* (Sophie, chargée de mission).

Au contraire la mise en place de centrales de réservation communes semble plus difficile. Cela est en partie dû au fait que ce genre de politique est récente : vu les délais

de mise en place de politiques intercommunales, l'émergence et l'acceptation de ces initiatives ne pourra se faire que sur une longue durée. Notamment, le projet des Sybelles tente de regrouper les différents acteurs de l'hébergement touristique pour centraliser l'offre et mettre en place *« un outil qui puisse renseigner le client tout de suite, ne pas le lâcher, alors au téléphone, c'est clair qu'on sera mieux chez nous, quitte à ce qu'on l'oriente vers une autre station, mais il va rester chez nous »* (Sophie, chargée de mission). Mais l'initiative n'est que moyennement bien acceptée par les différentes stations comme le relate Bernard, élu d'une commune membre des Sybelles : *« cette centrale de réservation qu'ils veulent faire, mais il y a déjà d'autres stations qui essayent de se démarquer. Il y a le Corbier, je lisais dans la presse la semaine passée qui devait essayer de faire une centrale de réservation à eux. Vous savez dans ces regroupements tous les gens ont l'impression d'être lésés. »* Lui-même semble être le premier à avoir ce type de réaction puisqu'il avoue : *« d'abord nous on en est pas tellement bénéficiaire sur notre commune. »*

De même, une hôtelière, Marie, contactée par les Sybelles, me raconte son expérience au sein de la structure : *« Au niveau des Sybelles oui bien sûr, la première année je m'y suis inscrite, ça m'a amené personne, mais bon tant pis de toute façon il faut y aller [...] Non, pas cette fois [je ne me suis pas inscrite]...bêtement, mais bon...j'y...en fait j'ai reçu puis après j'ai eu du boulot et puis j'ai loupé l'inscription. puis j'ai dit bon c'est pas grave de toute façon Albiez, si Albiez appelle, ils savent que j'existe, mais c'est un peu...et puis j'ai pas eu plus de contact, mais bon ça c'est pas grave, ça se saura »*. Ce discours montre le peu d'importance que le milieu professionnel accorde à la structure, et le manque d'attention dont elle jouit actuellement.

#### 4. Le tourisme : Dynamisme interne ou phénomène de mode ?

La Maurienne semble donc aujourd'hui se porter au mieux sur le plan touristique. Les acteurs rencontrés l'expliquent comme un phénomène de mode : les stations de la vallée seraient devenues des « produits dans le vent ». Il est vrai que l'aspect petit village, authenticité correspond assez aux tendances sociales actuelles d'un retour à la nature et la campagne. Mais cela ne semble pas être le seul facteur explicatif, car les

stations construites après-guerre dans l'ensemble des Alpes fonctionnent elles aussi encore très bien.

La Maurienne semble plutôt avoir conquis un autre marché, « *de classes moyennes supérieures* » (Frédéric, chargé de mission), avec des tarifs plus bas. Ceci n'a à mon avis été possible que grâce aux diverses campagnes de communications et de regroupement qui ont été menées à diverses échelles sur la vallée. Si en Maurienne « *on a pas de stations à forte notoriété* » (Frédéric, chargé de mission), ces actions en faveur du tourisme ont cependant permis l'émergence d'un ski mauriennais qui commence à se faire une place reconnue dans le monde des vacances d'hiver.

C'est sans doute aussi l'émergence d'une prise de conscience de leur potentiel par les acteurs. Nous revenons-là au lien entre pratiques et représentations : comme les Mauriennais n'avaient pas jusqu'à maintenant une image « touristique » de leur vallée, ils n'ont sans doute pas recherché sa mise en valeur dans ce sens. Aujourd'hui, les diverses actions menées à l'égard de ce secteur reflètent l'importance qu'il commence à prendre aux yeux des habitants de la vallée, qui se préoccupent plus de son développement qu'auparavant.

### **III. Les infrastructures de la vallée : de l'autoroute au TGV**

L'analyse du territoire en terme de pratique et de représentation ,dans la deuxième partie de cette étude ,va me servir de base pour essayer de comprendre comment les acteurs ont, ou vont intégrer les infrastructures dans leur pratique. En effet, leur vision du tissu économique et de ses potentialités va influencer leur manière de penser à celles-ci et de s'en servir ou non pour leur activité. Je m'étais également intéressée, dans cette partie à tout ce qui concerne l'espace de fonctionnement des entreprises, et donc à leurs déplacements supposés. Je vais essayer par la suite d'intégrer ces données à mon analyse de l'utilisation potentielle des voies de communication.

Il me semble intéressant de se pencher sur le cas de l'autoroute avant d'aborder le projet de TGV. En effet, l'autoroute, est déjà présente sur le territoire, mais depuis peu. Le parallèle entre les deux infrastructures offre donc des perspectives intéressantes : elles vont en effet toutes deux se confronter au même problème de territoire et aux mêmes besoins de déplacements des acteurs. Toute la difficulté de l'étude de la perception du TGV repose en effet sur son aspect immatériel, car il n'est pas encore concrètement présent dans la vallée .Même s'ils en ont beaucoup entendu parlé, tous les acteurs n'ont pas une idée précise de ce que sera cette desserte. Il faut toutefois garder à l'esprit que la nature différente des deux voies de communication limite les comparaisons .Toutes deux ne représentent pas la même offre de transport ,ne répondent donc pas aux mêmes besoins ,et ne s'adressent pas à la même clientèle. L'étude des pratiques territoriales des acteurs et de leurs modifications liées à l'autoroute peut ,sur certains points seulement, permettre de comprendre comment les acteurs pourraient intégrer le futur TGV.

Un premier chapitre décrira donc la représentation que se font les personnes interviewées de l'autoroute, de son insertion dans le territoire et de son utilisation .Il me semble intéressant de commencer par ce point car cette analyse sera plus concrète ,du fait de la présence, récente mais réelle, de cette voie de communication. Dans un deuxième chapitre, je m'intéresserai à la réaction des acteurs sur le sujet des chantiers, passés pour l'autoroute, et futurs pour le TGV. Ce sujet à souvent été abordé en parallèle au cours des entretiens, il me semble donc plus pertinent de le traiter

séparément. Enfin, dans un troisième chapitre, je mettrai en évidence les attentes différentes des interviewés par rapport à la desserte TGV de la vallée.

## **A. L'autoroute en Maurienne : une modification des représentations et non des pratiques**

### **1. Un autre regard sur la vallée**

Toutes les personnes qui ont fréquenté la vallée pendant des années s'accordent pour dire que l'autoroute a radicalement modifié l'image de la vallée : la Maurienne renvoie une image différente selon que l'on la traverse par l'autoroute ou par la route nationale 6 .

. Cette opposition entre les deux voies de communication repose sur les caractéristiques du paysage environnant : « *la nationale, qui a été bâtie certainement à partir de 1804 ,par Napoléon ,elle était parsemée de l'activité humaine.* » (Frédéric, chargé de mission). Il revient également souvent une image négative de la nationale liée aux mauvaises conditions de circulation : « *St Michel-Modane par la nationale, c'était un enfer, [...] des gens y ont passé une partie de l'après-midi, dès qu'il y avait un accident ; il y en avait plusieurs par mois.* » (Frédéric, chargé de mission). En effet, la Maurienne étant un des principaux passages vers l'Italie, ses routes se sont très rapidement trouvées saturées par les camions . La RN6 a ,auprès des Mauriennais ,la réputation d'être périlleuse et souvent, elle est citée comme un mauvais souvenir : « *Vous savez je l'ai faite cette route, j'ai été étudiante, je partais, je revenais, j'ai perdu des amis, je veux dire c'est une catastrophe* » (Sophie, chargée de mission). L'amélioration de la sécurité et le désengorgement de la vallée par l'autoroute sont donc appréciés : « *c'est génial on arrive en Maurienne...très rapidement, avec plus de facilité, moins d'encombrement, moins de soucis* »(Marie, hôtelière). En effet, il y a « *des gens qui ont connu la nationale 6, un monde fou, infernal avec ces camions. C'est vrai que maintenant pour eux c'est un plaisir, d'être en sécurité déjà, et d'arriver plus rapidement, au bas des pistes.* » (Sophie, chargée de mission).

Lorsque le sujet de l'autoroute était abordé au cours des l'entretiens ,notamment avec les « élus et techniciens », une des représentations récurrentes concernait son impact paysager. Contrairement à ce que l'on pourrait penser ,car une infrastructure est souvent perçue comme une « tache » dans le paysage, l'autoroute est appréciée car elle « *a mis en valeur la vallée de la Maurienne* » (Bernard, élu). En effet, sa physionomie

« un peu surélevée » (Roland, élu) influence le regard que les utilisateurs de l'autoroute portent sur la Maurienne : cela limite l'impression d'encaissement et d'étouffement que l'on avait sur la nationale. De plus, elle permet aux automobilistes de passer « *par un secteur qui auparavant n'a jamais été aménagé, c'est-à-dire que l'activité humaine n'y a jamais été [...] on traverse des paysages qui étaient méconnus, on est en aérien, c'est quand même des paysages différents* » (Frédéric, chargé de mission).

Certains expliquent ce changement par le soin apporté à la réalisation de l'autoroute qui est « *la plus paysagée de France, hein on a dit. C'est-à-dire là où il y a eu beaucoup d'investissement au niveau de l'environnement, au niveau de...de reboisement qu'on a pu faire le long de l'autoroute, de la prise en compte de l'environnement au niveau de certains passages délicats et je crois que ça a été une très très bonne opération.* » (Michel, élu). Il semblerait donc qu'il y ait eu un soin tout particulier des concepteurs pour favoriser l'intégration paysagère de l'infrastructure. Tout du moins elle est une réussite au niveau de l'acceptation sociale d'un nouvel élément dans un territoire déjà saturé : « *notre paysage on l'a amélioré en rajoutant un tube de plus [...] C'est vrai que dans des endroits très étroits on a effectivement quatre tubes : l'Arc, le train, la nationale, l'autoroute, je ne dis pas la ligne haute tension. Si la vallée est étroite c'est tout ce qui passe* » (Frédéric, chargé de mission).

En fait, la modification de la perception de la vallée suite à la construction de l'autoroute est essentiellement due au « *nettoyage* » qu'elle a effectuée. Il est intéressant de s'attarder sur l'utilisation de ce terme par les interviewés pour qualifier le remodelage du paysage consécutif à la construction de l'infrastructure. Il donne l'impression que pour eux la Maurienne était salie par les « *friches industrielles* » qui la jalonnaient et qu'aujourd'hui le territoire ressort « tout reluisant » de cette action. « *Ca a nettoyé, il faut le dire puisque la plupart des friches industrielles ont été détruites grâce à l'autoroute puisque l'autoroute la plus part du temps a pris leur place.* » (Michel, élu). On aurait donc remplacé quelque chose d'« *horrible* » (Sophie, chargée de mission) et « *monstrueux* » (Frédéric, chargé de mission), par cette voie de communication. Il ressort sur ce point du discours une forte opposition entre ce qu'il y avait avant, décrit avec un vocabulaire très négatif et l'autoroute mise à la place, encensée pour ses vertus paysagères.

Cependant, pour les Mauriennais, parler de l'autoroute revient à aborder la question des camions qui traversent la vallée. Cela est d'autant plus marqué que je les ai

interrogés dans un contexte bien spécifique d'incertitude sur la réouverture aux poids-lourds du tunnel du Mont-Blanc (Haute-Savoie). En effet, la remise en service du tunnel maintes fois repoussée, venait d'être encore une fois retardée. La Maurienne, avec le tunnel du Fréjus restait donc le principal accès vers l'Italie dans les Alpes du Nord : le trafic fret européen s'est donc principalement reporté sur la vallée. Quelques temps après la réalisation de mes interviews, le 29 mars 2002, la Maurienne manifestait à l'unisson sa colère face à ces retards répétés et un échéancier laxiste envers le retour des camions dans le tunnel chamoniard<sup>25</sup>. En effet, dans cette affaire, les Mauriennais se sentent un peu lésés : « *quand je faisais le rapport avec le Mont Blanc, c'était pour vous expliquer qu'il y a 40 000 habitants dans la vallée, 110 000 dans la région chambérienne qui sont concernés par la réouverture du Mont Blanc et par le passage des poids-lourds, il faut que les poids lourds soient un peu plus étalés sur l'ensemble du massif alpin, on a été nettement moins entendu, nettement moins médiatisés qu'une poignée de Chamoniards* » (Marc, élu). Ainsi, ils ont parfois l'impression que ce trafic routier a remplacé dans l'imaginaire la représentation négative due aux friches industrielles : « *malheureusement quand même, depuis que le tunnel du Mont-Blanc est fermé on est reparti sur une image un peu négative parce que tous les camions passent en Maurienne* » (Richard, élu)

Globalement, l'autoroute jouit d'une bonne réputation auprès des acteurs. Elle a vraiment été la bienvenue dans le contexte des échanges internationaux qui saturaient la vallée ; elle est considérée comme une amélioration de l'image de la vallée, point important aux yeux des Mauriennais : mais qu'en est-il exactement au niveau de l'utilisation de cette infrastructure par les acteurs économiques ?

## 2. Un atout pour le tourisme

Le premier avantage positif que l'autoroute a constitué pour le tourisme est l'impact que nous venons de voir sur le paysage : elle permet d'offrir « *une vitrine à notre clientèle éventuelle, potentielle, c'est-à-dire le trafic européen, une vitrine relativement agréable à l'œil* » (Frédéric, chargé de mission). En effet, l'amélioration de la perception de la Maurienne par les gens qui la traversent peut aussi indirectement

---

<sup>25</sup> voir annexe n°4 coupures de presse tirées du Dauphiné Libéré (p 149)

influencer l'activité économique « *parce que ce qu'on vend c'est essentiellement du paysage* » (Frédéric, chargé de mission). La mise en avant de cet aspect est assez représentatif de cette vallée qui souffre de son image : toute amélioration est la bienvenue pour le tourisme car, rappelons-le, le passé industriel de la vallée apparaît comme un handicap à son développement. Le « *nettoyage* » des traces de ce passé ne peut-être interprété que comme une avancée pour cette activité en Maurienne.

Ensuite, dans l'esprit des acteurs, il est clair que de rapprocher les stations des grandes agglomérations toutes proches (Lyon, Chambéry et Grenoble) a permis de redynamiser le secteur touristique : « *ça nous a donné...un second souffle pour la Maurienne l'A43. Les gens viennent plus vite chez nous, les gens...alors que ce soit les gens qui viennent en séjour à la semaine ou les gens qui viennent au ski journée ou en week-end, hein, les gens de... de Grenoble pour venir chez nous ils mettent, ils mettent 1h30 à tout casser, alors que, avant par la nationale, il fallait au moins deux heures* » (Simon, hôtelier). On peut cependant noter que l'influence de l'autoroute ne concernerait surtout qu'« *une clientèle de week-end et de journée* » (Simon, hôtelier).

Les professionnels du tourisme et les élus, en général, pensent que l'autoroute est un atout pour cette activité. « *Quand vous dites sur un dépliant bon la station se trouve à 10 km de la sortie de Ste-Marie-de-Cuines de l'autoroute c'est quand même important.* » (Bernard, élu). Même exprimée de manière plus mitigée, cette idée est persistante dans tous les discours : « *On va pas dire que c'est ça qui a fait en sorte qu'on ait plus de clients jusqu'à présent mais ça y contribue. C'est un plus* » (Sophie, chargée de mission). En fait, l'autoroute est plus souvent vue comme une amélioration remarquée par le client, qui en apprécie la présence, surtout si c'est un habitué de la vallée. En effet, les professionnels du tourisme pensent qu'ils sont vraiment satisfaits de ce nouvel accès qui « *a permis quand même d'arriver dans les stations en gagnant un temps fou. En temps et surtout en sécurité* » (Frédéric, chargé de mission).

On peut se demander si cela ne reste pas qu'une représentation que se font les Mauriennais de l'attraction de leur destination touristique, au même titre que dans les années 70 on pensait que l'autoroute apporterait le développement économique. En effet, la façon de répondre des acteurs me fait penser à la vision que l'on pouvait avoir de l'autoroute vis-à-vis des implantations d'entreprises : on se représentait l'infrastructure comme importante dans les choix de localisation, alors que la réalité, pour les entrepreneurs, semble bien différente. Les élus mauriennais ont fait

l'expérience de l'absence de décollage économique lié à l'autoroute : leur discours reflète donc assez logiquement un scepticisme prononcé. Au contraire, dans le milieu du tourisme, les stations mauriennes connaissent actuellement un certain développement que les acteurs sont tentés d'expliquer par la présence de l'autoroute, ce qui est facilité par la description d'expériences « indirectes. » Les personnes interrogées ne parlent pas de leur propre utilisation, mais de celle d'autrui. L'autoroute assurerait un rôle plus important dans les décisions lorsque les interviewés décrivent son utilisation par un tiers plutôt que par leur propre expérience. L'idée avancée ici ne doit être vue que comme une piste de réflexion, car je n'ai pas à ma disposition les éléments me permettant de savoir si la présence de l'autoroute rentre en ligne de compte, dans le choix des destinations, de la part des touristes. Seule une enquête approfondie auprès de cette population pourrait apporter une réponse concrète à ces interrogations.

Si l'on résume la position des acteurs, on peut dire que l'autoroute a au moins permis une amélioration de la desserte des stations, et donc une meilleure accessibilité de la destination touristique maurienne qui souffrait d'une réputation déplorable, comme nous l'avons vu dans la partie précédente. En effet, selon les professionnels du tourisme maurien, la clientèle viendrait de régions très diverses, essentiellement en véhicule particulier. La connexion autoroutière semble donc bien adaptée aux déplacements liés à l'activité de sports d'hiver, car tous peuvent bénéficier de cette connexion pour se rendre sur leur lieu de leurs vacances. En ce sens, elle aurait permis une relance de l'activité touristique dans la vallée et elle lui permet surtout d'être sur un pied d'égalité avec d'autres stations, plus proches de la clientèle potentielle. Mais surtout la vision différente, que l'autoroute offre aux clients, permet de valoriser la destination « Maurienne », qui, avant, ne semblait pas offrir un cadre idyllique pour des vacances, du fait de la forte présence industrielle en fond de vallée. Aujourd'hui, la mise en avant de son aspect verdoyant, et la destruction des friches, permettent un renouveau du produit touristique et sa meilleure commercialisation.

Pour finir, il me semble important de préciser, qu'aux yeux des élus de la vallée, le tourisme semble être le secteur d'activité à qui cette infrastructure est le plus profitable. En effet, lorsqu'on les questionne sur les avantages que peut apporter l'autoroute à l'économie maurienne, les réponses mettent en avant son intérêt pour cette activité : *« L'autoroute à mon avis l'impact le plus fort a été quand même sur le milieu touristique, sur l'activité touristique, parce que là c'est totalement opérant, en*

*fait. Je veux dire vous mettez des stations à une heure ou deux, à une heure de route de Lyon, ou de Grenoble etc...Donc là il y a un vrai impact sur l'activité touristique. En termes d'entreprise à mon avis c'est plus mitigé* » (Roland, élu). Cette remarque me semble importante car elle s'intègre bien dans la vision différenciée de l'autoroute en fonction du secteur d'activité de la personne interviewée. Les élus perçoivent assez clairement le tissu économique et sa réaction face au nouvel élément que constitue la voie de communication. Nous venons de voir que les acteurs du tourisme la considèrent comme importante pour valoriser la destination mauriennaise et favoriser l'accès des consommateurs au « produit » . Je vais maintenant montrer que les industriels ne l'ont que partiellement intégrée dans le cadre de leur activité professionnelle.

### 3. Un confort apprécié des industriels, mais une utilisation limitée

Je vais m'intéresser dans cette partie à l'impact de l'autoroute sur l'activité industrielle en général, sans refaire la distinction, mise en avant dans la partie précédente, entre les entreprises sous-traitantes et celles nouvellement implantées. Il me semble également intéressant d'insister sur la représentation différenciée qu'ont les « élus et techniciens » et les industriels de cette infrastructure.

Les entreprises purement industrielles n'ont pas vraiment intégré l'autoroute comme un facteur possible de développement, même si cette possibilité est envisagée par certains « politiques ». Il est en effet assez étonnant de trouver une certaine dualité dans le discours des « élus et techniciens ». En effet, d'un côté ils ont vécu des désillusions suite à l'arrivée de l'autoroute qui n'a pas été suivie d'une « vague d'implantation » d'entreprises , ce que me raconte Marc, élu : *« ça n'a pas eu tous les avantages qu'on escomptait, c'est-à-dire que certains pensaient que le fait d'avoir l'autoroute allait effectivement voir l'explosion des zones industrielles notamment et leur développement exponentiel et bon à part quelques entreprises qui étaient déjà là et qui ont développé l'emploi, ça n'a pas énormément joué pour des implantations à quelques exceptions près. »* D'une autre côté, elle reste présente comme importante dans leur discours sur les implantations d'entreprises. Par exemple, Franck, chargé de mission pense que *« c'est-à-dire que l'A43 peut faciliter le... la zone de prospection des PMI-PME de Maurienne »*. Il existe un certain décalage entre la vision des « élus et des

techniciens » qui mettent en bonne place l'autoroute comme facteur d'attractivité du territoire, et les raisons réelles d'implantation des entreprises qui relèvent plus souvent de critères affectifs, ce que j'ai déjà mentionnés plus haut.

On peut envisager l'autoroute plus comme une donnée parmi d'autres qui rendent le territoire intéressant pour les entreprises. En effet, lorsque j'ai interrogé Anne, une cadre dont l'entreprise venait de s'installer en Maurienne six ans plus tôt, sur les raisons de leur implantation elle m'a affirmé que « *la Maurienne était plus accessible et puis il y avait des aides en immobilier d'entreprise qui étaient intéressante et puis [Maurienne-Expansion] les ont aidés.* » Le critère autoroute aurait « *été quand même assez décisif* » (Anne, cadre) car cette entreprise est une filiale de production et les administrateurs qui s'y rendent souvent depuis Turin « *sont assez contents parce qu'ils gagnent ¼ d'heure et les gens sont tellement pressés aujourd'hui que c'est toujours bon à prendre ¼ d'heure* » (Anne, cadre). Grâce à l'autoroute, la Maurienne est devenue un territoire possible d'implantation pour certaines entreprises : au final la présence de cette desserte a pu permettre de la différencier d'autres territoires offrant des caractéristiques identiques. La vallée aurait comblé un handicap, mais ne demeure pas un choix naturel d'implantation pour les entreprises, en dehors de celles du secteur traditionnel mauriennais de la sous-traitance industrielle, car elle ne possède pas de spécificités permettant de la différencier d'autres territoires. La mise en avant de la vallée par des structures comme Maurienne-Expansion est donc tout aussi important pour valoriser l'implantation mauriennaise et la faire connaître.

Pour les entreprises du tissu industriel traditionnel, l'autoroute est plus perçue comme un élément de confort que comme une révolution pour leur activité : « *c'est vrai que pour se déplacer c'est agréable. D'abord sans l'autoroute, mon permis j'en aurais plus. La nationale c'est une catastrophe...rien que...nous on est speed c'est-à-dire, avec l'autoroute, on fait des fois 400-500 km des jours, quoi. Pour aller chez les clients. Avec la nationale ... c'est vrai qu'aujourd'hui avec l'autoroute, c'est agréable. [...]on fait pas de l'export, de l'international, avec des bonnes routes qui sont sur la vallée, bon...non, pour nous...dans notre branche à nous, ça nous a pas [...] mais la nationale c'est pas mal déjà* » (François, cadre). En effet, on peut supposer, vu leur aire de marché restreinte, que la desserte de la vallée était amplement suffisante, les gains de temps étant importants surtout sur les longues distances. En fait, leurs quelques parcours plus lointains ne sont pas si fréquents, donc l'apport de l'autoroute est limité. C'est ce

que rappelle Louise, cadre : « *Ben ouais on est, moi je sais que je vais à Métal-Temple...bon mon collègue pareil il va aller à Ato, il va revenir, il prend pas l'autoroute. Bon hier je suis allée à Albertville, j'ai même pas pris l'autoroute...bon si j'allais sur Lyon, Chambéry enfin bon d'accord, mais c'est vraiment occasionnel, c'est pas...* » Ce discours fait ressortir d'une part la faiblesse des déplacements hors de la vallée ainsi que l'inutilité d'utiliser l'autoroute dans les déplacements quotidiens très courts. D'autre part il est aussi intéressant de noter que pour l'interviewée, l'autoroute n'est utile que pour les trajets en direction d'agglomération : en effet, Albertville et Chambéry sont à peu près à la même distance de la Maurienne, mais dans le premier cas, prendre l'autoroute n'est pas jugé nécessaire car c'est une ville de petite taille. Cela laisse supposer une certaine représentation des infrastructures liée à l'agglomération, aux difficultés de circulation. Elle n'apparaît donc pas comme un outil intéressant pour l'appréhension du territoire mauriennais faiblement peuplé.

L'autoroute s'est donc installée dans la vallée, sans vraiment que cela soit perçu comme une révolution : la présence de la nationale suffisait à couvrir les besoins des entreprises. A la vue de l'analyse de « l'espace de fonctionnement » des entreprises locales, on se rend compte que leurs besoins de déplacement ne sont pas fréquents et se déroulent sur de courtes distances. De plus, les entrepreneurs n'ayant pas à l'esprit un développement de leur structure hors de Maurienne, la nouvelle voie de communication n'a pas été exploitée comme vecteur possible d'agrandissement de leur aire de marché. En conséquence, leur activité n'ayant pas évolué, ils ont conservé les mêmes besoins en termes de délais de livraisons, de quantités transportées... Aucune amélioration n'a donc été perçu de ce point de vue puisque le système fonctionnait déjà très bien avec la seule nationale. Au vu de ces différents éléments on peut dire que l'autoroute demeure dans ses limites de simple élément de confort aux yeux des industriels.

Si, pour les implantations, l'autoroute a certainement eu une part minimale dans les décisions des entreprises contactées par Maurienne-Expansion : il faut cependant relativiser. D'abord, les facteurs explicatifs d'une installation ne sont pas forcément technico-rationnels, c'est le point qui ressort principalement de mes questions aux entrepreneurs sur ce sujet, ce que nous avons vu précédemment. L'appartenance au territoire, les contacts humains semblent être plus importants que de quelconques éléments techniques souvent mis en avant par les économistes. Par exemple, la directrice de la seule entreprise nouvellement implantée que j'ai pu rencontrer a mis

l'accent sur les premiers contacts pris à travers des relations d'amitiés. C'est seulement dans un deuxième temps que la présence de l'autoroute -et un accès rapide à Turin- a permis de départager la vallée des autres territoires concurrents. Il ne faut cependant pas oublier que la Maurienne n'est pas le seul territoire français à disposer d'une desserte autoroutière. Cela est uniquement un élément parmi tant d'autres ce qui, de l'avis de certains, peut affaiblir un territoire qui ne l'a pas, mais pas forcément favoriser un territoire qui l'aurait.

#### 4. Quelle réalité sociale de l'autoroute ?

Globalement l'autoroute semble bien intégrée dans la vision sociale du territoire comme une amélioration bienvenue. Même si elle n'a pas forcément été intégrée comme un atout de développement économique par les entreprises, elle demeure néanmoins très utilisée et appréciée dans le cadre des déplacements personnels. Patrick, hôtelier m'avoue : « *Ah oui on l'utilise. On en use et on en abuse.* » Elle répond donc à une certaine demande en matière de déplacement, pour une partie des Mauriennais.

L'autoroute semble essentiellement avoir modifié la perception de l'accessibilité de la Maurienne, non seulement en terme de gain de temps, mais surtout en terme de sécurité, de fluidité du trafic, et de perception de la vallée lors de sa traversée. C'est de ce point de vue là qu'elle semble le plus intéressante aux yeux des personnes interviewées. Cette amélioration ne me semble pas devoir être négligée, vu les caractéristiques de la vallée. D'une part, dans le contexte des transports de marchandises internationaux, en continuelle augmentation, la vallée va accueillir de plus en plus de camions sur ses routes : l'autoroute permettra donc dans les années à venir de digérer le surplus attendu, sans que la vallée en souffre trop. D'autre part, l'économie se tourne actuellement vers un secteur d'activité, le tourisme, où la clientèle est amenée à se déplacer pour profiter d'un service offert en Maurienne. La desserte de la destination fait donc partie intégrante de la qualité de la prestation offerte au même titre que le domaine skiable ou la qualité de l'hébergement. Pour la satisfaction des consommateurs, il vaut mieux que cette desserte soit rapide et sécurisée.

En terme purement économique, sa présence n'a pas modifié le tissu : elle n'a pas été interprétée par les élus comme un « tremplin » pour faciliter une reconversion

économique en cours ,ni par les industriels comme un outil d'extension de leur aire de marché. Si, dans le discours politique, elle est souvent représentée comme un apport positif pour le tissu de la vallée, on peut remarquer que certains acteurs mettent en avant certains effets pervers de l'infrastructure, comme par exemple de faciliter la fuite des consommateurs vers des centres de taille plus importants, et donc plus attractifs, au détriment de St-Jean-de-Maurienne.

L'acceptation sociale de ce nouvel élément dans le territoire semble réussie car l'autoroute est utilisée par les Mauriennais, elle correspond donc dans ce sens à une certaine demande, même si celle-ci peut être dommageable économiquement puisqu'elle correspond à un besoin des consommateurs de sortir de l'aire de marché de la vallée. Au niveau du tissu local, son seul intérêt serait lié aux travaux de construction, qui ont permis une certaine prospérité à l'économie locale pour une décennie environ. C'est ce que nous allons voir par la suite.

## B. Du chantier autoroutier aux travaux du TGV

Il est intéressant d'aborder séparément le chantier, parce que ses effets économiques sont souvent plus clairement perçus par les acteurs. J'ai choisi ici de traiter, dans une même partie, les travaux autoroutiers et ferroviaires car souvent ils sont jumelés dans le discours. C'est à la fois plus simple pour l'analyse et cela permet de comprendre comment les gens se servent de leur expérience pour imaginer le futur. Nous verrons donc dans un premier temps comment les « élus et techniciens » préparent l'arrivée du chantier, pour ensuite nous intéresser à la manière dont les industriels tiennent compte de cette donnée pour leur activité future.

### 1. Une vallée en chantier ?

La vallée de la Maurienne vient de sortir d'une dizaine d'années de chantier relatif à la construction de l'autoroute. Cette activité a « dopé » (Marc, élu) l'économie maurienne durant les années 90. Aujourd'hui, alors que tout est fini, commence l'ère de l'après-chantier et son inévitable baisse d'activité. Dans ce contexte, la mise en route du projet ferroviaire Lyon-Turin est vécue comme une aubaine par les « élus et techniciens » car finalement il n'y aura qu'une coupure de faible durée entre les deux chantiers, ce qui permettra une certaine continuité de l'activité économique. L'un d'entre eux, Frédéric (chargé de mission) va même jusqu'à déclarer : « *on a deux grands moteurs dans la vallée, un, les grands groupes industriels et les grands chantiers et leur sous-traitance plus la sous-traitance [des] gros chantiers et des grands groupes.* » Dans ce discours l'aspect provisoire de la construction est occulté, comme si la Maurienne pouvait baser sa croissance économique sur la succession de projets d'envergure liés à cette situation de passage caractéristique de la vallée.

Même si tous les « élus et techniciens » ne parlent pas de situation pérenne, beaucoup mettent en avant la continuité avec l'autoroute. Il se dégage même une certaine réjouissance car le projet est plus coûteux et plus long : « *C'est pareil que l'autoroute : ça développe l'activité locale, c'est l'autoroute multipliée par 15 ou 20 en investissement. Simplement le tunnel de base [...] ça coûtera 80 milliards de francs, sans compter les autres investissements ça c'est à long terme* » (Roland, élu). Il faut

noter que le chantier autoroutier n'a jamais été mentionné comme une contrainte par les acteurs : les perturbations de la circulation, bruits, poussières sont occultés.

La nouvelle phase de chantier est donc attendue par les acteurs, qui espèrent pouvoir inscrire une continuité à ce nouveau regain d'activité : « *plus de 10 ans c'est une durée qui permet quand même d'espérer à la fois de se voir venir et de fixer pendant un certain temps une population* » (Michel, élu). L'accent est essentiellement mis sur la durée qui permettrait de construire des projets autour de cette nouvelle activité.

Les « élus et techniciens » sont « *mobilisés pour tirer l'essentiel de ce projet et l'anticiper* » (Franck, chargé de mission) « *si on veut qu'il y ait de bonnes retombées* » (Michel, élu). Cela rentre pleinement dans leur rôle politique : ils doivent se mobiliser autour des enjeux et des actions à mener sur le territoire, surtout si celles-ci émanent de décisions extérieures. Ce sont en effet les relais locaux des personnes publiques nationales qui sont parties prenantes dans le projet, et de ce fait ils sont pleinement impliqués dans son élaboration depuis plusieurs années. Dans leur esprit, « *ça oblige la vallée à se poser des questions sur son habitat, sur ses disponibilités en matière d'habitat* » (Marc, élu) « *parce qu'il y a deux gros problèmes dans la vallée à l'heure actuelle qui sont paradoxaux : on manque de logement et puis on a un taux de chômage très faible, de 4.5%* » (Franck chargé de mission). En fait, la vallée manquerait de logements disponibles et va donc devoir s'adapter et « *offrir des logements aux personnes, parce que lorsque 2 000 personnes arrivent, il faut qu'on soit capable notamment, il faut qu'on soit capable de leur offrir des logements* » (Michel, élu). Les « élus et techniciens » sont donc en éveil sur ce projet. Actuellement leur stratégie semblerait se baser sur une anticipation des besoins des populations attirées par le chantier afin de leur donner envie de s'installer durablement dans la vallée. Ils espèrent qu'une bonne préparation permettra de maximiser les retombées, mais aussi d'éviter que ne se pose « *le problème de fin de chantier où on redégringole à la situation antérieure, donc on va essayer de gérer au mieux ça et d'anticiper les fins de chantier. On y travaille actuellement* » (Richard, élu).

En fait, on peut penser que les élus de Maurienne espèrent surtout conserver une partie de la population venue pour le chantier sur place, même après la fin des travaux : c'est dans ce sens qu'ils entendent gérer l'après-chantier, ce que traduit Franck dans son discours : « *C'est-à-dire qu'on puisse faire des logements pour répondre à la demande,*

*qu'on puisse garder les gens sur place, qu'on amène aussi les systèmes de formations, les lycées, les maternités, les crèches et puis les services culturels, de loisir, les médiathèques et la communication par internet, enfin video-conférence et tout ce qu'on peut imaginer et tout ce qu'on a pas encore imaginé et que les gens aient envie, je veux dire pour reprendre ce vieux slogan du Larzac « d'habiter et de travailler au pays », quoi. »*

## 2. Des acteurs économiques indifférents

Sur l'ensemble des entretiens réalisés auprès des acteurs économiques, la question des chantiers ne ressort que chez les personnes ayant obtenu des marchés, pour les industriels, ou hébergé des ouvriers, pour les hôteliers. Les autres n'ont pas abordé ce thème.

Cependant, il ne transparait pas, dans le discours des entrepreneurs qui ont pu obtenir du travail grâce au chantier, un grand enthousiasme, mais plutôt une indifférence : *« bon après il faut savoir ce qu'on veut, soit on embauche des personnes, on prend du travail supplémentaire, soit on se limite à...au reste au même nombre...en personnel, on reste au même nombre et on planifie les travaux comme ça. Sans augmentation. Et après bon pour...on avait pas répondu aux autres...on avait répondu en disant qu'on avait trop de travail »* (Louise, cadre). Ils se le représentent plus comme un surplus ponctuel par rapport au travail régulier, ou un moyen de combler une période vide, que comme une réelle opportunité de développement sur quelques années. Toutefois, lorsqu'on est connu sur le chantier, les portes s'ouvrent : *« Et puis vous savez après une fois que vous êtes implantés, moi je vois des fois comme l'autoroute, nous on avait démarré avec le tunnel d'Orelle, et puis après il y a d'autres choses qui viennent se greffer, on vous demande pour... Après une fois qu'on est dans le milieu on arrive à s'étendre un peu, prendre d'autres petits trucs »* (Louise, cadre).

Pour certains l'activité s'est maintenue à un niveau plus faible par la suite : *« bon nous on travaille avec le SFTRF<sup>26</sup> »* (François, cadre), mais cela reste marginal.

---

<sup>26</sup> Société Française du Tunnel Routier du Fréjus, société exploitante du tunnel du Fréjus et de l'autoroute de Maurienne.

Il faut aussi tenir compte du fait que les entreprises interrogées n'appartenant pas au secteur de la construction, leur intervention était donc marginale puisque leur domaine est plus la maintenance industrielle que le Bâtiment et Travaux Publics (BTP). Ils sont seulement intervenus sur quelques travaux bien spécifiques dans leur domaine.

De même, les entrepreneurs s'intéressent au projet de TGV, mais il est loin d'être central dans les préoccupations actuelles des entreprises de sous-traitance industrielle. L'attitude est très contrastée : d'un côté il y a François, cadre, qui a déjà une petite idée de la politique à suivre : « *Ben bien sûr, oui ben bien sûr, Ce sera à nous de faire le nécessaire pour nous présenter, il y a des entreprises qui vont s'installer, on va faire des plaquettes, de ce qu'on sait faire, du service qu'on peut apporter* ». D'un autre côté, Louise, elle aussi cadre cerne mal le projet : « *J'ai aucune idée de ce que ça...Bon c'est sûr que...je ne sais pas nous à notre niveau ce que ça va...je me rends pas trop compte, pour notre activité à nous...qu'est ce que ça peut nous emmener, je me rends pas compte* »

## C. Quelle vision du futur TGV Lyon-Turin ?

Au cours des différents entretiens, tous les acteurs n'ont pas manifesté le même intérêt sur les questions relatives au TGV. C'est pourquoi il me semble ici important de regarder dans une première partie ceux qui s'intéressent le plus au projet : les « élus et techniciens ». Ensuite, je me pencherai sur la représentation de la future liaison ; pour finir j'inscrirai ma réflexion dans le cadre du tissu économique industriel dans un premier temps, et touristique dans un deuxième temps.

### 1. La vision des « élus et techniciens » Mauriennais : la concertation et la crainte des nuisances sonores

Au cours des entretiens réalisés avec les « élus et techniciens », le sujet de la liaison ferroviaire Lyon-Turin était abordé spontanément. Je n'avais pas besoin de l'introduire, il venait en réponse à ma question : « *quels sont les principaux dossiers sur la Maurienne aujourd'hui ?* ». Cela prouve que le TGV est actuellement au cœur de leurs préoccupations et qu'il est en ce moment même au centre du débat. Les questions de tracé, de nuisances sonores, d'exaspération vis-à-vis des camions, et d'obtentions de dessertes, font partie des sujets récurrents.

En effet, ils ont déjà été consultés maintes fois sur des questions générales de tracés, qui se peaufinent avec l'avancement du projet<sup>27</sup>. Si hier les questions portaient sur la réalisation d'un Tunnel sous le Massif de la Chartreuse ou d'un tunnel sous le Massif des Bauges, aujourd'hui le débat est davantage sur les nuisances sonores dans la vallée même. « *Il y a eu des variantes, donc à une époque, c'était la variante, c'était le tunnel sous les Bauges, le Massif des Bauges, ça les conséquences pour la Maurienne, c'était ...l'ensemble du trafic marchandise entre ....en voie aérienne depuis Aiguebelle jusqu'à St jean [...]. On a privilégié le tunnel sous la Chartreuse et sous Belledonne, qui aujourd'hui est le tracé retenu. Donc, voilà, après il y a encore des débats au sujet notamment...sur la sortie du tunnel de Belledonne sur St-Rémy et sur St-Jean-de-Maurienne on a utilisé des situations un peu...* » (Roland, élu). Le dernier projet en date, même s'il apparaît pour certains comme celui qui minimise les nuisances sonores

---

<sup>27</sup> Pour une meilleure compréhension, voir annexe n°1, p99

dans la vallée, est loin de faire l'unanimité, ce que nous explique Richard, élu : « *Ben nous à l'endroit où on est placé, parce qu'il y a des points de vue différents selon la situation en Maurienne : vous allez voir l'élu du bas de la vallée et un élu d'à partir de St-Jean, vous aurez peut-être des versions un petit peu différentes. Si vous voulez je peux vous faire un peu une synthèse des différents points de vue. Nous on est très favorable parce qu'à partir de St-Jean-de-Maurienne il y a un tunnel qui est prévu* ». Donc, même s'« *il y a quand même un avis de principe favorable* » (Richard, élu), il existe des craintes quant aux nuisances engendrées par le passage des trains de marchandise, dont les élus craignent la prolifération : « *Imaginez que ce soit augmenté avec le contournement de Chambéry et qu'à ce moment là par-là je veux dire la SNCF, se débrouillera aussi à récupérer les marchandises qui viennent de l'Espagne ou d'ailleurs, ces marchandises vont arriver ici pour passer ça va être infernal* » (Marc, élu).

Sur ce sujet, les avis sont partagés « géographiquement » : les élus ne tiennent pas du tout le même discours selon que leur commune est exposée ou non aux nuisances sonores. Celles situées après l'entrée du tunnel de base (St-Julien-Montdenis) ne seront touchées que pendant la phase de construction, puisque le ferroutage devrait commencer sur la ligne existante en attendant l'ouverture de la nouvelle voie ferrée : « *Donc tout au long de la vallée il y a une crainte d'augmentation du bruit et donc de trains. On craint des ...on demande des protections sonores, et en attendant que tout soit réalisé* » (Richard, élu). Dans ce cas les élus craignent donc que la vétusté de la ligne ne protège pas suffisamment les habitants lors de cette phase intermédiaire, mais la pollution sonore disparaîtra avec l'ouverture à la circulation du tunnel de base.

Au contraire les élus en aval de St-Julien-Montdenis, surtout ceux dans la partie située entre St-Rémy-de-Maurienne et St-Julien-Montdenis, craignent fortement pour leur tranquillité. En effet, le percement du tunnel de Belledonne qui permettrait aux trains de passer en souterrain sur cette partie de la vallée, n'est programmé que dans un deuxième temps. « *Un des gros problèmes qu'on va rencontrer c'est un peu le phasage des travaux et les moyens qui vont être faits. [...] il faut faire...heu le tunnel de base et puis Chartreuse et ensuite il faut faire le tunnel de Belledonne, [...] le tunnel de Chartreuse il est, il est programmé, et je pense que les travaux vont se lancer parce qu'il désenclave complètement Chambéry et l'avant-pays savoyard il permettra d'éviter, de shunter un peu le lac d'Aix-les-Bains et de Chambéry en matière de*

*transport de fret, [...]le tunnel de base il peut pas y avoir de Lyon-Turin fret ferroviaire si....fret voyageur s'il n'y pas le tunnel de base par contre celui de Belledonne il est inscrit comme devant être réalisé, comme faisant partie de la cohérence du projet, mais aujourd'hui il n'est pas véritablement dans les tuyaux »* (Marc, élu). On remarque donc à travers ce discours que les élus du bas de la vallée sont plus sceptiques quant à la réalisation effective du projet tel qu'il est prévu . Cela reflète leur crainte de ne pas être écouté, et surtout l'impression d'être un peu lésés dans le projet, car ils vont subir des nuisances fortes, sans réelle contrepartie. Cela peut se corréliser au phénomène « *not in my back yard* », que l'on retrouve dans de nombreux projets d'aménagement : tout le monde est content que le projet de TGV soit réalisé car il va contenir le nombre de camions devant circuler dans la vallée, mais personne ne veut de la ligne ferroviaire à proximité de sa maison car cela crée des désagréments. Cela explique la position plus ou moins enthousiaste des élus par rapport à cette nouvelle ligne selon l'importance des nuisances que subira le territoire dont ils ont la charge.

Ces différents points de vue quant aux nuisances influencent la vision que les élus ont pu avoir de la concertation locale liée au projet de TGV : ceux peu concernés par la pollution sonore sont assez satisfaits : « *On nous a présenté à différents moments les différents tracés, on nous a demandé notre avis. On est associé au projet. On essaye de prendre en compte à peu près nos propositions* » (Richard, élu). Au contraire , Marc, élu dont la commune est directement touchée fulmine contre une parodie de concertation : « *ils essayent de nous imposer des idées ce que l'économie du projet leur commande. Bon pour moi c'est pas de la concertation. Alors au dernier moment on va nous amener un projet d'une enquête publique où les choses seront ficelées et où on aura, et où on appellera la population et où on donnera notre avis et qui sera...enfin j'espère qu'il sera entendu. Si vous voulez c'est pas une mallette machin dont je ne sais même plus où elle est où il y avait 50 000 documents dedans qui nous ont servi à quelques choses. »*

## 2. La vision globale du futur TGV

L'implication dans le projet des différentes personnes rencontrées se percevait dans le discours à différents degrés : tous ne semblaient pas avoir pris part à la

concertation, aux actions de promotion sur le projet. Ainsi, à la question : « *avez vous été consulté sur le projet ?* », Bernard, élu d'une commune de montagne m'a répondu : « *Non non vous savez c'est surtout les communes du bas de vallée, les communes sur lesquelles le tracé se fait qui sont concernées à ce niveau-là.* » Donc, du fait de l'éloignement géographique de leur commune par rapport au tracé, certains élus ne semblent pas avoir suivi le projet, ne se sentant pas directement concernés. De même on peut relever chez certains interviewés du secteur économique une certaine méconnaissance sur le contenu du projet, qui démontre qu'ils ne le maîtrisent pas aussi bien que certains élus, cela n'étant pas primordial pour leur activité professionnelle. Cela se traduit dans le discours, par des propos vagues sur le sujet, dont le cas le plus typique est Patrick, hôtelier qui s'interroge sur la desserte de la vallée, alors que celle-ci fait partie du projet : « *Le tout c'est de savoir s'il va s'arrêter. Alors si par exemple...Bon, la gare TGV voyageurs sera probablement à Chambéry. Fut un temps il était question qu'elle soit dans la Combe de Savoie, du côté de Chignin. Bon, alors, si ce TGV in...international s'arrête à St-Jean-de-Maurienne, il est évident que pour la Maurienne ça va être...une bouée extraordinaire, une bouffée d'oxygène.* » Donc, la connaissance du projet est loin d'être homogène dans la vallée : cela indique que tous les Mauriennais n'ont pas la même vision de la future liaison et ne lui donne pas la même importance relative pour la vallée. Cela peut aussi cacher une concertation assez « hermétique » avec une publicité insuffisante, à laquelle seuls les « élus et techniciens », dont c'est le rôle, ont participé. Nous ne possédons cependant pas ici suffisamment d'éléments pour répondre de manière certaine à cette hypothèse.

Ce manque d'intérêt peut également être expliqué par la représentation que se font les Mauriennais d'une liaison à grande vitesse ferroviaire. Elle laisse en effet transparaître une forte idée de passage, beaucoup plus que pour l'autoroute qui semble plus souple avec ses nombreuses sorties parsemées sur toute la vallée. Au contraire un TGV est clairement défini comme un outil servant à relier les grandes agglomérations, et donc qui doit limiter ses arrêts : « *Le projet c'est une liaison TGV Lyon-Turin. Une liaison TGV elle est faite pour gagner du temps et donc pas pour s'arrêter dans toutes les gares.* » (Roland, élu).

Il semble donc que le passage seul du TGV, ou le nombre d'arrêts journaliers qu'il pourrait effectuer en Maurienne, vont influencer son impact potentiel sur la vallée, c'est ce que fait remarquer Patrick, hôtelier : « *Ah ! C'est selon où il s'arrête. Si le TGV*

*Lyon-Turin ne s'arrête pas dans la vallée de la Maurienne il nous apportera rien. S'il s'arrête, s'il s'arrête à St-Jean-de-Maurienne par exemple il peut nous apporter beaucoup.* » L'enjeu actuel est donc la négociation avec les autres acteurs pour que la Maurienne obtiennent une desserte suffisante, qui lui permette de tirer des avantages du passage du TGV sur son territoire. Même si, dans l'ensemble, les « élus et techniciens » Mauriennais sont conscients que la desserte TGV de leur vallée ne sera pas le point de mire de la liaison Lyon-Turin, l'obtention d'arrêts en gare de St-Jean-de-Maurienne est souhaitée. Ils sont conscients que la vallée ne pèse pas un poids suffisant pour avoir des exigences strictes à ce niveau là, mais ils désirent tout de même obtenir quelques arrêts. Dans leur discours sur ce sujet ressort l'idée de bataille à travers l'utilisation récurrente de vocabulaire du champ lexical du combat : « *Le TGV en soit il va passer. Il y a les TGV voyageurs et là il faudra se battre pour avoir des arrêts à St-Jean, on va le faire* » (Franck, chargé de mission).

On perçoit également un certain réalisme sur la nécessité de l'aboutissement de ce projet pour des raisons environnementales dans le discours des « élus et techniciens ». Pour eux, ce n'est pas vraiment la fin des camions dans la vallée, mais cela permettra « *au moins de contenir l'augmentation des camions, parce qu'il y a une augmentation régulière très forte chaque année. Il faudrait arriver à ce que les camions n'augmentent pas, et si possible qu'ils diminuent quant à faire* » (Richard, élu). Ils ont conscience qu'au vu des estimations, même si « *on peut discuter les chiffres [...] si on a pas de ferroviaire c'est sûr qu'on aura beaucoup trop de camions sur les routes* » (Roland, élu). Le projet n'est donc pas vu comme une réelle amélioration des problèmes de fret dans la vallée, mais comme une solution pour empêcher que cela n'empire. Ils sont donc au fait de la réalité des transports de marchandises internationaux, dont la quantité croît et ne se prennent pas à rêver d'une vallée « propre » grâce au ferroviaire, ce que promettent les concepteurs du projet pour le vendre à la population.

Le combat pour l'obtention d'arrêts fait partie des rôles des politiques de la vallée qui doivent essayer de favoriser leur territoire dans les discussions sur le projet. Mais au-delà des éventuelles dessertes de la vallée, il faut maintenant se poser la question du point de vue des acteurs économiques : qu'est-ce qu'un accès rapide aux grandes agglomérations, françaises et italiennes, peut apporter aux industriels mauriennais et aux destinations touristiques ?

### 3. Des industriels peu concernés

Il faut déjà noter que le TGV n'a jamais été abordé spontanément au cours des entretiens : à chaque fois les industriels rencontrés en ont parlé à ma demande. Cela prouve que ce n'est pas le cœur de leurs préoccupations actuelles. Cela peut sans doute s'expliquer par l'absence de marques tangibles du TGV dans leurs pratiques professionnelles : les élus sont actuellement aux prises avec la concertation, mais les acteurs économiques n'ont pas encore eu les appels d'offre, et donc ne traitent pas encore de ce sujet dans le cadre de leur activité.

Ensuite, dans le discours des industriels, le sujet TGV est en général assez vite épuisé : ceux qui ont remporté des appels d'offre pour l'autoroute espèrent avoir de nouveau du travail pendant le chantier. L'intérêt du projet s'arrête là à leurs yeux. Les entrepreneurs qui n'ont pas bénéficié des travaux ne voient pas vraiment comment cela pourrait être intégré dans leur mode de fonctionnement. Un seul industriel a évoqué les possibles effets environnementaux.

La vallée est parfois décrite comme suffisamment bien desservie au niveau routier : ainsi, la liaison TGV serait superflue. *« Au niveau... transport je pense pas que ça change. On est assez bien organisé au niveau routier, je dois dire entre la Maurienne, l'Italie. Donc pour nous il n'y aura pas de gros changements. »* (Anne, chef d'entreprise). Dans l'optique des industriels, la desserte routière couvrirait déjà les besoins des entrepreneurs. Il semblerait donc que l'utilisation de ce moyen de transport ne soit pas perçue par les acteurs comme un mode de déplacement adapté à leur activité. D'ailleurs, ils n'en parlent pas, ce qui laisse supposer qu'ils ne l'envisagent même pas.

On peut se ranger de l'avis de Marc, élu pour expliquer ce phénomène : il n'y aura *« pas tellement [d'effets] par rapport à l'activité économique parce que pour qu'il ait de l'effet par rapport à l'activité économique il faudrait qu'il y ait de grosses entreprises avec des cadres en pagailles qui voyagent qui seront installés là et que ça leur permette de mieux voyager. »* En effet, le TGV, par ses caractéristiques techniques, s'adresse à une certaine clientèle de cadres qui doivent relier rapidement de grandes villes pour traiter leurs affaires. C'est tout du moins, là-aussi une représentation que nous avons de la grande vitesse ferroviaire. Le tissu industriel mauriennais ne présenterait donc pas les composantes nécessaires à une valorisation d'un accès TGV.

Donc, la seule attente que l'on peut avoir de cet accès est le maintien d'une population de cadres qui avait tendance jusqu'alors à désertier la vallée à cause de son enclavement. La desserte de St-Jean-de-Maurienne devrait donc, pour Franck, chargé de mission être mise en valeur « *de manière à ce que notamment les décideurs entre guillemet, les cadres aient envie de rester ou surtout leur famille et leurs épouses et leurs enfants. Et donc il faut des liaisons rapides avec Lyon, avec Genève avec Paris, aujourd'hui c'est pas le cas. [...] donc les dirigeants des grands groupes ou même des PMI ou des... même ceux qui sont des gens des collectivités locales les cadres dans les banques vivent pour beaucoup à l'entrée de la vallée à Montmélian ou à Chambéry, voire Annecy.* »

Les « élus et techniciens » eux aussi, sont très sceptiques sur les éventuels apports pour l'industrie mauriennaise. Pour eux l'intérêt essentiel sera surtout, comme dans le cas de l'autoroute, pour l'activité touristique. Michel, élu, l'exprime ainsi : « *Alors en terme de retombées économiques, il est certain que de renforcer notre ligne de la Maurienne, même si actuellement on est je dois le dire assez bien desservi, mais de mettre St-Jean-de-Maurienne à 3 heures de Paris, il est certain que pour nous c'est un atout au niveau touristique [...] Alors au niveau industriel les retombées sont quand même moins évidentes* »

Enfin, à la vue de ce que nous avons dit précédemment sur l'espace économique de l'industrie mauriennaise, on peut penser que le tissu ne profitera effectivement pas de cette nouvelle infrastructure. ; L'ouverture du marché local sur l'Italie ne semble envisagée que par peu de personnes, il n'y a pas de rapports avec des clients ou sous-traitants situés dans les centres des grandes agglomérations. A titre d'exemple, on peut citer Louise, cadre, qui décrit la localisation des sous-traitants de l'entreprise, citant à chaque fois des localisations en périphérie : « *Ben Sofrensi eux ils sont à Lyon, à Vénissieux, donc la peinture, avec Somexima qui sont à Grenoble... Sassenage.* » L'avantage du TGV étant de relier les grands centres rapidement, cela permet de relativiser l'utilisation potentielles que pourraient avoir les industriels mauriennais de cet offre de transport. De même, la proximité effective des clients, souvent dans la vallée, n'engage pas les industriels à utiliser un moyen de locomotion permettant d'effectuer de grandes distances rapidement, mais sans haltes rapprochées. De plus, la nature industrielle de l'activité des entrepreneurs mauriennais (besoin de matériel de

grande taille et pesant pour les dépannages, interventions en urgence...) ne favorise pas l'utilisation de moyens de locomotion TGV, plus adapté à une clientèle de cadre.

#### 4. Le tourisme entre TGV des Neiges et TGV Lyon-Turin.

Pour mieux comprendre les représentations liées au tourisme, il convient d'abord de préciser ce qu'est le « *TGV des neiges* ». Cette expression, employée communément par tous, désigne en fait une desserte directe en TGV depuis Paris mise en place par la SNCF les week-end des vacances scolaires hivernales. Ces trains, quatre de plus qu'en période normale, s'arrêtent aux gares de St-Avre-La-Chambre, St-Jean-de-Maurienne et Modane. Ensuite, des navettes conduisent les skieurs vers les diverses stations de ski. Il faut aussi noter que ceux-ci s'arrêtent à la frontière : ils ont vocation à amener les touristes au ski, pas à desservir l'Italie.

La continuité possible entre ce « *TGV des neiges* » et le futur Lyon-Turin n'est pas du tout dans les esprits. Il y a une partie des interviewés qui ne perçoit pas ce que peut apporter la nouvelle liaison puisque « *nous on est déjà bien desservi au niveau TGV, il vient déjà jusqu'à Modane, le TGV. Tous les samedis, c'est déjà pas mal. Moi à mon avis on est déjà bien desservi, 4 heures, on part de Paris, 4 heures après on peut être chez nous en Maurienne.* » (Marie, hôtelière). La desserte actuelle est pour eux suffisante, il n'y a rien à ajouter. Le fait que le système puisse être remodelé dans le cadre de la nouvelle liaison ne les effleure pas. De même, il peut y avoir une certaine opposition dans le discours entre les deux dessertes : s'ils offrent le même service, l'un est jugé inutile et l'autre très pratique : « *. Ben vous savez on parle du Lyon-Turin, hein ? Donc Lyon-Turin d'une seule traite, très très bien pour les gens qui partent de Lyon et qui vont à Turin et inversement. [...] Et je vous dis bien nous on a déjà, on a déjà ce TGV des neiges qui est un sérieux plus, qui est un sérieux plus sur la vallée de la Maurienne . Vous qui habitez Albertville, bon vous voyez aussi les TGV eux c'est quand même un sacré plus. Un Paris-Bourg-St-Maurice, c'est quand même quelque chose qui compte hein, c'est quand même quelque chose qui compte. Et ça en période d'hiver moi je sais que j'en ai profité plusieurs fois. C'est quand même bien. Prendre le TGV à Albertville même et filer sur Paris avec un arrêt à Chambéry. C'est quand même intéressant.* » Dans cet extrait, Bernard, élu, encense une desserte TGV, alors qu'il

reconnaît l'inutilité pour la Maurienne du Lyon-Turin. Il est vrai que cette opposition se base sur l'hypothèse que le TGV ne fera pas d'arrêt en Maurienne, ce qui explique en grande partie son point de vue. Cet amalgame est quand même assez représentatif du flou qui entoure le projet chez certains interviewés. Il ressort également la représentation du TGV comme outil de déplacement direct et rapide : l'intérêt principal et de ne pas s'arrêter dans toutes les gares. Mais la desserte de la vallée reste reconnue comme importante.

Le « *TGV des neiges* », est globalement perçu comme un apport positif à l'économie touristique mauriennaise. Mais contrairement à ce que l'on aurait pu imaginer, il n'incite pas les acteurs à penser que le Lyon-Turin rendra cette desserte pérenne, et l'améliorera par des trains plus réguliers et non seulement en période de grosse influence touristique. Certains comme Frédéric, chargé de mission, sont même pessimistes : « *Pour l'avoir vu sur d'autres secteurs, c'est pas sûr que la fréquence soit la même, on est pas à l'abri d'une diminution des fréquences.* »

Donc pour le monde touristique mauriennais, un des enjeux de la liaison est en fait l'ancrage des acquis déjà présents en terme de desserte ferroviaire . Y aura-t-il ou non des changements sur les modalités de desserte de la vallée avec le passage du système train corail au système TGV ?

Ensuite, il semble tout de même que l'arrivée du TGV soit en phase avec une évolution en cours de la demande touristique. En effet, avec la diminution du temps de travail, toutes les personnes s'occupant d'hébergement touristique remarquent une augmentation de la demande de séjours de quelques jours. Dans ce cadre, des gains de temps sur les trajets seraient appréciables, comme le fait remarquer Patrick, hôtelier : « *il est certain que... le raccourcissement des délais...des voyages, des transports favorisera les courts séjours c'est évident. Reste quand même le prix. Quand on amorti le voyage sur une semaine ou sur 48 heures c'est quand même pas la même chose.* » La Maurienne pourrait donc dans ce cas bénéficier d'un avantage, qu'elle n'avait jusqu'alors que le samedi, tous les jours de la semaine, ce qui pourrait aider la vallée à se tourner plus facilement vers une clientèle de séjours courts.

Au niveau de l'apport de nouvelle clientèle, les hôteliers sont un peu plus sceptiques. Déjà, il leur semble que le train n'est pas le moyen de transport de prédilection des touristes, comme le précise Marie, hôtelière : « *les gens ont quand*

*même bien pris l'habitude de prendre leur véhicule. Ils aiment bien avoir un petit peu leur indépendance.* » De même Simon, hôtelier, lui aussi pense que *« c'est vrai que peut-être plus par la voiture, mais on sait jamais, avec le train pourquoi pas, pourquoi pas. »* Le TGV, dans ce contexte ne sera sans doute pas un apport majeur pour le tourisme mauriennais. La liaison ferroviaire, pourrait permettre donc un transfert modal de la voiture vers le train, dans certains cas bien précis comme, par exemple pour les clients provenant de grandes agglomérations desservies en direct par le TGV.

Cette liaison n'apportant pas grand chose de nouveau sur le plan de la desserte française, les professionnels du tourisme espèrent que cela permettra d'attirer une clientèle italienne faiblement présente. *« Aujourd'hui ce qui freine un petit peu la clientèle si vous voulez, la clientèle italienne, c'est le passage du tunnel...du tunnel de Maurienne, du Fréjus qui coûte relativement cher. Si demain nous avons un TGV direct....à condition qu'il s'arrête à St-Jean-de-Maurienne, s'il s'arrête à Chambéry, on va rien gagner. Un TGV qui...un TGV qui fait Milan, Turin, St-Jean-de-Maurienne, il est certain que ça vous nous emmener de la clientèle italienne. »* (Patrick, hôtelier). Il faut cependant relativiser cet aspect, car je pense qu'il est fortement induit par ma grille : en effet, la question des Italiens n'a été abordée que suite à mon intervention sur ce sujet. En effet, à la vue de la faible fréquentation italienne dont la vallée semble bénéficier, on peut se demander si une liaison TGV sera suffisante pour attirer une nouvelle clientèle du pays voisin.

Les possibilités de développement liées au TGV sont indissociables, pour certains acteurs, d'une politique accrue de promotion, pour mettre en évidence cette possibilité de se rendre en Maurienne. C'est ce que met en avant Marie, hôtelière : *« il faut aussi que nous de notre côté on dise qu'on existe, il faut pas l'oublier non plus. En leur disant il faut venir chez nous il y a les stations de ski, c'est aussi notre rôle à dire on est là. »* Le TGV en lui-même n'est donc pas suffisant, il faut qu'il y ait derrière une volonté des acteurs de saisir cette opportunité et de la mettre en valeur. L'arrivée d'une ligne TGV pérenne en Maurienne ne pourrait donc apporter quelque chose que si ceux-ci se mobilisent pour communiquer autour de cet outil, et le mettent en avant comme un atout pour cette destination.

## **Conclusion**

La perception de l'économie mauriennaise, en pleine reconversion actuelle, par les interviewés a montré la difficulté qu'a le territoire à se tourner vers une activité touristique, présente depuis 50 ans déjà, mais considérée comme secondaire jusqu'à maintenant. L'inexorable déclin de la grosse industrie, et donc de l'ensemble du tissu de sous-traitants, oblige la vallée à se poser des questions sur son avenir économique, et le renouveau de ses sources de revenus. En effet, même s'il reste encore des pôles forts, comme Péchiney, ces dernières années ont été marquées par les fermetures successives de nombreuses unités, présentes depuis plus d'un siècle dans la vallée. Les politiques de dynamisation du tissu industriel, avec la création de Maurienne-Expansion notamment, ne semblent pas encore permettre la reconstruction d'un tissu cohérent autour d'une nouvelle activité ou le redéploiement des PME existantes vers de nouveaux marchés hors de la vallée.

Parallèlement à cette volonté politique forte de conserver une économie à dominante industrielle dans la vallée, commencent à apparaître des actions en faveur du tourisme. Ce secteur d'activité semble bel et bien être le plus dynamique, comme en témoigne le développement de certaines stations et l'émergence de dispositifs pour faciliter l'accueil et la communication touristique. Cet essor est mis sur le compte d'un retour de la clientèle vers les petites et moyennes stations, et donc d'un phénomène de mode, favorable à la Maurienne. Il peut également être expliqué par des politiques réussies, qui ont permis l'organisation des stations autour d'un Comité. Celui-ci mène notamment des campagnes de communication à grande échelle, au bénéfice de l'ensemble de la vallée, ce que ne pouvaient faire certaines communes aux finances limitées. Cette nouvelle organisation, qui démontre que cette activité commence à être prise en compte par les élus, est sans doute un des premiers signes de l'émergence d'un tourisme maurien, socialement reconnu, comme source possible de richesse.

Il ressort du discours des Maurien, une concurrence forte entre les deux secteurs d'activités dominants de la vallée, comme si la présence industrielle « gênait » le développement touristique. En effet, il semblerait qu'un certain nombre de blocages politiques ont fait que les stations ont connu un essor relativement récent, les habitants préférant s'appuyer sur une industrie implantée de longue date pour assurer leur

prospérité. Ensuite, la présence d'usines, puis de friches industrielles, a longtemps marqué négativement le paysage et les esprits mauriennais, rendant difficile un développement touristique dans un milieu pressenti comme peu accueillant. Ce problème d'image a même tourné à l'obsession, dans l'esprit des Mauriennais, qui cherchent, grâce à leurs actions opérées sur ce territoire, à modifier cette perception de leur vallée

C'est dans ce contexte économique, politique et social qu'ont été étudiées les infrastructures. A partir de ce que nous avons vu dans la dernière partie et en liaison avec le concept de « *congruence* »<sup>28</sup> tel qu'il est défini par Offner, nous pouvons avancer que les deux voies de communications, autoroute et TGV, n'auront pas le même impact sur les deux pans du tissu, industriel et touristique.

On voit en effet que l'autoroute, déjà présente, et le TGV, en projet, ne semblent pas être intégrés comme des améliorations importantes par les sous-traitants industriels. On peut donc présumer que cela se traduit, ou se traduira, par une faible prise en compte pour leurs pratiques professionnelles. On remarque donc que les représentations de l'infrastructure, comme « élément de confort », dans le cas de l'autoroute, ou infrastructure de « passage », dans le cas du TGV, ont une certaine influence sur la pratique des acteurs. De même, du fait de la typologie de leurs déplacements (faible distance, transport de matériel, en direction de zones industrielles périphériques des agglomérations...), les industriels ne semblent bénéficier que faiblement d'une amélioration TGV. qui ne correspond pas à la demande de déplacements des sous-traitants mauriennais. En effet, c'est un moyen de transport plus adapté à des déplacements « de matière grise » que de produits manufacturés ou de maintenance. Dans la mesure où le tissu économique de la Maurienne est encore actuellement tourné vers l'industrie lourde, les secteurs d'activité de la « troisième révolution industrielle » et tertiaires étant peu présents, il semblerait que la desserte TGV de la vallée ne correspondent pas à la demande locale. Cela légitime donc le manque d'intérêt des industriels pour la nouvelle voie de communication et laisse dubitatif sur les bénéfices possibles que pourraient tirer le tissu industriel mauriennais.

---

<sup>28</sup> une infrastructure ne peut avoir de conséquence sur un territoire que s'il existe sur ce territoire des dynamiques et des motifs d'échanges qu'elle viendrait conforter (voir partie 1)

Le tourisme, au contraire, semble plus à même d'être avantage par la diminution des temps de parcours et donc des distances. En effet, pour la clientèle potentielle provenant de la France entière, voire de l'Europe, l'amélioration des dessertes permet de rapprocher les stations de ski des consommateurs. Il pré-existe des motifs d'échange : le tourisme, surtout lorsqu'il se situe dans des lieux retirés, comme les stations de sport d'hiver pour reprendre notre exemple, a besoin d'une desserte de qualité pour attirer une clientèle. De plus, on constate actuellement dans ce domaine une augmentation des séjours de courte durée. Dans ce contexte il semble important que les temps de parcours pour rejoindre le lieu des vacances soient les plus réduits possibles. Du fait de sa bonne desserte routière, puis ferroviaire, on peut penser que la vallée sera mieux armée que certaines de ses concurrentes pour répondre à ce type de demande qui ira croissante dans l'avenir. Mais le plus important reste la capacité qu'auront les acteurs du tourisme mauriennais à saisir cette opportunité, qui s'offre à eux, et de la mettre en avant pour valoriser leur destination. Il semblerait que l'enjeu ne soit aujourd'hui que faiblement entrevu par les personnes interviewées, qui n'en voient pas toutes les potentialités. On peut donc se demander, même si les motifs d'échanges existent, s'il y aura un réel renouveau touristique dans la vallée, grâce au TGV. Cela pourra peut-être se faire à travers des campagnes de communication judicieusement ciblées, et donc une appropriation de l'outil par les acteurs.

L'autoroute, en améliorant l'accès à la vallée, au contraire de la nationale 6, encombrée et périlleuse, a permis de revaloriser la destination Maurienne. De même, en améliorant l'image de la vallée perçue par les touristes, elle a redonné confiance aux Mauriennais qui subissaient son image négative, tel un fardeau. Mais elle ne peut être interprétée comme le seul facteur explicatif du développement actuel du tourisme de la vallée. A mon avis, elle s'inscrit plus dans un long processus d'amélioration de l'offre, engagé par les acteurs locaux depuis quelques années, comme nous l'avons souligné précédemment. Elle s'intègre donc naturellement dans les politiques de modernisation des stations de ski et de leur adaptation aux supports de commercialisation actuellement utilisés.

Le TGV est lui aussi, dès maintenant, considéré comme « nécessaire » à une destination touristique. La preuve en est la mise en place vers la Maurienne, comme vers d'autres destinations touristiques, d'une liaison grande vitesse directe en provenance de Paris : le « *TGV des Neiges*. » Il correspond donc à une certaine

demande . Les principaux jours de départs en vacances, il existe une clientèle désirant une desserte directe en train depuis son domicile jusqu'aux stations. La SNCF n'a d'ailleurs pas attendu la mise en place de lignes grandes vitesses pour proposer ce service sur des trajets mixtes, mais sans changement. Cela sera sans doute intégré dans le projet Lyon-Turin, avec peu de modifications quant à sa modalité (samedi des vacances scolaires hivernales). En période normale, la circulation TGV allant en Italie sera accrue. Il circule aujourd'hui un TGV par jour Paris-Milan, et un Pendolino Lyon-Milan, tous deux s'arrêtant en Maurienne. Il semble fort peu probable qu'avec la mise en place de la liaison grande vitesse, des arrêts supplémentaires soient accordés à la vallée, vu le faible nombre de passagers mauriennais utilisant actuellement ce train. Mais cela peut être suffisant pour répondre à la demande d'une clientèle de séjours courts, qui demeure encore inférieure en nombre à la clientèle classique des séjours semaines. Dans ce cas, le fait qu'il s'agisse d'une liaison TGV, et non d'une simple liaison ferroviaire, peut être un élément positif en terme de lisibilité : l'offre TGV est plus clairement identifiée par la clientèle. La question sera de savoir si cela restera un simple transfert modal de la voiture vers le train, ou deviendra un phénomène plus large, englobant une nouvelle clientèle désireuse de se rendre sur le lieu de ses vacances grâce au TGV. En effet, comme nous l'avons vu pour les entreprises, il semblerait que les moyens de transports influencent peu les choix des acteurs. Cela est encore plus vrai pour le tourisme dans la mesure où toutes les stations offrent des produits distincts .On choisi plus ses vacances au sport d'hiver en fonction de l'offre de la destination (domaine skiable, typologie d'hébergement, cadre...) que de sa facilité d'accès.

Toutes ces remarques sur l'utilisation potentielle par les acteurs mauriennais des infrastructures sont à examiner dans le contexte présent, notamment pour le TGV. Nous sommes actuellement en 2002, les travaux n'ont encore pas commencé dans la vallée, et la première tranche de la liaison devrait être ouverte à partir de 2012 au mieux. En dix ans de nombreuses évolutions peuvent avoir lieu. Je pense notamment à la tendance actuelle à la diminution des durées de séjours : peut-être qu'elle sera entrée dans les mœurs et que peu de personnes prendront des semaines de vacances complètes, ou alors le système sera remis en cause. De même, Péchiney ne sera peut-être plus présent dans la vallée, ce qui bouleverserait le fonctionnement du tissu industriel. Toutes les pistes de réflexions menées dans ce mémoire ne sont donc valables que par rapport à l'économie actuelle de la vallée , beaucoup de facteurs pouvant faire évoluer la représentation que

les Mauriennais se font de leur activité. Du fait de ces différences au moment de la mise en service du TGV, il en découlera une autre vision des infrastructures .

De même, les interviewés ne semblent pas vraiment à l'heure actuelle cerner ce que sera le TGV Lyon-Turin et ce qu'il pourra apporter pour la vallée. Cela paraît normal vu l'état d'avancement des travaux, le peu de publicité réalisé autour de l'infrastructure dont on parle encore peu pas dans les médias. Le projet semble d'autant plus abstrait qu'il n'existe encore aucune marque tangible de son passage dans la vallée. Les Mauriennais, sauf les « élus et techniciens » qui ont participé à des réunions d'information et de concertation dans le cadre de leurs fonctions, n'ont donc pas actuellement conscience que, dans l'avenir, une ligne grande vitesse ferroviaire traversera leur territoire. Cela peut paraître paradoxal dans la mesure où c'est aujourd'hui que se décide sa réalisation ,donc son tracé effectif . Il existe donc un décalage entre le temps de réalisation et le temps de la prise de conscience, soit le temps de l'élaboration de la représentation de la part des acteurs directement concernés Ce décalage peut créer une inadéquation entre la réalité de la future liaison et les attentes réelles des usagers mauriennais.

L'étude actuelle a permis de mieux comprendre comment les Mauriennais envisagent leur économie dans l'avenir , et comment ils se représentent la future liaison TGV en fonction de leur statut. Aujourd'hui, dix ans avant la mise en service effective de la grande vitesse, l'interprétation est plutôt vague mais permet néanmoins de démontrer que le mode de transport TGV n'est pas le mieux adapté à la demande des Mauriennais car cet outil n'est pas configuré pour leurs déplacements. Cela se traduit dans le discours par un certain scepticisme et une indifférence vis-à-vis de l'infrastructure. Finalement, le TGV ne profitera qu'indirectement aux Mauriennais en transportant la clientèle touristique ,et l'utilisation par des habitants de la vallée sera sans doute très limitée. Il semblerait donc que l'on reste dans la perspective d'une voie de communication qui traversera la vallée sans vraiment s'intégrer au territoire social car elle demeure un élément exogène venue d'un « autre monde économique ». Les efforts faits par les élus pour obtenir une gare et des arrêts au « cœur de la vallée » semblent vains : il ne suffit pas d'avoir une infrastructure, il faut également que celle-ci soit adaptée à la demande locale, pour qu'elle puisse être bénéfique à un territoire. Peut-être l'intégration du nouveau TGV par les habitants se fera comme pour l'autoroute au niveau de l'amélioration « environnementale », si, comme on le prévoit, il permettra le

désengorgement de la vallée saturée par les camions. Alors, en jouant sur ce phénomène d'image négative, dont les Mauriennais se sentent prisonniers, il pourrait ressortir une nouvelle opportunité pour la vallée de se débarrasser d'un fardeau encombrant qu'est le trafic fret international.

De sa situation de passage, la vallée gagne donc à avoir des infrastructures plus que suffisantes pour répondre à la demande de déplacements de ces habitants, dont on peut se demander si elles sont réellement exploitées comme des opportunités de développement économiques par les Mauriennais. Actuellement la vallée gagne surtout à être perpétuellement en travaux, et donc à connaître un regain d'activité plutôt continue. Mais celle-ci demeure dépendante de décisions extérieures à la vallée, et donc sur lesquelles les politiques locaux n'ont qu'une faible emprise. Cela renforce la dépendance actuelle de la vallée envers des acteurs exogènes. Ce phénomène est problématique dans le sens où il ne permet pas à la Maurienne de tenir les rênes de son avenir puisque « *le rôle joué par l'économie régionale dans le réseau de production détermine la capacité d'action de la région* » (Storper et Harrison, 1990)<sup>29</sup>. On peut donc se demander si l'arrivée des infrastructures dans la vallée, actuellement vantées comme bénéfique au désenclavement de la Maurienne, ne vont pas en contre-partie la fragiliser en la rendant également plus dépendante de l'extérieure, notamment au niveau industriel.

---

<sup>29</sup> in Les Régions qui gagnent, district et réseaux : les nouveaux paradigmes de la Géographie économique. (sous la direction de Benko et Lipietz) p268

## Bibliographie

### Littérature sur les transports :

BURMEISTER Antje *Un grand chantier d'infrastructure peut-il avoir des effets durables en termes de développement industriel régional ?* in Antje BURMEISTER et Guy JOIGNAUX (dir.) *Infrastructures de transport et territoire*, 1<sup>re</sup> édition. Paris : L'Harmattan 1997 pp 151-182

KLEIN Olivier. *Les horizons de la grande vitesse, le TGV une innovation lue à travers les mutations de son époque*. Sciences économiques. Lyon : Université Lumière Lyon 2, 2001, 308p

OFFNER Jean-Marc. Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique. *Espace géographique*, 1993,n°3, volume 22, p233-242.

PLASSARD François. *Les autoroutes et le Développement régional* 1<sup>re</sup> édition Lyon : Economica-Presses Universitaires de Lyon 1976 327p

PLASSARD François *Les réseaux de transport et de communication* in Encyclopédie géographique, 1<sup>re</sup> Edition Paris : Economica, 1992 pp 534-556

PLASSARD François, *Les effets des infrastructures de transport, modèle et paradigme* in Antje BURMEISTER et Guy JOIGNAUX (dir.) *Infrastructures de transport et territoire*, 1<sup>re</sup> édition. Paris : L'Harmattan 1997 pp 39-54

### Etudes de tissus économiques :

AGUILERA-BELANGER Anne *Localisation des services aux entreprises et dynamiques intramétropolitaines : le cas de Lyon*. Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques : Université Lumière (Lyon 2) 2001 336p

BENKO Georges LIPIETZ Alain (dir). *Les régions qui gagnent*. 1<sup>re</sup> édition. Paris :PUF 1992 424p

BENKO George et LIPIETZ Alain (dir) *La Richesse des Régions*. 1<sup>re</sup> édition. Paris :PUF 2000. 564p.

CHANTEAU Jean-Pierre. Le rôle des représentations sociales en économie. Application au cas des délocalisations industrielles. *L'organisation Sociale de l'Economie*. CLERSE. Lille :8<sup>ème</sup> journée d'étude du CLERSE 2001

DATAR. *Réseaux d'entreprises et territoires :regards sur les systèmes productifs locaux*. 1<sup>re</sup> édition. Paris : La Documentation Française, 2001. 181p.

KUHN Anthony FROEHLICHER Thomas. L'émergence de la contribution d'un territoire. Une application de l'analyse de réseaux. *L'organisation Sociale de l'Economie*. CLERSE. Lille : 8<sup>ème</sup> journée d'étude du CLERSE 2001

LEBERRE Maryvonne, *Territoires* in Encyclopédie géographique, 1<sup>re</sup> Edition Paris : Economica, 1992 pp 617-638

SALAIS Robert STORPER Mickael. *Les Mondes de production*. 1<sup>re</sup> édition. Paris :Ecole des Hautes Etudes En Sciences Sociales 1993. 3<sup>ème</sup> Partie, Les mondes réels. La France comparée à l'Italie et aux Etats-Unis p197-326.

### Méthodologie de l'enquête sociologique :

BARDIN Laurence, *L'analyse de contenu*, 10<sup>ème</sup> édition. Paris : PUF, 2001. 288p.

BLANCHET Alain *L'entretien dans les sciences sociales* 1<sup>re</sup> édition. Paris : DUNOD, 1992. 289p

BLANCHET Alain et GOTMAN Anne. *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*. Paris : Nathan, 2000. 125p.

CHOLEZ Céline *Une culture de la mobilité : Trajectoires et rôles professionnels des chauffeurs-livreurs en messagerie et fret-express*. Thèse de doctorat. Université François Rabelais de Tours 2001. Introduction Générale pp10-20

## Annexe n°1 :Où en est le projet TGV entre Lyon et Turin ?

Signalée p5 et p82

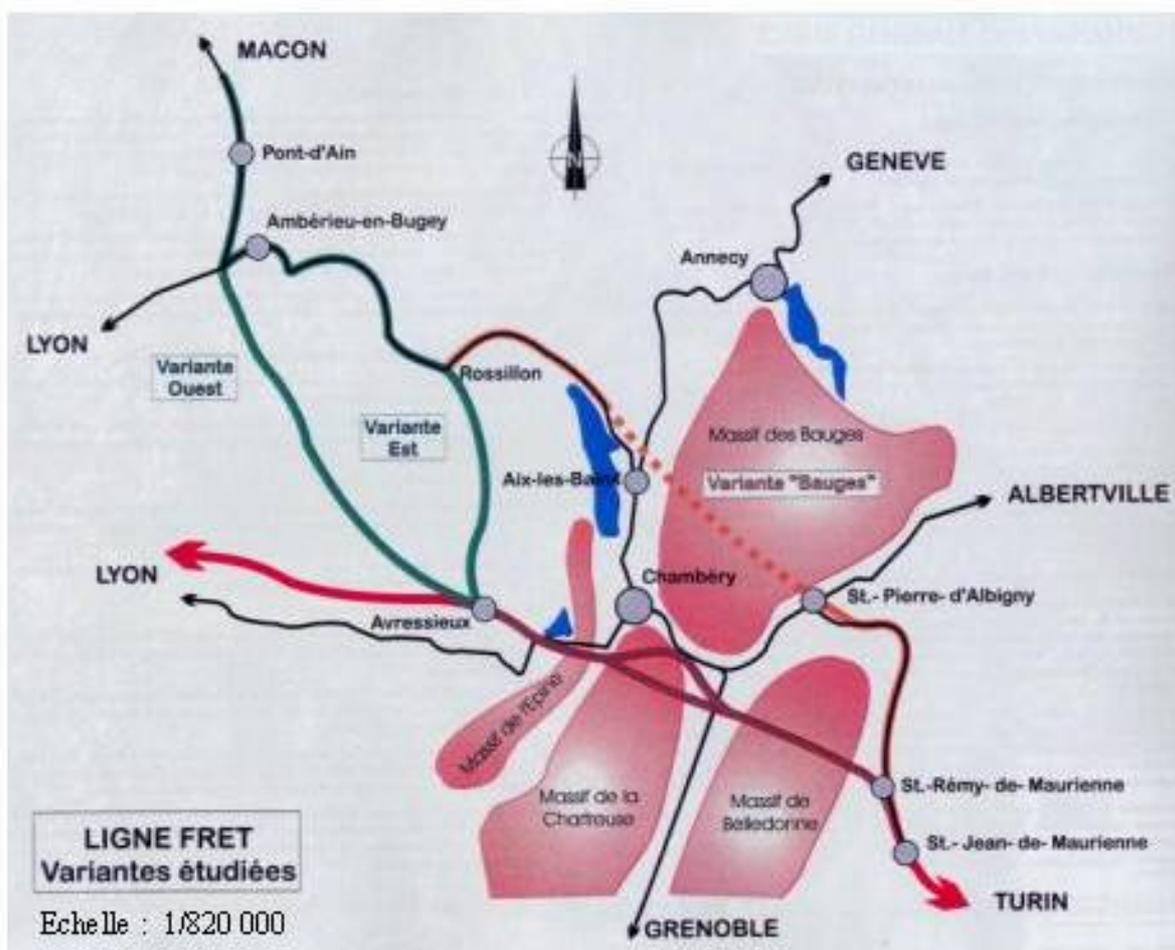
A partir du mois de janvier 2001, le projet de liaison ferroviaire fret et voyageur entre Lyon et Turin s'est vraiment concrétisé suite à deux décisions importantes qui vont lancer la construction effective de cette voie ferrée :

- **Le 25 janvier**, le Ministre des Transports (JC Gayssot) annonçait le choix du tracé de la ligne à grande vitesse voyageurs. Cette décision ministérielle précisait également les itinéraires d'acheminement du fret jusqu'à l'entrée du tunnel franco-italien, avec la construction d'un tunnel sous la Chartreuse, prolongé par un autre sous le massif de Belledonne.
- **Le 29 janvier 2001**, le sommet franco-italien de Turin donnait le feu vert au projet pour la section internationale. Ce jour-là, les deux Etats signaient un accord confirmant de manière irréversible la réalisation du grand tunnel transalpin de 50 kilomètres entre Saint-Jean-de-Maurienne et la vallée de Suse, avec une ouverture prévue en 2015.

Cette réalisation se fera selon l'échéancier suivant. Vu l'urgence de répondre aux problèmes du transport de fret avant la réalisation complète de l'infrastructure, le feroutage devrait être mis en place avant sur la ligne existante :

- **2002** : Expérimentation d'un service d'autoroute ferroviaire sur la ligne existante de la vallée de la Maurienne. Les Etats français et italien ont décidé d'expérimenter dès 2002 un service d'autoroute ferroviaire, entre la vallée de la Maurienne et Bussoleno.
- **2005-2006** : Début d'exploitation d'un service d'autoroute ferroviaire complet sur la ligne existante modernisée
- **2010** :
  - Mise en service de la ligne à grande vitesse "voyageurs" entre Lyon et le Sillon Alpin.
  - Achèvement de la modernisation des lignes existantes
  - Mise en service d'un tube pour le fret sous le massif de la Chartreuse

### Carte n°5 : Les diverses variantes de tracés



Source : Avant-projet sommaire Montmélian-Saint-Jean-de-Maurienne  
SNCF-avril 1998

**2015** : Mise en service du tunnel de base franco-italien et d'un premier tube sous le massif de Belledonne. 40 millions de tonnes de marchandises par an (soit l'équivalent de 2 millions de camions par an) seront acheminées à travers les Alpes sur rail.

- **2020** : 7 millions de voyageurs pourront se déplacer, chaque année, entre la France et l'Italie. Cette liaison permettra notamment de gagner 2 heures sur le maillon central Lyon-Turin.

Source : d'après le site internet du conseil général de la Savoie : [www.cg73.fr/fr/2001/entree\\_lyonturin.shtm](http://www.cg73.fr/fr/2001/entree_lyonturin.shtm)

## **Annexe n°2 : les grilles d'entretien**<sup>30</sup>

Signalée page 12.

### **Grille adressée aux industriels**

#### Localisation :

**Depuis combien de temps êtes-vous ici ?**

**Comment vous êtes-vous installé ici ?**

Où étiez-vous avant ?

Quelle était votre activité ? Pourquoi avez-vous arrêté ?

Pourquoi avez-vous déménagé ?

Pourquoi avez-vous choisi la Maurienne ?

Comment avez-vous pris des informations sur les possibilités d'installation ?

Aviez-vous eu le choix entre différentes localisations ? Si oui pourquoi celle-là ?

Qualité des locaux ?

Extensions possibles ?

Parcs d'activités ?

Coûts (foncier, impôts, aides publiques)

Infrastructures ?

#### Description de l'activité

**Quelle est la production de votre entreprise ?**

Industriel/artisanal ?

Avez-vous des employés ?

Qui ? (formation)

Comment recrutez-vous ? (annonces, connaissances, intérim...)

D'où viennent-ils ?

#### Professionnels du même secteur

**Qui sont les principaux professionnels de votre secteur ?**

---

<sup>30</sup> Il, faut cependant noter que les questions n'ont pas été posées tel quelles sont écrites ici lors des entretiens : les grilles sont de simples canevas que j'ai fait évoluer de manière à suivre le fil du discours de l'interviewé. De plus, un mélange entre les différentes grilles a pu être fait pour mieux s'adapter au statut de la personne interrogée.

Où se situent-ils ?

Comment vous situez-vous par rapport à eux ?

### Réseaux formels

#### **Faites vous partie d'un regroupement professionnel local ?**

OUI quel est son objet ?

Combien de membres ?

Comment ça fonctionne ?(actions, réunions...)

Relations avec d'autres institutions ?

Existe-t-il une circulation d'information interne à la branche ? des moyens de contact privilégiés ? (annuaires...)

NON Il n'en existe pas ?

[ pourquoi n'en faites-vous pas partie ?]

**Peut-être rencontrez-vous d'autres personnes du tissu économique dans d'autres circonstances ?**

### Complémentaires

#### **Avez-vous des fournisseurs ?**

Pour quel(le)s marchandises/services ?

Où se situent-ils ? mode d'intervention sur l'entreprise ?

Organisation contractuelle ?

#### **Comment les avez-vous choisis ?**

Quel est le plus important ?

Le plus éloigné ?

Comment avez-vous pris connaissance ?

En avez-vous rencontré d'autres ?

Avez-vous eu des contacts préliminaires ?

#### **Interviennent-ils souvent ?**

### Sous-traitants

#### **Avez-vous des sous-traitants ?**

Quelle(s) activité(s) sous-traitez-vous ?

Où se situent-ils ? mode d'intervention sur l'entreprise ?

Organisation contractuelle ?

#### **Comment les avez-vous choisis ?**

Quel est le plus important ?

Le plus éloigné ?  
Comment avez-vous pris connaissance ?  
En avez-vous rencontré d'autres ?  
Avez-vous eu des contacts préliminaires ?

**Interviennent-ils souvent ?**

Clients

**Où se situent vos clients ?**

Comment les démarchez-vous ? (pratique commerciale, publicité)

**Comment travaillez-vous avec vos clients ? Avez-vous un suivi de la clientèle ?**

Est-ce que la distance joue ?  
Devez-vous les rencontrer souvent ?

Effets structurants

**Y-a-t-il eu des changements pour votre activité liés à l'A43 ? (négatifs/positifs)**

Pendant la construction ?  
L'utilisez-vous ?  
Vous-a-t-elle apporté une nouvelle clientèle ?  
Dans votre pratique ? sous-traitants, salariés ?  
Dans la même optique, pensez-vous que le TGV peut vous apporter quelque chose ?

SCENARIO : par exemple, est-ce qu'une meilleure desserte de la vallée depuis Turin et Milan peut attirer une nouvelle clientèle italienne ? de nouveaux investisseurs italiens ?

Données objectives

Nombre d'employés  
CA ou budget (sources de financement)  
Nb d'années d'existence/nb d'années dans la région  
Produits/services (secteur d'activité)  
Fonction au sein de l'entreprise  
Nb de sous-traitants.

Informel

**Pourriez-vous m'orienter vers d'autres personnes du tissu économique que je pourrais aller voir de votre part ?**

## **Grille adressée aux élus**

### Présentation

#### **Pouvez-vous me décrire la « genèse » de votre organisation ?**

Qui en est à la base ? Réticences ?

Qui est partie prenante ?

Quelles sont ses compétences ? Politiques fiscales des EPCI ?

#### **Pouvez-vous me décrire votre parcours politique ?**

Les raisons qui vous ont amené à vous présenter ?

#### **Les dossiers les plus importants à l'heure actuelle ?**

Qui d'autre travaille sur ce dossier ? collaboration ?

Dans quel cadre menez-vous cette politique ? (Relier à d'autres politiques, l'action d'autres personnes publiques.)

Les objectifs ?

L'évolution du dossier ?

Pouvez-vous me décrire une de vos actions récentes en matière de développement économique ?

Pourquoi avoir mené cette action ?

Cheminement décisionnel ?

### Le tissu économique local

#### **Qu'est-ce qui fait vivre la région ?**

Quel est selon vous le secteur d'activité le plus représentatif de la vallée ?  
Aujourd'hui ? Evolution ?

La métallurgie crée-t-elle encore des emplois ? Il y a-t-il un renouvellement du tissu ?

Quel tourisme ? Se développe-t-il ? A-t-il des conséquences paysagères ?

Le visage de la vallée a-t-il évolué avec les différentes formes de développement ?

#### **Quelles étaient les raisons du classement en Zone de Revitalisation Rurale ?**

Quels sont les objectifs ?

Résultats obtenus ?

Quelles sont les atouts de la Maurienne qui peuvent lui permettre d'attirer des entreprises ?

Qui aujourd'hui s'installe en Maurienne ?

Pouvez-vous me décrire un projet, une implantation d'entreprise ?

**Les rapports de la vallée avec sa voisine italienne.**

La position géographique joue-t-elle ? Liens historiques ?

Les échanges économiques sont-ils importants ?

Les Italiens investissent-ils en Maurienne ? Raisons ?

Est-ce un critère d'orientation dans vos choix de politiques économiques ?

Coopération institutionnelle ?

**Pensez-vous que l'A43 a apporté quelque chose ?**

À l'économie locale ?

Emploi ?

Pour quelles activités ?

Des études/évaluations concrètes sur le sujet que je pourrais consulter ont-elles été menées ?

A votre avis, est-ce que cela apporte quelque chose aux entreprises ?

OUI Quoi ? pour qui ?

NON pourquoi ?

Réalisation différente de ce que vous pouviez attendre d'un tel projet ?

Dans ce contexte que pensez-vous de la politique de hiérarchisation des ZI, localisation/autoroute qui a été menée dans la vallée ?

Comment cela s'est-il construit ?

Sous quelles impulsions ?

Qui était réticent ?

**Pensez-vous que le TGV aura lui aussi des effets ?**

Sur l'économie locale ?

Emploi ?

Pour quelles activités ?

Des études/évaluations concrètes sur le sujet que je pourrais consulter ont-elles été menées ?

A votre avis, est-ce que cela apporte quelque chose aux entreprises ?

OUI Quoi ? pour qui ?

NON pourquoi ?

Réalisation différente de ce que vous pouviez attendre d'un tel projet ?

SCENARIO : par exemple, est-ce qu'une meilleure desserte de la vallée depuis Turin et Milan peut attirer une nouvelle clientèle italienne ? de nouveaux investisseurs italiens ? va-t-elle favoriser les échanges avec l'Italie ?

**La diminution des temps de parcours peut-elle conduire à l'augmentation des séjours touristiques courts ? depuis Lyon ? depuis Paris ? d'autres parties de la France ?**

**Etes-vous partie prenante sur ce projet ?**

**Il y a apparemment un engagement fort du département dans ce projet (adhésion à Transalpes, vote de vœux...). Qu'attend-il du projet ?** [question posée uniquement au conseiller général]

Quelle est leur vision du projet, de sa réalisation, de son fonctionnement ?

« image » ?

dynamique du territoire ? valorisation du territoire ? rééquilibrage ?  
Comment cela peut-il s'articuler autour de l'infrastructure ?

Y-a-t-il des points de dissonances avec les autres acteurs impliqués ?

Sur quoi ?

Que cherche à obtenir le département ?

Quels moyens a-t-il à sa disposition pour y parvenir ? comment arrive-t-il à se faire entendre ? Comment s'est déroulée la concertation avec les collectivités locales ?

**Saint-Julien-Montdenis est directement concerné par le projet, avec le percement du tunnel sur son territoire, qu'est-ce que cela implique ?** [question posée uniquement au maire de St-Julien-Montdenis]

Quel était votre point de vue lors des négociations sur le tracé ?

Vos exigences ?

Etes-vous écouté ?

Comment voyez-vous les travaux du tunnel ? l'exploitation ?

Leur intégration au tissu économique ? Au territoire (intégration ou rupture) ?

Qu'en attendez-vous ?

Emploi ?

Incidence sur les activités déjà présentes ?

Réseaux :

**Pourriez vous m'indiquer des regroupements interprofessionnels locaux ?**

Quel est leur activité ?

Combien de membres ?

Ont-ils un poids réel ? Une influence sur les décisions ?

Il y a-t-il d'autres organismes de promotion de la vallée, autre que vous ?

## **Grille adressée aux hôteliers**

### Localisation

**Depuis combien de temps êtes-vous ici ?**

**Comment vous êtes-vous installé ici ?**

Où étiez-vous avant ?

Quelle était votre activité ? Pourquoi avez-vous arrêté ?

Pourquoi avez-vous déménagé ?

Pourquoi avez-vous choisi la Maurienne ?

Comment avez-vous pris des informations sur les possibilités d'installation ?

Aviez-vous eu le choix entre différentes localisations ? Si oui pourquoi celle-là ?

Attractivité des stations de Maurienne ?

Décollage de l'activité touristique ?

Qualité des locaux ?

Extensions possibles ?

Parcs d'activités ?

Coûts (foncier, impôts, aides publiques)

Infrastructures ?

### **Description de l'activité**

Familiale ?

Avez-vous des employés ?

Qui ? (formation)

Comment recrutez-vous ?(annonces, connaissances, intérim...)

D'où viennent-ils ?

### Professionnels du même secteur

Qui sont les principaux professionnels de votre secteur sur la station? en Maurienne ?

Offre touristique diversifiée ?abondante ? de quelle qualité ?

Offre familiale ou chaînes ?

Que pensez-vous des transformations de la montagne, des villages liées au tourisme ? (nouvelles constructions, développement...)

### Réseaux formels

**Faites vous partie d'un regroupement professionnel local ?**

OUI quel est son objet ?  
Combien de membres ?  
Comment ça fonctionne ?(actions, réunions...)  
Relations avec d'autres institutions ?  
Existe-t-il une circulation d'information interne à la branche ? des  
moyens de contact privilégiés ? (annuaires...)

NON Il n'en existe pas ?

[ pourquoi n'en faites-vous pas partie ?]

**Peut-être rencontrez-vous d'autres personnes du tissu économique dans d'autres  
circonstances ?**

### Complémentaires

#### **Avez-vous des fournisseurs ? Utilisez-vous des services ?**

Pour quelles marchandises ?

Où se situent –ils ? mode d'intervention sur l'entreprise ?

Organisation contractuelle ?

#### **Comment les avez-vous choisis ?**

Quel est le plus important ?

Le plus éloigné ?

Comment avez-vous pris connaissance ?

En avez-vous rencontré d'autres ?

Avez-vous eu des contacts préliminaires ?

#### **Interviennent-ils souvent ?**

### Sous-traitants

#### **Avez-vous des sous-traitants ?**

Quelle(s) activité(s) sous traitez-vous ?

Où se situent –ils ? mode d'intervention sur l'entreprise ?

Organisation contractuelle ?

#### **Comment les avez choisis ?**

Quel est le plus important ?

Le plus éloigné ?

Comment avez-vous pris connaissance ?

En avez-vous rencontré d'autres ?

Avez-vous eu des contacts préliminaires ?

#### **Interviennent-ils souvent ?**

### Clients

#### **D'où viennent vos clients ?**

Comment viennent-ils ? (voiture, trains...)

Comment les démarchez-vous ? (pratique commerciale, publicité)

#### **Que recherchent-ils en venant en Maurienne ?**

Quelle offre touristique ?

Le paysage, le cadre de la station est-il important ?

Y a-t-il une évolution de la demande ? du cadre recherché ?

### Effets structurants

#### **Y a-t-il eu des changements pour votre activité liés à l'A43 ? (négatifs/positifs)**

Pendant la construction ?

L'utilisez-vous ?

Vous –a-t-elle apporté une nouvelle clientèle ?

Dans votre pratique ? sous-traitants, salariés ?

Dans la même optique, pensez-vous que le TGV peut vous apporter quelque chose ?

SCENARIO : par exemple, est-ce qu'une meilleure desserte de la vallée depuis Turin et Milan peut attirer une nouvelle clientèle italienne ? de nouveaux investisseurs italiens ?

La diminution des temps de parcours peut-elle conduire à l'augmentation des séjours courts ? depuis Lyon ? depuis Paris ? d'autres parties de la France ?

### Données objectives

Nombre d'employés

CA ou budget (sources de financement)

Nb d'années d'existence/nb d'années dans la région

Produit/services (secteur d'activité)

Fonction au sein de l'entreprise

Nb de sous-traitants.

### Informel

**Pourriez-vous m'orienter vers d'autres personnes du tissu économique que je pourrais aller voir de votre part ?**

### **Annexe n°3 : exemples d'entretiens retranscrits**

Signalée p15

#### **Entretien avec Richard, élu d'une commune du fond de vallée**

Je fais des études d'Aménagement du Territoire et j'écris mon mémoire de fin d'étude sur le tissu économique de la Maurienne et dans ce cadre je voulais rencontrer d'abord des élus pour avoir leur vision du tissu et après des entreprises. Je voulais vous voir entre autre parce que vous êtes le président d'une communauté de commune pour avoir une vision un peu large.

Vous êtes originaire de Maurienne ?

Non, d'Albertville.

Vous vous êtes égaré vers chez nous. Pourquoi vous avez choisi la Maurienne ?

Ca me semble plus intéressant, je connais moins ce côté-là, ça me permet de découvrir autre chose. Tout d'abord est-ce que vous pourriez m'expliquer comment est née la Communauté de Communes...

C'est une communauté de communes qui regroupe actuellement les 6 communes du canton, c'est-à-dire de l'ancien district parce que la communauté de communes elle a deux mois. Donc les 6 communes du canton ont toujours bien travaillé ensemble depuis 30 ans, 40ans. Ca a commencé par un syndicat de déneigement, donc un engin de déneigement acheté en commun dans les années 60 et puis après c'est passé dans un SIVOM, un syndicat à vocation multiple avec d'autres idées. Puis en 90, on a proposé à l'époque de passer une étape plus importante d'intégration qui s'appelle un district. On était donc en district depuis 90 et en 2001...janvier 2002, l'obligation nous a été faite de passer en communauté de communes. Il n'y a pas eu de gros changements entre le district et la communauté de communes.

Vous avez quelles compétences ?

On a beaucoup de compétences, qui se sont ajoutées au fil des années. Bon je parlais de la toute première, des engins de déneigement, c'est-à-dire que c'est la communauté de communes qui achète les engins de déneigement, pour déneiger les routes de l'ensemble des communes, débroussailler et tailler les bords de route au

printemps. Il y en a beaucoup, il y en a dans tous les domaines : environnement, on est entrain de faire une station d'épuration pour 60 millions de francs pour l'ensemble des communes du canton, il y a 5 ou 6 communes extérieures, il y a des sentiers de randonnée, panneaux, signalisation, on a construit un refuge en montagne. Les actions économiques sur la zone artisanale communautaire qui s'appelle la zone des Oeillettes, sur la commune de St-Martin-de-la-Porte. Et dessus il y a ce qu'on appelle un parc à bois de 3 hectares, où l'on stocke le bois qui est coupé dans nos forêts et qui est classé en essence, en qualité, par l'ONF et revendu : c'est un peu le supermarché du bois. Ça fonctionne très très bien. C'est la communauté de communes, enfin le district avant qui a réalisé cet investissement, mais toutes les communes de Maurienne, même hors Maurienne viennent entreposer du bois. On a un système d'arrosage qui permet de conserver le bois, on peut le revendre pendant 6 mois, 9 mois, 2 mois. Il y a tout un système de tri, de classement, donc une valorisation de notre bois sur place, parce qu'on exploite le bois en régie en forêt et donc il y a de l'activité pour 8 mois de l'année au moins. On a des contrats avec des fournisseurs, on livre sur place tant de mètres cubes, 1000 mètres cubes, 2000 ou 3000 mètres cubes. Des contrats sur trois ans de telle qualité de bois, ça dépend du contrat. C'est un travail très intéressant. On a plusieurs services en gestion, l'école de musique du canton, on vient de construire l'an passé une maison de l'enfance, halte-garderie, assistance maternelle. Au point de vue touristique, on a des actions aussi importantes avec la rénovation, construction de la gare routière, avec la création d'un emploi jeune qui travaille au niveau du canton sur des documents touristiques, l'animation. On vient de lancer donc l'année passée une opération rurale ORAC, ancienne ORAC : Opération Rurale d'Artisanat et de Commerce, donc avec d'autres cantons voisins. Actions pour l'artisanat...J'ai oublié une partie très importante puisqu'on a construit une maison d'accueil de personnes âgées dépendantes : une MAPAD, il y a deux ans. Ça a donc créé 21 emplois équivalents temps plein, et permis d'accueillir les personnes âgées du canton qui devaient partir sur d'autres secteurs, loin de leur famille. Voilà en gros les actions de la communauté de communes.

#### Mais la création de ce parc à bois est venue comment ?

C'est assez ancien. Donc le parc à bois c'est venu d'un problème qui s'est présenté il y a une douzaine d'années. On a eu un coup de vent formidable qui a couché beaucoup de bois en forêt, donc on a eu beaucoup de bois d'un seul coup à vendre et on avait du mal à le vendre. Donc l'ONF nous a proposé de l'exploiter, de le couper nous-

même, enfin nous-même par l'aide d'une entreprise et puis de le stocker de le vendre, ce qui s'appelait à l'époque « bord de route », au lieu de le vendre sur pied en forêt et donc moins cher, parce qu'il fallait l'exploiter, le transporter, le scier. Donc maintenant on fait plus que tout le travail à partir de ce coup de vent, on a exploité les bois on les a mis en bord de pistes en forêt, et les acheteurs, donc les gars ils ont plus qu'à le voir sur place et à l'acheter. Et on a vu que ça marchait pas mal, donc l'année suivante on a amélioré. Là on a pas eu de coup de vent, on en a profité pour faire beaucoup de coupes, pas des coupes d'essences que les acheteurs ne voulaient pas et puis on a amélioré après le stockage. Au lieu de le stocker en forêt où il est difficile à aller chercher, on l'a stocké en bord de route nationale, en fond de vallée, à des emplacements qu'on a trouvés. Et puis quand on les gardait longtemps, qu'on arrivait pas à les vendre ben ils risquaient de s'abîmer parce que les bestioles venaient s'y mettre. Donc on a trouvé un système, un emplacement plus important où on a mis en place un système d'arrosage et en arrosant le bois, ça le conserve. C'était encore un peu du bricolage, mais on avait déjà un emplacement plus important, ça faisait un hectare, un hectare et demie. Puis après cet emplacement a été pris par l'autoroute en 96-94. L'autoroute passait dans la vallée et passait sur cet emplacement, donc ils nous ont bougés. Donc on a acheté 12 hectares de terrains sur une commune pour faire un parc à bois de 3 hectares, cette fois bien équipé : enrobé avec des arroseurs, des numéros, des chalets pour la gestion, une retenue d'eau. On a une retenue d'eau plus haut, on pompe l'eau dans la nappe phréatique, on la pompe la nuit pour que ça coûte pas cher, on arrose la journée. Ça a permis de bien conserver le bois. D'ailleurs on a eu, le parc à bois ça a été une initiative régionale qui a été intéressante puisqu'on a eu une trentaine de délégations de forestiers, d'élus, de tous les pays d'Europe et même de Russie qui est venu voir notre système et depuis les dernières tempêtes d'il y a deux-trois ans et ben il y a beaucoup de régions de France qui sont venues voir notre système d'arrosage pour faire la même chose pour conserver leur bois. Ça permet de valoriser le bois sur place. C'est pas seulement les bois des petites communes, n'importe comment les petites communes avec un tel investissement, le tarif est moins cher le mètre cube et puis on entrepose le bois, on le classe, on le trie, il y a une vente maintenant, une vente par internet. Les gens n'ont même plus besoin de se déplacer, ils envoient leur ordre de vente, donc il y a une circulation de bois intéressante. On voudrait effectivement aller plus loin, parce que bon il y a une première valorisation sur place et on aurait souhaité derrière avoir, au lieu de vendre les bois taillés coupés on voudrait pouvoir les scier sur place. On est à la

recherche pour le moment et on voudrait un scieur qui viendrait s'installer sur cet emplacement. Ca créerai une dizaine d'emplois et on vendrait le bois transformé et évidemment plus cher. Il y a aussi dans les compétences le service de secours et d'incendie. C'est-à-dire le district, la communauté de communes maintenant, finance et s'occupe... On s'occupe aussi du transport scolaire et de bus de canton, de la fréquentation de la piscine. La communauté de communes finance pour tous les élèves d'écoles maternelles et d'écoles primaires des petites communes : on finance le transport, l'entrée de la piscine pour les petites communes. Le traitement des ordures ménagères, la communauté de commune finance l'ensemble du traitement, pour le moment le ramassage est fait par chacune des communes. Les ordures ménagères, la déchetterie, les carcasses de voiture. On fait un ramassage et un stockage par commune des vieilles voitures qui traînent dans la nature et on organise ce ramassage. C'est le district qui prend en charge. On stocke en un endroit. Ah j'oublie aussi dans les actions touristiques il y les sentiers, il y a un refuge important qu'on vient de construire de 5 millions de francs l'été dernier pour le secteur de la Pierre du barrage de l'Essort vers le Galibier. On a aussi réalisé une via ferrata en terme de ...dans le secteur sur le canton. Un point d'information...deux points d'informations touristiques. Vous en avez un à la sortie de l'autoroute, pour bien présenter les communes, bien présenter les stations, tout ça. On a trois stations, Valloire, Valmeinier et Orelle, trois communes plus rurales, plus industrielles telles que... [il parle de la plaquette]

#### Si ça vient de changer c'est pas évident de la changer

On va en sortir dans deux mois, trois mois, parce que bon c'est une publication qui sort tous les deux ans ou trois ans.

Est-ce que vous pouvez me dire qu'est ce qui selon vous fait vivre la vallée aujourd'hui ?

La vallée elle vit de deux activités essentielles, dont une qui augmente de plus en plus. Au siècle dernier, c'était, elle vivait à 80% d'industrie, de groupes en fond de vallée. Bien sûr vous avez l'aluminium. C'était l'aluminium, le gros : vous aviez Péchiney. Et puis, depuis 1950, une évolution actuelle vers une activité, donc la création d'une première station de ski en Maurienne, on en est là dans le système actuellement. Donc il y a une évolution très importante qui va vers, en direction du tourisme. Pour le moment, à mon avis, j'ai pas les chiffres du recensement parce qu'ils sont pas encore traités, l'activité industrielle, l'emploi industriel sont encore très majoritaires et très

importants : emplois à l'année, donc l'industrie est en générale bien payée l'industrie est ancienne, donc ça permet des revenus aux communes en terme de taxe professionnelle importants. Et le tourisme prend le relais et se développe beaucoup et il y a une inversion d'activité les 20 dernières années : des fermetures, on a du mal à en trouver d'autres derrière. Par contre l'activité touristique se développe très fortement surtout ces trois dernières années. Il y a eu un rush. Ces trois-quatre dernières années, le fait qu'on soit que la Maurienne soit en Zone de Revitalisation Rurale, c'est-à-dire qu'elle peut bénéficier d'avantages fiscaux importants, et pour ceux qui investissent pour faire des investissements, ça permet un nombre important, un nombre de...Donc il y a un peu une inversion nouvelle parce que je n'ai pas les chiffres. On doit être largement à 60% d'emplois industriels encore et donc il y en a 40% tourisme. Dans quelques années ce sera peut-être 50-50 avec, bon la nuance que l'activité touristique par rapport à des emplois industriels c'est beaucoup moins intéressant : c'est pas un emploi permanent, c'est saisonnier, et la saison elle ne dure que 4 mois. C'est des emplois qui sont saisonniers et qui [...] ne durent même pas.

#### Mais la Zone de Revitalisation Rurale ça a surtout bénéficié au tourisme ?

Pour l'essentiel, oui. Il y a aussi quelques avantages au niveau des zones artisanales, heu ça permet aussi d'être... d'avoir. On va être plus nuancé. Ça nous permet d'avoir des crédits européens, donc Europe, parce qu'on est en zone fragile, en développement, donc il y a des subventions, on bénéficie d'autres crédits, mais c'est très fortement le tourisme grâce à des mesures locales-nationales. Il y a des dégrèvements pour quelqu'un qui achète un studio , un appartement en station en Maurienne, récupère une bonne partie sur ses impôts. Il le met en location. Ça fait des investissements très importants sur le secteur. Par exemple la station de Valmeinier, ça fait effectivement une ou deux constructions par an depuis trois ans, donc ça oui.

#### Donc vos stations se développent beaucoup ?

Par rapport peut-être par rapport à la Tarentaise, qui s'est faite après la guerre, on est quand même limité, parce que je pense que l'époque ne s'y prête plus, c'est une époque différente. On est quand même par rapport à la vallée voisine, [...]il y a pas justement comme il y a 30 ou 40 ans...alors bon c'est vrai que la Maurienne conserve plus son caractère, sa vitrine, ses stations « usines à ski » soient plus conviviales soient plus... plus rurales, avec une qualité architecturale, il faut tirer les leçons des erreurs du passé.

C'est vrai que les différents modes de développement économique ont quand même bien marqué le paysage.

Bien sûr oui. Ben...il y avait l'industrie. L'industrie des 50 dernières années pour faire plus court parce que le développement industriel, ça se fait à partir de l'électricité. A l'époque où l'on avait pas de transport pour l'électricité dans les années 1880. Donc les entreprises sont venues en Maurienne, toutes, les grosses entreprises pour trouver de l'électricité sur place. Péchiney pour l'aluminium, sur la commune Métal-Temple c'est l'entreprise de Renault. C'est Louis Renault lui-même qui est venu s'installer ici pour avoir de l'électricité. La chimie s'est installée en Maurienne pour l'électricité, l'ONERA, certaines entreprises. Donc le paysage de la vallée a été très fortement marqué par ce développement de communes, en bien puis en mal aussi. Il y a eu une évolution très positive sur les 20 dernières années. Négative en terme d'emploi puisque les entreprises ferment, mais au niveau environnement, c'est une bonne partie de ces vieilles usines qui ont été démolies, l'autoroute en a démolies pas mal. On a une image de la vallée qui reluit. En comparaison, il y a quarante ans, il y a 20 ans, c'était pas fait. Il y a une forte évolution qu'il faut[...]. en bien, et en moins bien puisque de toute façon c'est pas très intégré en 40 ans les événements ont fait évoluer.

Il y avait des évolutions ?

Dans le passé, il y avait quelques gâchis mais actuellement il y a des intégrations au niveau de l'architecture commune. Mais bon [...]

Qu'est ce que vous pensez qui peut attirer aujourd'hui les entreprises en Maurienne ?

Les entreprises en général ou vous parlez plus industriel ?

Oui.

Au niveau industriel il y a d'abord une bonne communication. On a l'autoroute tout le long. Alors ça il faut voir avec l'entreprise, il y a des gens qui viennent plus, généralement ça c'est toutes les régions de France, pas toute, mais enfin quand même, une belle emprise avec une bonne desserte autoroutière, une bonne desserte même routière, une nationale accessible. Une desserte ferroviaire qui est bonne, on pourrait penser qu'on pourrait se développer davantage mais, il n'y a sans doute pas que ça. Il y a sans doute l'image générale de la vallée qui pourrait aussi attirer les industriels, les personnes, les techniciens pour qu'ils viennent travailler, s'implanter en Maurienne. La proximité de l'Italie pourrait être aussi un atout, pouvait être, il y a une dizaine une

d'année, c'est pas toujours le cas. On a pas réussi à attirer non plus de nombreuses entreprises italiennes. Il y en a quelques-unes mais, sur les zones d'activité pour l'essentiel. Après les autres, après on les retrouve dans toutes les régions. On a aussi la bonne organisation au niveau de la vallée, même si elle pourrait être améliorée. La vallée est regroupée en Syndicat de Pays de Maurienne, une Association des Maires de Maurienne qui existe depuis 30 ans, justement parce qu'au départ pour faciliter la reconversion industrielle, quand on a commencé à avoir des fermetures. Au début on réagit de se regrouper ensemble pour embaucher des techniciens, rechercher des entreprises. C'était la première idée de l'Association des Maires, qui s'est regroupée. Depuis un an, 2001, on s'est organisé, on s'est structuré un peu plus solidement en syndicat à vocation multiple, le Syndicat de Pays de Maurienne qui rassemble les 60 communes de Maurienne. Donc il y a un service économique qui s'appelle Maurienne-Expansion qui pourrait, non qui aide les entreprises, à chercher, à s'installer sur les pôles, qui conseille, qui recherche des emplois. Il y a quand même une organisation qui me semble pas trop mauvaise, il faudrait pouvoir comparer avec d'autres pour voir si mon jugement est bon car je ne connais que ce fonctionnement là ou presque. Il faudrait voir une autre région pour dire en réalité qu'on est pas trop mal organisé.

#### Et donc la proximité avec l'Italie joue pas vraiment...

Un petit peu. Il y eu quelques entreprises italiennes qui se sont installées en Maurienne. A St-Jean-de-Maurienne avec Sampion. Mais pas autant qu'on l'aurait souhaité ou qu'on le pensait à un moment.

#### Pourquoi ?

J'en sais rien. Il faudrait poser la question à Maurienne-Expansion, à celui qui s'occupe de Maurienne-Expansion : encore que le responsable actuel est là depuis pas très longtemps donc... mais les directeurs qui l'ont précédé ont fait des démarches auprès des Italiens. Pourquoi ? Il y a sans doute des raisons de législation aux entreprises italiennes, donc les grosses grosses boîtes elles ont les moyens de... techniques, juridiques, intellectuels de résoudre les problèmes législatifs etc... mais pour une entreprise moyenne et petite, il y a quand même... c'est quand même assez compliqué un changement complet. Il y a un scieur, un scieur italien qui venait s'installer sur le parc à bois. Chaque fois les règles ne sont pas vraiment les mêmes qu'en Italie, les dossiers : elles s'étonnent qu'on leur demande un bilan, qu'on leur demande des choses comme ça. Ils ont besoin d'avoir toute la législation du travail qui

est un peu différente en Italie et en France. Jusqu'à maintenant il y avait tout un tas de dossiers, sur les problèmes de la différence, mais je ne crois pas que ce soit un élément essentiel. Quand on décide de s'installer sur un territoire c'est pas le principal élément. J'ai vu sur des législations sociales des salariés qui entrent pas, sur la fiscalité qui n'est pas la même. Bon le fait de changer de pays pour une entreprise c'est pas aussi simple, parce qu'il y a la langue aussi, même pour communiquer il faut que les responsables locaux qui parlent français, parlent les deux langues, l'italien et le français, pour que l'entreprise qui s'installe sur place puisse communiquer et se comprendre avec le siège social qui reste en Italie. Bon il y a quand même des complications.

Et au niveau institutionnel ? il se passe quelque chose avec l'Italie ?

Oui ben il y a les Chambres de Commerces qui sont représentées, il y a des missions de recherche d'entreprises à Chambéry, il y a des recherches faites d'échanges, des représentations aussi, mais pas...Mais c'est pas facile à mettre en place.

Et donc tout à l'heure vous parliez de l'autoroute. Et finalement est-ce que ça a apporté quelque chose ?

Ben l'autoroute a au moins apporté pendant la durée des chantiers un peu de sacs mais voilà. Il n'y a pas effectivement sur le plan industriel une activité importante des entreprises locales. Donc le travail une activité locale, puisque sur les entreprises extérieures qui venaient faire le chantier, et ben il y a eu des répercussions sur l'hébergement restauration, les finances communales en terme de taxe professionnelle, là, à St-Michel l'autoroute passe en bordure de la commune. Mais bon par rapport au chantier, déjà la quantité, la vallée est étroite, il faut faire des ponts, trois, il faut faire des tunnels, bon des ouvrages très importants, des échangeurs et tout ça. Donc il y a eu de très importants chantiers. Les entreprises étaient sur place, et ont eu des répercussions financières intéressantes en taxe professionnelle, d'activité économique au niveau des restaurants, de l'hébergement, des résidences de tourisme. Après il y eu des points très positifs comme je vous le disais tout à l'heure en matière d'environnement, d'image de la vallée, du moins au début de l'ouverture de l'autoroute, on avait une image, jusqu'au tunnel du Fréjus, on avait une image complètement changée. C'est mieux du point de vue touristique, c'est beaucoup mieux une belle vallée verte, agréable. Il faut pas exagérer mais il y a une image qui a changé, mais... puis malheureusement quand même, depuis que le tunnel du Mont-Blanc est fermé on est reparti sur une image un peu négative parce que tous les camions passent en Maurienne, dès qu'il y a un problème et ben

justement c'est la Maurienne, c'est ...on est reparti malheureusement dans un effet un peu plus négatif, c'est une tâche le fait qu'il y ait les camions sans arrêt les camions[...] bon c'est pas quotidien on circule bien sur la vallée de la Maurienne, mais ça repart, c'est reparti. Là les entreprises qu'on prospecte, c'est certain c'est un spectre qui nous colle à la peau en disant le fond de la vallée c'est industriel. C'est un type de fond de vallée, le fond de vallée par secteur, c'est quoi ? Ca je suis étonné, si on me dit le fond de vallée si vous allez en Haute-Maurienne, dans les vallées... je pense que c'est pas mal là.

Et tout cela ça joue surtout à quelle niveau ?

Ca peut jouer sur toute, alors ça peut jouer, on en sait rien. Ces politiques sur des endroits en Maurienne, on en sait rien. Mais ça peut jouer sur cette image de communication négative, ça peut jouer au niveau touristique, pour les gens qui viennent au ski en Maurienne, qui voient tous les camions en bas, ils vont avoir envie d'aller voir ailleurs. Je ne sais pas si ça a un impact, mais on peut pas l'ignorer en tout cas. Il doit y avoir aussi un impact au niveau de l'industrie, je dois dire qu'on est une région agréable, dans laquelle le personnel sera d'accord pour venir. Mais c'est invérifiable, c'est inquantifiable. Ca se saurait.

Et en ce moment on entend beaucoup parler du projet de TGV Lyon-Turin et vous en penser quoi de ce projet ?

Ben nous à l'endroit où on est placé, parce qu'il y a des points de vue différents selon la situation en Maurienne : vous allez voir l'écu du bas de la vallée et un écu d'à partir de St-Jean, vous aurez peut-être des versions un petit peu différentes. Si vous voulez je peux vous faire un peu une synthèse des différents points de vue. Nous, on est très favorable parce qu'à partir de St-Jean-de-Maurienne il y a un tunnel qui est prévu, donc on aura quand les travaux seront faits, dans dix ans, on aura pas, on aura plus les nuisances de bruits de trains. Bon parce que ce sera en souterrain, donc on a que les avis favorables, 100%. 100% mais 100% positif. C'est pareil qu'à l'autoroute : ça développe l'activité locale, c'est l'autoroute multipliée par 15 ou 20 en investissement : simplement le tunnel de base, qui passe quelque part par-là sous la mairie, c'est une boîte c'est conditionnel, ça coûtera 80 milliards de francs, sans compter les autres investissements ça c'est à long terme, donc on prévoit. A court terme on a quand même quelques inquiétudes, partagées par l'ensemble de la vallée. A court terme surtout avec l'évolution actuelle, en France, c'est de mettre les marchandises sur les trains c'est de

mettre les camions sur les trains. En priorité, les marchandises, les containers pour moi, plutôt que de mettre les camions sur les trains, ça a des coûts. Bon il peut y avoir les deux sur des passages limités on peut mettre les camions sur les trains comme dans notre secteur, donc il risque d'avoir une augmentation très importante de la circulation ferroviaire et comme vous savez que la vallée de la Maurienne il y a quand même des habitations en général on les passe comme chez nous au milieu des habitations donc il y a, voilà, des trains avec pas suffisamment de protections sonores parce que ce sont des lignes anciennes qui sont faites à l'ancienne et pas avec des techniques de construction actuelles. Donc tout au long de la vallée il y a une crainte d'augmentation du bruit et donc de trains. On craint des ... on demande des protections sonores, et en attendant que tout soit réalisé. Bon il y a le tunnel de base mais après il y a d'autres tunnels en aval, il y a celui qu'on appelle Belledonne. Donc en attendant que tout cela soit fait les trains vont continuer à circuler sur les lignes actuelles, donc il y a une crainte négative, de pollution sonore et dans l'ensemble de la vallée il y a quand même un avis de principe favorable, pour que les travaux se déroulent le plus vite possible pour que la situation intermédiaire, sur 10 ans, dure moins que 10 ans pour qu'on ait le moins longtemps possible de bruits. Étant donné les investissements techniques engagés c'est tout ce qu'on peut faire. Donc nous on a de nouveau, au niveau des élus, fait de la résistance auprès des élus qui sont touchés.

#### Et pour l'économie locale ?

Ben l'économie locale c'est un peu la même chose que l'autoroute. il faut voir deux périodes. Il faut voir la période pendant les chantiers, pour l'économie locale c'est fantastique les chantiers de cette ampleur, qui vont nous emmener pendant une dizaine d'années une activité très très importante, c'est mieux. Donc avec cette ligne TGV, cette activité, il y a une augmentation très importante parce que les gens mangent consomment et vont créer une boucle parce qu'ils consomment des services, de divertissement, d'accueil, de logement pour une courte période puis après il y a toujours le problème de fin de chantier où on redégringole à la situation antérieure, donc on va essayer de gérer au mieux ça et d'anticiper les fins de chantier. On y travail actuellement. La période de chantier c'est obligatoirement très positif. Il faut quand même dire que c'est quand même très positif d'une façon plus large pour l'Europe, j'allais dire pour la France mais pour l'Europe, il y a une liaison ferroviaire pas seulement TGV, pas seulement voyageur. C'est une liaison ferroviaire qui couvre les

marchandises aussi. Donc ce qu'on vient de dire avant sur les camions on espère qu'il y aura beaucoup plus de marchandises sur le rail, soit sous forme de container, soit sous forme de camions pour au moins contenir l'augmentation des camions, parce qu'il y a une augmentation régulière très forte chaque année. Il faudrait arriver à ce que les camions n'augmentent pas, et si possible qu'ils diminuent quant à faire. Donc c'est effectivement important, ça devrait nous permettre d'aller dans le bon sens, d'inverser le rapport entre le rail et la route, c'est-à-dire de voir beaucoup plus de transport sur rail, qui est quand même une tolérance je ne sais plus dans le tunnel de base, pas seulement la partie dans le tunnel sur les voies nouvelles il y aura le TGV, il y a des émissions, des contraintes qui sont plus importantes qu'il y a 50 ou 60 ans. Donc c'est un événement très positif au niveau de l'Europe, des échanges entre la France, l'Italie et le Moyen-Orient. Là où il y a un intérêt, bien sûr touristique parce que le TGV a terme transitera plus de voyageurs, et au niveau du tourisme ou même industriel. Si quelqu'un vient s'installer, s'il veut aller à Paris, bon en 3 heures de temps il sera à Paris. C'est intéressant pour les industriels, c'est intéressant pour... au niveau touristique aussi, pour les stations. Avec ce qu'ils viennent de faire, les 35 heures, là. Il arrive dans la région le vendredi soir et le dimanche il arrête le ski à 5 heures et le dimanche soir il est chez lui à Paris. Il y a des arrêts au moins à St-Jean-de-Maurienne, pour desservir la vallée, c'est pas... moi je dirai ce qui importe pour l'avenir de notre vallée.

Et vous pensez que du côté italien ça peut renforcer...

Du côté italien, il y a tout secteur confondu ça fait un certain moment qu'on a un certain retard. Côté Maurienne si vous voulez il y a 5 ans il y a eu une mention commune, je dirai d'écarts, de divergences entre... selon les positions géographiques il y a eu un certain nombre de propositions de textes à découper longuement pour approuver. Ça a été largement... donc mis à part un ou deux...un il y a un avis très favorable de principe pour cet équipement. Côté italien c'est beaucoup plus nuancé et même presque opposé. Donc les instances de parcs nationaux, de la SNCF italienne... il y a peut-être une moins bonne information, moins bonne concertation. En France, on nous a présenté à différents moments les différents tracés, on nous a demandé notre avis. On est associé au projet. On essaye de prendre en compte à peu près nos propositions. En Italie il y a peut-être une moins bonne information, ou une opposition bien plus vivante au niveau de cette équipement et les populations et les élus vont s'opposer en voyant que la partie négative c'est-à-dire le bruit, un nouvel équipement, il

y a déjà la route, il y a déjà le rail, il y a déjà tout un tas de trucs, il y a déjà l'autoroute. Bon il faudra arriver à faire passer encore un TGV, et dans un fond de vallée, et ça c'est pas facile, parce que je connais pas bien le pays mais bon. Donc côté italien, dans la vallée proche en tout cas du côté des élus il y a un peu plus de réserves, même de l'opposition. Ce sont des gens, qui font de l'opposition au problème. Alors que chez nous, chez nous c'est pas spécialement[...]ce dispositif en Italie en Europe[...].

Donc il y a quand même quelques dissonances avec quelques acteurs sur ce projet ?

Dissonances entre la France et l'Italie ?

Pas forcément...

Niveau...

Pas le même point de vue que la SNCF, que la région...

Chaque niveau, la région, quand on parle de la région c'est la région Rhône-Alpes. Donc la région a une vision un peu plus large, donc a d'autres... moi je vois le secteur Maurienne, la région voit le secteur jusqu'à Lyon. La région est totalement au-dessus, donc là globalement c'est l'élite de la société française, elle est très favorable à cette liaison. Ce que fait la région, des grosses discussions sur le tracé, sur la région chambérienne par exemple où il y a plusieurs tracés possibles, donc là il y a une grosse discussion plus favorable à un tracé qu'à d'autres. Sur le tracé c'est plus difficile, quand il passe pas sur une commune les gens sont favorables, enfin surtout le tracé il va bien. Celui qui est élu doit prendre en compte les remarques des habitants de la population, et ben ils doivent faire la remarque de dire que le tracé il est pas bien parce qu'il crée des nuisances sur la commune. Mais il y en aura toujours, de ce genre de remarques sur un tracé qui [...]bon après il y a le point de vue. Bon la région va avoir un point de vue régional et plus global. Le département aura déjà une situation plus limitée et plus généraux. La Maurienne, elle, a une vue d'ensemble et puis après vous avez la vue de chaque maire et encore, et là sur la commune vous pouvez avoir des points de vue différents. Sur la partie centrale ou ça traverse la ville, enfin le train actuel, après il y sera plus. Le train actuel que l'on doit développer, ben sur la partie centrale, le train crée des nuisances, parce qu'il traverse la zone commerçante, habitée et puis après non, il y a rien de particulier.

Est-ce que vous pouvez m'indiquer des regroupements professionnels locaux ?

Des groupements professionnels ? Donc d'employeurs ou de ?

### D'employeurs.

D'employeurs. MEDEF pour certains, les grosses entreprises. Après il y a des groupements plus propres au secteur, c'est-à-dire qu'il y a les commerçants et artisans. Par exemple pour mon secteur, le canton il y avait une association communale de commerçants et artisans et depuis qu'on a lancé l'opération de l'ORAC sur l'ensemble du canton ils se sont transformés en groupement économique du canton. Il y en a un sur Modane, il y a un groupement économique artisan commerçants sur Modane, il y a en un sur St-Jean. Il y les artisans eux-mêmes qui sont un peu regroupés entre eux. Ils s'associent encore bien les artisans. Les commerçants c'est plus par canton. Il y a trois cantons qui sont organisés. Celui de la Chambre je sais pas. Il y a celui de Modane, qui est organisé, sur St-Michel qui est regroupé sur l'ensemble du canton donc à St-Michel il n'y en a pas, sur St-Jean il y en a une importante le volet ORAC. Une très grosse.

[coupure, il devait parler de l'ADEMA, association locale de BTP créée spécialement pour la construction de l'autoroute] Après il doit y avoir des groupements d'entreprises sur certains chantiers, mais c'est momentané. Il y a deux trois entreprises qui se regroupent pour un gros gros chantier, mais ça va pas au-delà.

### C'est juste pour un chantier c'est pas...

Alors il y a une organisation d'entreprises d'ailleurs Maurienne-Expansion aussi sur ce sujet, qu'il serait intéressant que vous rencontriez.

Je l'ai déjà rencontré. Vous pourriez m'indiquer des entreprises que je pourrais aller voir ?

Sur le secteur ?

### Oui

Sur le secteur on a principalement un groupe, Métal-Temple, qui a 200 salariés. Nous on a dû faire face à la fermeture de... d'une grosse entreprise de 125 salariés il y a deux ans. Il faut dire que Métal-Temple au départ, c'est-à-dire il y a 10 ans, 12 ans c'était qu'une seule entreprise, qui s'est vendue, donc Métal-Temple, l'autre entreprise s'appelait Former. L'entreprise a donc fermé, il y a ce type de production ce type d'industrie. Les autres entreprises sont des entreprises surtout de travaux publics la plus importante maintenant c'est GTM-Motuno, en terme de salariés, pour l'instant. Après autre, c'est des petits, ça dépend qui vous voulez voir. C'est celui qui s'appelle Char qui a 10 salariés, vous avez Richiero qui a une vingtaine de salarié, il y a Juillard qui a 8

salariés. EDF a pas mal d'emplois, il y a les conduites forcées, il y a les barrages, les voltages, les productions industrielles. Après il y a les entreprises de remontées mécaniques, si on prend le canton. Et là c'est 150 salariés, en saison. Il y a la régie de remontées mécaniques de Valmeinier- Valloire SEMIVAL, les remontées mécaniques. Orelle a des remontées mécaniques.

Après il y a pas de PME-PMI ?

Pas beaucoup, pas assez. Le Problème de la Maurienne c'est qu'il y a surtout cette grosse entreprise et tout ça et après pas assez d'entreprises, sur le secteur de St-Michel. St-Jean il y en a peut-être davantage, mais St-Michel, on est un peu ... entre 5 et 20 salariés, on est pas... on peut les compter. Mais ça manque.

Ca manque dans quel sens ?

Ben c'est-à-dire, dans le sens qu'il faut qu'il y en ait plus parce que ça crée plus d'emplois. Puis 10 entreprises de 10 salariés c'est presque mieux qu'une de 100. Parce que 10 entreprises de 10 salariés, si une se casse la figure ben il y en a encore 90, alors que si c'est une entreprise de 100, ça marche c'est bien, c'est un bon truc mais le jour où elle ferme ça fait 100 emplois de moins. Ce serait une diversification dans l'activité économique qui serait intéressante. Parce que s'ils sont sur des activités différentes, parce que sur des activités différentes, il y a toujours des activités qui marchent. On voit ça en Haute-Savoie où il y a plus de petites et moyennes entreprises, ça fait donc un tissu plus solide, et qu'on a pas parce qu'on a que des grosses ce qui nous pose un tas de problèmes, nous en Maurienne parce qu'on a pas trop de ski et que Pêchiney, on sait pas, et ces grosses entreprises à chaque fois ça fait 100-150 emplois qui ont disparu qui sont mutés, ça fait de grosses pertes d'activité. Ca fait de gros morceaux d'industries qui tombent.

Merci

C'est bon ?

Oui. Je pense pas en avoir oublié. Ah si, est ce que vous pourriez me décrire votre parcours politique ?

Ma vie d'élu, c'est mieux.

Voilà.

Oui. J'ai été élu conseiller municipal en 77 et j'ai été élu conseiller général en 1979, deux ans après. J'ai fait deux mandats de conseiller général de la Savoie, donc jusqu'en 1988. J'ai été réélu conseiller municipal en 84. Je suis devenu maire en 89, pour mon troisième mandat. J'ai été élu président du syndicat de... du syndicat de ramassage scolaire sur l'ensemble de la Maurienne, sur les 5 cantons. J'ai été président de l'Association des Maires de Maurienne à un moment donné, j'ai proposé la création du Syndicat de Pays de Maurienne, dont j'ai pu assurer jusqu'au bout la création du Syndicat de Pays de Maurienne. J'avais proposé lorsque j'étais pas encore maire la création, de transformer le SIVOM en District du canton de St-Michel pour des raisons fiscales, puisqu'on avait plus d'avantages.

## **Entretien avec François, cadre d'une entreprise de sous-traitance industrielle**

Pour commencer j'aurais voulu savoir depuis combien de temps vous êtes installés ici ?

A Pontamafrey ?

Oui.

On est installé à Pontamafrey depuis 99.

Et qu'est-ce qui a motivé votre installation ?

Ben, c'est s'agrandir parce que, avant mon patron, avant, je travaillais pas avec lui il était sur la zone industrielle de St-Jean-de-Maurienne, il avait deux trois quatre personnes. Donc pour développer sa société il a racheté les bâtiments ici, qui étaient les anciens bâtiments de la société Bordas. Donc j'avais travaillé chez eux 24 ans puis ils ont délocalisés, il y a un an, une première fois, puis une deuxième fois. Ils ont fermé ici pour s'installer sur Albertville, et il a racheté ici mon patron avec son associé.

Vous aviez d'autres choix de localisation ?

Le choix, oui probablement, mais ici le plus intéressant... le bâtiment était déjà tout prévu, à part les transformations, quoi, les bureaux qui ont été faits, l'atelier a été agrandi, on a agrandi l'atelier, de 20 mètres, hein de 4 travées. C'est pour ça que bon c'était un bâtiment qui existait déjà.

Il n'y a pas eu de changement d'activité ?

Non, c'est la même.

Et c'est quoi ?

Tout ce qui a trait à la maintenance industrielle, charpente, bardage, chaudronnerie, tout ce qui touche à l'industrie lourde. Tout ce qui est ferraille, tout ce qui est l'industrie lourde, on fait tout. On fait tout, quoi.

Donc c'est plus une production c'est industriel, c'est artisanal ?

Bon en fait on fait de tout. Quelques fois on arrive à travailler sur des parties, pour des individuels, mais on évite. Maintenant c'est plutôt industriel je dois dire.

Qui sont vos principaux clients ?

Nos principaux clients alors c'est les principaux donneurs d'ordres de la vallée : Péchiney, Métal-Temple, l'ONERA, un petit peu la SNCF, Atochem, en Tarentaise. Bon après Péchiney, bon Péchiney il y a plusieurs groupes, hein. Il y a Péchiney-St-Jean-de-

Maurienne ; après il y a PEM qui fait plutôt la partie silicium, donc voilà tous les gros donneurs d'ordres de la vallée. On travaille beaucoup en région Rhône-Alpes, quoi, on essaye pas trop...bon ça m'arrive d'aller à Paris, parce que bon c'est pas évident à gérer.

Donc, en fait, ça reste assez régional ?

Ben ouais, pour l'instant la vallée elle est encore bien industrielle, donc il y a de quoi faire, je veux dire. Il y a de l'industrie, il y a de quoi faire.

Vous essayez de démarcher d'autres clients ?

Heu...pour l'instant on a un produit...on travaille beaucoup avec Montaz, les remontées mécaniques...avec les remontées mécaniques, avec les stations aussi, on fait des bouts de remontées mécaniques, des télésièges et tout ça. Aujourd'hui on essaye pas trop de développer aujourd'hui parce que le problème aujourd'hui...on a des clients qu'on essaye de satisfaire, parce que bon on fait de la maintenance industrielle, ce qui veut dire que bon ben le client m'appelle... il m'appelle maintenant, il me dit tout de suite il me faut quatre personnes, donc il faut que je le dépanne. On a des plannings qui sont pas évidents, d'un jour à l'autre ça peut tout changer. Ils ont des coups durs, bon au niveau de la maintenance dans les grosses industries, ils ont du personnel chez eux mais quand ils ont des coups durs ils font appel à nous, quoi. Donc il faut être, je dirais, même le week-end, si on doit travailler le week-end et tout il faut être présent. Alors aujourd'hui on essaye pas d'aller démarcher des clients parce qu'on veut déjà satisfaire nos clients. Bon on 30-35 personnes, bon le jour où on a un gros problème, ben, on arrive pas à trouver de main d'œuvre. Bon c'est vrai qu'on a eu un métier à une époque qui était un peu dévalorisé, quoi, je veux dire les métiers manuels, donc aujourd'hui on a de gros problèmes qu'ont nos collègues : chercher de la main d'œuvre. On a un problème, c'est vrai qu'on trouve personne. On n'arrive pas à trouver de la main d'œuvre qualifiée.

Et vous recrutez comment ?

Par agence, ANPE, par bouche-à-oreille, il y a des gens qui viennent nous voir. Bon il y a des gens qui...font monter les enchères, le gars qu'est bon aujourd'hui, il vient chez l'un, chez l'autre pour dire...de vendre. Et ils ont raison.

Quelles formations ?

Bon ben nous c'est chaudronnier, monteur, métallier...manuel, c'est des travailleurs manuels, qu'on recrute aujourd'hui. Mais à l'école on n'apprend pratiquement plus. Dans les

années qui viennent, dans toutes les sociétés, moi j'ai des collègues, ils me diront on trouve plus de main d'œuvre, on a le boulot mais on a pas la main d'œuvre.

#### Ces formations elles se font où ?

Ben les jeunes, ben les jeunes aujourd'hui, c'est des jeunes qui sont des privilégiés vous savez. Les jeunes se sont des étudiants, ils ont pas tort j'ai pas dit.... Il y a des métiers manuels aujourd'hui qui vont devenir....C'est vrai que bon des fois moi j'aurais eu des garçons, moi j'ai eu que des filles, j'aurais eu des garçons c'est vrai que je les aurais pas forcément orientés vers...c'est vrai qu'à l'époque le manuel, ben c'est vraiment, on va dire la 5<sup>ème</sup> roue du carrosse. Et aujourd'hui c'est le contraire. Bon aujourd'hui un bon professionnel aujourd'hui il gagne autant que certains dans des bureaux. C'est une denrée qui devient rare.

#### Et en général ils viennent d'où vos employés ?

Partout. Bon...De la vallée, on en a d'autres qui viennent du bassin chambérien...de partout. Il y en a d'autres qui se déplacent du centre de la France, là on en a deux-trois qui se sont déplacés, qui sont venus chez nous, en relation avec l'ANPE, qui cherchent du travail. Ils viennent de régions de France où les usines sont fermées. Les gars viennent chez nous c'est vrai qu'ils sont émerveillés à comparaison de chez eux, la Normandie, la Bretagne. Les gars ils disent quand on voit les gens chez vous ils se plaignent, qu'ils viennent chez nous. Mais bon par contre il y en a un qui est reparti, sa femme se faisait pas dans le coin, mais bon. Il y a beaucoup de gens. Là, on en a encore pris un...j'en ai pris un en essai là, il y a 3 semaines en arrière il vient aussi de Normandie, il vient de Nantes. On va peut-être le reprendre au mois d'août, et puis si ça fait effet et ben il sera embauché chez nous, il va déménager. Mais bon on galère, il faut galérer pour le personnel.

#### Quels sont les principaux professionnels du secteur ? De votre secteur, dans la chaudronnerie, maintenance industrielle ?

Les concurrents avec nous ?

#### Oui

Ben il y a Clauser...ben je veux dire il y en a plein, il y en a plein qui se déplacent. Il y en a plein. Si vous regarder le coin, il y a Dumas,...il y a Dumas....il y a ...il y a Trivero...il y a ...plein de sociétés bon les noms...et puis il y a des gens qui viennent de plus loin...Il y a des gens qui viennent du centre de la France, il y en a qui ont pas de boulot chez eux qui viennent, qui travaillent qui repartent. Aujourd'hui on travaille avec des étrangers, il faut se cramponner, le problème c'est qu'ils ont pas les mêmes ...ils ont pas les mêmes, je dirais

charges que nous : on va passer aux 35 heures ce qui va être très dur à gérer. Aujourd'hui... Ca va être très dur à gérer. Nous on paye 39 heures à nos gens qu'on ne vend pas, parce qu'on les paye 39 heures ce qui est normal, mais de 35 à 39 heures c'est des heures qu'on ne vend pas. Mais bon. Bon ça veut dire qu'on en arrête là, il y en a qui prennent leurs soirées, à raison de 10 heures, il y en a beaucoup qui se déplacent, bon le marché il se déplace continuellement, bon je veux dire nous on se déplace, on travaille beaucoup. On va dire en ce moment notre potentiel il est à 30-40% sur la Tarentaise. Bon et ceux de Tarentaise ils viennent chez nous, pareil. Il y a plein de noms mais je ne les ai pas tous en tête.

Donc c'est des aires assez larges...

Ah oui oui bien sûr des gens, vous avez des gens qui viennent, ils rentrent tous les soirs, ils rentrent tous les jours. C'est pas local.

Est-ce que vous faites partie d'un regroupement professionnel ?

Regroupement ?

Des associations ou...

Je peux pas vous répondre moi, parce que là, moi c'est plutôt la partie technique, moi je suis directeur technique. Oui je pense que peut-être que oui il doit faire partie du syndicat du bâtiment, ça c'est sûr, le bâtiment, mais après non c'est une chose que je ne connais pas

Vous savez pas s'il y a des associations au niveau local ?

Au départ il y avait pas mal de contact avec Maurienne-Expansion. Maurienne-Expansion vous connaissez ?

Oui

Hein, qui est là pour aider au développement. Bon je sais qu'il y avait pas mal de rapports, mais bon moi je fais tout ce qui est partie technique.

Est-ce que vous avez des fournisseurs ?

Oui

Ils viennent d'où ?

Savoie-Métal... heu qui est-ce qu'il y a encore ? les noms moi... La secrétaire pourra vous donner tout ça. La partie achat c'est elle qui gère. On a plein d'acheteurs, bien sûr, parce que... Savoie-Métal, on en a plein, plein, hein. Tous les marchands d'acier, tous les marchands de ce qu'on a besoin spécifiquement dans nos parties de travail, quoi, en mécanique, en n'importe quoi.

Où se situent-ils ?

Ben là ça dépend. Dans toute la France. Ca dépend tout...si on a besoin de pièces bien techniques, des trucs bien pointus...ça peut-être beaucoup sur la région lyonnaise, mais des fois ça peut être plus loin, quoi. C'est spécifié, quoi...Chambéry, Chambéry...Haute Savoie, Vous savez il y en a de partout, sur toute la France on va dire. Aujourd'hui vous transportez pour rien. On demande une pièce à Paris, le lendemain matin on l'a ici. Alors bon maintenant on en a plein je veux dire, des fournisseurs, on en a peut-être...pas des cinquantaines, mais peut-être pas loin, quoi. Parce que ça dépend tout, parce que nous comme on touche à tout, je veux dire ben des fois dans l'usine on a des matériaux, des...des...des choses c'est bien spécifique, on trouve pas n'importe quoi ici, on cherche dans d'autres régions, quoi. Mais bon on a plein de fournisseurs. Mais bon c'est pas obligé, parce que bon...

#### Au niveau local ?

Ben au niveau local, il y a Décot et Cabot qui est placé Sur St-Jean-de-Maurienne mais bon la maison-mère est sur Chambéry, hein, ils ont une agence sur St-Jean. Après local qu'est-ce qu'il y a d'autre ? Ben oui des fois Samse, ça peut nous arriver de nous servir chez Samse. Arpin, aussi, beaucoup chez Arpin quand on fait de la toiture on se sert beaucoup chez Arpin, tout ce qui est matériaux est chez Concept, on fait le plein de tout ce qui est un peu la plomberie, la tuyauterie, les cuivres ont va chercher...Partout, hein.

#### Et comment interviennent-ils sur l'entreprise ? les livraisons sont fréquentes ou...

Ca dépend. Certains viennent chaque semaine nous voir, ou tous les 15 jours viennent nous voir. Pour nous demander nos besoins, hein...Il y a des fournisseurs, c'est comme tout ils ont le soucis de la... de la menuiserie aluminium, on fait de la...de la ...tout ce qui est serrurerie , portes d'habitation d'immeuble, tout ce qui est métallique tout ça. Alors on a des fournisseurs sur la région grenobloise, qui sont tout ce qui est partie serrurerie quoi, charnière, tennelle, un peu tout ce qui est...quand vous voulez une porte, une porte avec une poignée. En général ils passent tous les 15 jours, tu vois. En général ils viennent, ils relancent, ils viennent une fois. Après quand on a besoin d'une certaine chose, là effectivement je suis entrain de travailler avec ICA. ICA c'est un marchand de porte professionnel. Bon si j'ai une porte paf je l'appelle, il m'envoie son fax, après on fait, on va pas dire la routine mais sûrement...après c'est par habitude après c'est des fournisseurs avec qui on s'entend très bien, bon on en a plusieurs parce qu'on les met en concurrence comme nos clients font avec nous. On en a toujours minimum 2 à 3, quoi, même si on a pas fait l'achat, si on va devoir faire l'achat...tout ce qui est acier on en met pratiquement à chaque fois trois en concurrence, comme pour nos clients. Parce qu'aujourd'hui nos clients, quand ils ont un marché, bien

souvent ils vont consulter 4 ou 5 personnes, 4-5 entreprises quelconques. Bon nous on compte quand même, si on peut faire jouer la concurrence, c'est tout bénéf.

### Et comment vous les choisissez ?

Ben comment on les choisit ? comment on les choisit ? C'est qu'au départ il y a un contact qui a bien passé. Ben après parce qu'ils sont sérieux dans leur travail, hein, au niveau des délais, des prix...du matériel, je sais pas moi....Ca roule comme ça. On va pas chercher...On va pas chaque fois chercher...les...les, non. On a des fournisseurs qui sont, bon moi ça fait quand même trente-cinq ans que je suis dans le métier. C'est sûr aujourd'hui, bon ben aujourd'hui je connais la valeur des choses, dans ma partie, je sais ce que ça vaut. S'il y en a un qui est moitié moins cher, je ne le prendrai pas parce que bon ce gars...il est pas crédible. Il faut faire attention, aujourd'hui on n'a pas le droit de se tromper. Après une fois qu'on a des fournisseurs avec qui ça se passe bien, on va pas en chercher ailleurs non plus. Eux sont contents de nous avoir, nous on est content de les avoir. Il y a pas de problèmes. Ca roule comme ça. On est pas là, parce que c'est vrai des...des fournisseurs il y en a... on ne peut même pas les recevoir, on va dire, tous les jours il en passe 2 ou 3, mais on les reçoit pas, parce que bon une fois qu'on a des fournisseurs avec qui ça se passe bien on va pas rechercher parce que c'est sans arrêt des gars bon...c'est vrai que non, bon. D'abord on passerait tout notre temps à recevoir des fournisseurs, on a pas que ça à faire, quoi. Quand ça se passe bien il n'y a pas de raison d'aller voir ailleurs, quoi, du moment que ça se passe bien que le service est tip-top...les...ce qu'on demande, le produit est bien ce qu'on demande...voilà. Puis après ça crée des amitiés, avec les fournisseurs, bon on arrive à avoir des liens d'amitié avec des fournisseurs, ben c'est carré. Moi je suis coincé aujourd'hui je l'appelle, c'est comme ça je l'appelle, il nous amène urgent, même aujourd'hui, bon. Si vous prenez un fournisseur que vous ne connaissez pas, il va vous dire ben Monsieur je vais vous livrer la semaine prochaine. Quand on travaille avec des fournisseurs qui sont proches le jour qu'on est coincé, nous on les fait travailler, en contre partie c'est tip-top mais en contre partie quand on est coincé, c'est comme quand nos clients nous font travailler. Moi le client il peut m'appeler la nuit le week-end, on les dépanne chaque fois on essaye de le dépanner, si on y va, on dépanne. Ben en contre-partie le client, c'est sûr que bon après, il est dépanné. Mettons que vous êtes un client, je vous dépanne plusieurs fois, bon après vous vous dites bon c'est un gars sérieux, bon on pourra les appeler quand on a besoin d'eux. Aujourd'hui, c'est comme ça...et aujourd'hui, on se rend compte de plus en plus dans les grosses industries, bon il y a le prix bien, sûr, mais on redemande quand même aujourd'hui des délais sacrifiés, du personnel qualifié. Aujourd'hui

on voit quand même que dans les industries, le prix c'est une chose, mais on voit quand même derrière le travail la qualité du travail, le respect, le personnel... nous notre personnel est en bleu, nos gens sont tous en bleu, carré. Je veux dire on travail pas en jeans, tennis, et alors nous avec nos fournisseurs on fait pareil. Vous nous le sortez carré, après ça roule. Des fois on a des trucs bien spécifiques, bon ben c'est des trucs bien spécifiques qu'on connaît pas, bon ben on a des annuaires, on cherche dans les annuaires. Après il y a le premier fournisseur qu'arrive on prend, mais si c'est des travaux qui sont bien spécifiques, on a nos fournisseurs avec qui on travaille, qui sont tip-top, on essaye de rester avec eux. On vient de faire un chantier avec un échafaudage. Bon j'ai eu plusieurs prix, mais bon des prix, c'était pas la peine quoi. Donc il y en a un avec qui je travaille, aller on va dire ça fait une quinzaine d'année que je travaille avec lui, c'est vrai qu'il est plus cher mais je savais qu'avec lui... on a fait un chantier formidable. Il y en avait un autre je l'aurais pris je suis sûr... Vous savez dans ma partie quelqu'un qu'aurait pas eu d'expérience aurait peut-être pris celui qui était moins cher, mais à la fin le gars il se faisait planter méchamment. Il y a une valeur, on peut pas... Hein le truc il a une valeur, une certaine valeur, donc on peut pas le vendre la moitié de sa valeur, on peut le vendre le double de sa valeur, si on veut, si on arrive à le vendre, mais pas la moitié, parce qu'on va pas loin.

#### Comment vous prenez connaissance ? Les premières fois...

Ben c'est de... de ... de ... comme moi l'échafaudage la première fois on a cherché quelqu'un pour faire des travaux 6 ou 7 ans en arrière, tu vois on a pris quelqu'un. Le gars on l'a consulté, il s'est présenté, on a discuté. J'ai vu que c'était quelqu'un effectivement qui, qui touchait, et puis depuis voilà maintenant. Des fois il y a des bouche-à-oreille il y a des collègues ils disent : « tiens essaye celui-là c'est carré. Par contre celui là c'est ... » Cela dit c'est comme tout hein, ce qui est bon est bon, ce qui est mauvais ben ça se sait vite, c'est comme quand vous allez manger au restaurant, si dans un boui-boui vous mangez mal vous allez dire là par contre ici on mange bien, bon le bouche-à-oreille ça fonctionne mais c'est vrai qu'il faut faire attention. Nous c'est comme ça, c'est des relations...

#### Est-ce que vous avez des sous-traitants ?

Bien sûr.

#### C'est pour quelles parties ?

Ben pour une certaine... mécanique surtout... mécanique... tout ce qui est mécanique. C'est déjà les réparations en génie civil, hein, tous les bâtiments qu'on fait. Enfin on prend une offre complète et on sous-traite, bardage, le génie civil. Après on peut avoir des... des... il

y a des gens avec qui je travaille, d'autres sociétés avec qui je travaille, on travaille en...on va dire en partenariat : si je suis trop chargé il m'en prend et vice-versa quand moi j'ai une baisse et lui il a de la charge, ben on a une personne qui travaille pour lui. Mais on peut voir sous cet angle, mais bon on évite, ça peut nous arriver d'avoir besoin comme ça dans des bâtiments, mais bon on évite. Génie civil, mécanique. Bon de la mécanique, on en a quand même une bonne partie, bon on en sous-traite. On travaille avec Cognin, aussi Cognin, un petit peu de mécanique, avec Cognin, c'est des gens c'est carré, c'est tip-top. Comme la mécanique bon nous on en...nous on connaît pas trop je prends des gens avec qui je connais bien, qui sont sérieux, qui ont de bonnes références. Et puis voilà.

### Ils se situent ?

Sur le secteur, il y en a sur le secteur. Ben là on essaye de ne pas aller chercher trop loin, là. Ben si j'ai un partenaire avec qui on bosse, il se trouve en Tarentaise. Il se trouve en Tarentaise. Ben comment on s'est connu...ben on s'est connu...Lui, il m'a connu parce qu'un jour il avait besoin d'un travail, il entendu parler de moi dans d'autres sociétés, et puis il a préféré moi. Il a dit voilà j'ai plein de trucs, j'ai pas de gens à déplacer sur place, est-ce que vous seriez intéressé ? Bon on s'est rencontré, on a discuté, j'ai vu que c'était quelqu'un qui avait l'air d'être carré, d'être sérieux, quelqu'un sur lequel...bon qu'avait pas de personnel, qu'était coincé...et...petit à petit ça fait 15-16 ans qu'on tourne ensemble et ça se passe super bien, voilà c'est comme ça. Et moi c'est pareil de mon côté, des fois on...ça se passe super bien donc on se rappelle, et puis...c'est sur le tas, bon, on appelle.

Est-ce qu'il y a une organisation contractuelle ? Avec les sous-traitants ou c'est vous avez besoin vous appelez....

Non, non, par à coup, quand on a besoin, s'il y a besoin, je le disais ce matin. On a une affaire, ils ont fait l'offre. C'était pour de la serrurerie. Non, non c'est pas ...c'est pas, des fois on peut rester des mois sans rien faire, hein. Des fois on peut avoir des mois sans rien faire et puis d'autres mois des coups...vous voyez, ça dépend tout de...nos clients quoi.

### Quel est le plus important ?

Le plus gros sous-traitant pourrait être [NOM], sous-traitants...sous-traitants...c'est pas nous, pour faire de l'oxycoupage, on est pas équipé pour faire de l'oxycoupage, on a pas de découpe laser donc on est obligé, quand on a une affaire, mais ça on est obligé. Là je ne pourrais pas vous dire c'est tout, les sous-traitants, un coup avec un on va faire une grosse affaire, puis après on va rester 6 mois sans faire d'affaires, il n'y a pas vraiment de...il y a

pas de....Non je dirais, que les sous-traitants, on a pas vraiment d'attaches. On travaille quand on a besoin. Eux pareil, quand ils ont besoin de nous, ils nous appellent.

C'est un peu une relation réciproque.

Oui voilà, ouais, une relation, il y a un peu d'amitié qui se fait aussi entre les patrons, entre moi et leurs chargés d'affaires. Bon quand on a besoin on s'appelle, mais c'est pas...là vous voyez je suis avec une entreprise d'électricité, qui va faire l'électricité, ça faisait 3 mois qu'on s'est pas revu, quoi. Demain on va se rappeler, paf il y a des affaires, viens paf paf. Par contre on sait qu'on peut compter l'un sur l'autre. moi j'ai besoin d'un filetage, je l'appelle, je peux compter sur lui. Lui, s'il m'appelle qu'il a besoin de quelqu'un pour le dépanner. Je veux dire que c'est...nous on fait pas de la pièce de série, tu vois, nous on fait pas de la fabrication de série, comme dans certains endroits, bon de la série, bon c'est répété, c'est bien carré, c'est pas, c'est pas....ça dépend tout comment le travail est fait, de la demande qu'il y a. Comme on touche à tout, je dirais, on touche à tout, on a pas de spécialistes dans certaines productions. C'est pour ça bon.

Et donc le plus éloigné c'est...

Des sous-traitants ?

Oui

C'est celui qui est en Tarentaise, quoi. On cherche pas des sous-traitants à Paris, parce que bon c'est un peu un parte... c'est pas un partenaire non plus mais on travaille en relation, on travaille en bonne relation, voilà.

Est-ce que vous avez vu des changements pour votre activité avec l'arrivée de l'A43 ?

Directement d'une certaine manière. Comme sur tout. Tout, sur tout, des fils...tout... tout ce qui est manutention, on fait des pièces des modifications, des trucs comme ça. En fait on touche à tout. Ben indirect...c'est vrai que bon pendant les travaux de l'autoroute on a quand même travaillé, c'est vrai que ça a fait du travail dans la vallée, mais aujourd'hui vous dire les effets...ouais, certainement, je pense que oui, ça a dû, mais bon nous on travaille avec le SFTRF, on travaille...c'est vrai que pour se déplacer c'est agréable. D'abord sans l'autoroute, mon permis j'en aurais plus. La nationale c'est une catastrophe...rien que...nous on est speed c'est-à-dire, avec l'autoroute, on fait des fois 400-500 km des jours, quoi. Pour aller chez les clients. Avec la nationale ... c'est vrai qu'aujourd'hui avec l'autoroute, c'est agréable. Même au niveau des clients, parce que nous c'est pareil, sur 20 minutes qu'on

travaille, on franchit...bon ben si sur la nationale il y a un bouchon, il y a les limitations de vitesse, sur l'autoroute on peut rouler plus vite.

Vous ne prenez plus la nationale ?

Oui je prends l'autoroute, tous les jours je prends l'autoroute.

Dans votre pratique avec vos clients et vos sous-traitants ?

L'autoroute vous voulez dire ?

Oui

Non. Non, moi je pense pas. Parce que je vous dis nous on a une partie, on fait pas de l'export, de l'international, avec des bonnes routes qui sont sur la vallée, bon...non, pour nous...dans notre branche à nous, ça nous a pas...peut-être s'il y a les travaux qui nous on servis[...] mais l'autoroute bon c'est bien parce que maintenant des fois on reste... mais la nationale c'est pas mal déjà.

Où vous pensez que le TGV ça peut apporter quelque chose ?

Ca oui du travail...du travail, au niveau du chantier...c'est vrai que ça...oui

Ca va apporter du travail aux entreprises locales ?

Ben bien sûr, oui ben bien sûr, Ce sera à nous de faire le nécessaire pour nous présenter, il y a des entreprises qui vont s'installer, on va faire des plaquettes de ce qu'on sait faire, du service qu'on peut apporter, sur toute entreprise de la région, il va y avoir...Ca va être un des chantiers les plus grand d'Europe, je dirais pas du monde mais pas loin, quoi.

Est-ce que pour finir vous pouvez me donner le nombre d'employés ?

Oui, on est...aujourd'hui on est 24 embauchés et on tourne avec 30-35 personnes, on a des intérimaires qui nous permet quand on a de la demande, parce qu'il ne faut pas non plus avoir 50 personnes. On doit être 23 en ce moment, et on tourne au total à 30-35 personnes.

Et donc l'entreprise existe depuis combien de temps ?

1996

et avant ?

Non ici depuis 99, et avant, et puis ils ont démarré trois ans avant.

99,2001,2002, ça fait 6 ans.

Donc vous m'aviez dit produit, c'est chaudronnerie, métallurgie...

Voilà

Donc et vous vous êtes...

Directeur technique

Directeur technique voilà. Comment vous travaillez avec vos clients ? c'est vous qui vous déplacez ?

Bien sûr. Bon après il y a la fidélité, ils m'appellent, de temps en temps je les vois, j'ai un chantier je vais les voir. Bien sûr, bien sûr. De temps en temps on va les voir, comment ça se passe. On va les voir de temps en temps quand ils restent un certain temps sans m'appeler, tiens c'est bizarre, alors je vais voir, je prend les mesures. Dans les groupes il y a plus de problèmes. Un groupe comme Péchiney-St-Jean c'est pas...facile parce qu'il y a quinze-vingtaine de services quoi, alors il faut les voir tous, on va les voir comment ça se passe, tiens, t'as besoin d'autre chose, quand c'est plus calme chez nous. Mais non, bien sûr, il faut démarcher, il faut aller voir. Mais bon les anciens...il y a des jours des périodes ça baisse, ça manque...ça baisse...bon j'ai un client que j'ai en Tarentaise qui, en début d'année, qui a mis un petit coup de frein, bon maintenant c'est reparti plein pot quoi. Ben nous après on subit quoi...on subit la situation mondiale, bon le coup qui s'est passé au mois de septembre c'est vrai que ça ...C'est ...tout le monde a pris peur, tout le monde a...nous si les gros industriels, les gros donneurs d'ordres ils glissent nous on subit quoi. Parce qu'on a un métier qui est vraiment particulier. Là maintenant on va dire c'est presque.

[le téléphone sonne, l'entretien se termine]

## **Entretien avec Simon, hôtelier**

Pour commencer j'aurais voulu savoir depuis combien de temps vous êtes ici ?

C'est une bonne question, ça fait très longtemps. Ça fait...je suis ici depuis 28 ans exactement.

Pourquoi vous avez choisi St-Sorlin ?

Je me suis marié à St-Sorlin, ma femme est native d'ici, alors je me suis marié là, et après on a... après on a repris l'hôtel... de mes beaux-parents qui tenaient l'hôtel et nous on a repris l'hôtel en 80.

Et il y avait des raisons particulières à cette reprise ?

Non, c'est parce qu'on a bien voulu.

Vous avez bien voulu...

C'était notre métier alors, on a repris. Ma femme disons elle a travaillé avec ses parents, moi je travaillais ailleurs, mais voilà.

Et donc l'activité touristique sur St-Sorlin, sur la Maurienne en général, ça se développe c'est...

Sur toute... en général sur toute la Maurienne, ça se développe et c'est vrai qu'il y a quelques stations sur la Maurienne qui se développent un peu plus que les autres. Bon c'est vrai qu'on a tout le domaine des Sybelles qui se développe bien. Après on a le...St-François-Lonchamp, Valloire et Val-Cenis, qui sont à peu près les secteurs qui se développent le plus, en ce moment, enfin d'après moi, hein.

Oui oui. D'accord. Donc votre activité c'est plus une activité familiale c'est...

Heu...familiale, heu non, c'est pas parce que je travaille avec ma femme, nous on travaille avec...on a des employés sur l'hôtel on en a sept et c'est pas mes enfants qui travaillent avec nous.

Vous recrutez comment, sinon ?

Alors on recrute surtout pas à l'ANPE parce que ça marche pas. Ils foutent rien, c'est des vrais feignants à l'ANPE. On recrute soit par les journaux professionnels tel que *l'Hôtellerie*, soit on fait passer des annonces, nous personnellement on fait passer des annonces sur la Bretagne. On travaille avec des personnels de Bretagne, en fait, parce que la Bretagne l'hiver il n'y a pas d'activité. Alors ils viennent pas mal sur la Savoie.

Et il n'y a pas de saison l'été ?

L'été si, mais l'été on peut pas recruter des saisonniers parce que sur la Bretagne ils sont en activité estivale, aussi eux. Donc on recrute par-là...enfin on recrute par-là sur le secteur sur la région Rhône-Alpes. Sur la région Rhône-Alpes

Donc vous demandez quelle formation ?

Au moins l'école hôtelière, le minimum.

Le minimum...

L'école hôtelière et ...ou le lycée hôtelier.

Vous avez pas de problèmes dans la région pour trouver ce genre de formation ?

Si on a...on a, si, si on a plus de problèmes ici chez nous qu'en Bretagne, parce que...

Parce que c'est ...

Je sais pas...D'abord je pense qu'il y a quand même peut-être plus de lycées sur...plus de lycées professionnels en Bretagne et puis je sais pas...nous sur la région Rhône-Alpes on a des problèmes d'effectifs dans les lycées. Dans tout ce qui est lycée hôtelier, école hôtelière, les effectifs sont vraiment en baisse. Sérieux. C'est un gros problème. Tout en sachant que...je parle de chez nous là parce que sur l'ensemble de la France, je ne sais pas, il y a eu un sondage il y a 2 ans sur la région Rhône-Alpes et il y en avait quand même un sur trois qui quittait la profession à la fin des études en lycée hôtelier, ou école hôtelière...mais un peu plus sur les écoles hôtelière...moins sur les lycées. Et il y a quand même un élève sur trois qui a arrêté la profession. Manque de motivation, manque de...manque de tout...Je crois pas que c'est que la faute des élèves, je pense qu'il y a aussi l'éducation nationale qui devrait se repositionner et puis ce poser des questions parce que...

Quels sont les professionnels du secteurs sur la station ?

Professionnels en ?

En hôtellerie, ou...

Tout ce qui est hôtellerie sur la station de St-Sorlin, on est de moins en moins nombreux parce que les hôtels se ferment. Alors quand les gens arrivent sur l'âge de la retraite, s'ils ont pas des enfants ou si quelqu'un de leur famille qui continue l'exploitation de l'établissement, soit il se vend où il se loue, à des Anglais, à des étrangers ou il se transforme en appartement. Souvent on a...enfin nous sur St-Sorlin

principalement et...je pense que d'ici 3-4 ans ...il ne restera plus que 2-3 hôtels sur une dizaine il y a encore 5 ans. Ca fait un gros coup. Après par contre, alors après en professionnel de l'hôtellerie, on a encore les gérants de résidences hôtelières. Résidence hôtelière c'est ce qui est à la mode en ce moment, c'est tous les studios qu'ils construisent. Ils font de...Ils y appellent résidence hôtelière parce qu'ils proposent des services aux gens qui sont dans le studio, tel que petit déjeuner, tel que service blanchisserie, c'est pour cela que ça s'appelle résidence hôtelière. Ca c'est vraiment...c'est vraiment à la mode en ce moment et c'est vraiment...il y a de la demande là-dedans. Beaucoup de gens veulent venir en vacances dans ces résidences hôtelières.

C'est plus des chaînes ?

Après ceux qui construisent c'est bon des promoteurs ou des gros groupes, des banques, inter-banques, etc...Et après c'est géré ou par des grosses sociétés, style Pierre et Vacances, Odalys etc...qui ont vraiment l'habitude de gérer ces ...ces établissements.

Donc en fait il y a une diversification de l'offre...

Il y a une diversification de l'offre et...c'est sûr que ça grandit vers les résidences hôtelières vu que les hôtels diminuent. Parce qu'en station il y a quand même de la demande en hôtellerie, hein, il y a de la demande en hôtellerie, mais...je ne sais pas ce qu'elle va devenir. Cette demande en hôtellerie on dirait qu'elle a tendance à...à...fuir un peu les hôtels traditionnels je dirai et à aller sur ces résidences hôtelières.

Tout à l'heure vous m'aviez dit que les hôtels sont racheté par des étrangers c'est une généralité...

Généralité. Sur la Savoie ?

Oui

Oui généralité, ouais. Généralité. La plus part des hôtels se font racheter ou louer à des Anglais. Beaucoup d'Anglais.

Est-ce que vous faite partie de regroupement professionnel ?

Ouais, je fais partie du Syndicat des hôtelier, la FAGIT.

Et c'est au niveau national ?

C'est au niveau national. Ouais. Au niveau national...la maison mère de la FAGIT c'était Chambéry mais on a un bureau à Paris et c'est...ça regroupe tout ce qui est hôteliers, restaurateurs....dancing, bar etc...

Et au niveau local; il existe des choses ?

Au niveau local donc on est ....décentralisé sur....dans chaque partie du département il y a un....un délégué du syndicat.

Et après même au niveau du village ou des stations il n'y a pas des regroupements ?

Si si, il y a des regroupements. Ouais, il y a des regroupements.

Et ça fonctionne comment ?

Ben ça fonctionne. Il y a un hôtelier qui est responsable de...du secteur, un hôtelier qui est responsable du secteur géographique, et puis qui fait passer tout ce qui est règlement, circulaire etc...

Vous avez des fournisseurs ?

Des fournisseurs oui on en a. En quoi, en produit, en épicerie, oui oui on a des fournisseurs ouais. Les fournisseurs ils viennent d'un peu partout. Mais enfin on essaye de favoriser les fournisseurs de la Maurienne on va dire. Moi, personnellement.

C'est d'où ?

Ben je prend par exemple tout ce qui est épicerie je prend chez Bertrand Distribution à St-Jean-de-Maurienne. Par exemple tout ce qui est viande, charcuterie, ben par exemple, pour moi c'est Favre à Modane. Qu'est ce qu'on a encore comme fournisseurs sur la vallée, on a Favre à Modane. Après sur la vallée c'est tout le reste c'est Chambéry ou Annecy ou sur Grenoble.

C'est le plus éloigné ?

Grenoble.

Et ils vous livrent souvent, ces fournisseurs ?

Ah oui, on est livré très souvent ah oui oui on est livré...on est livré tous les jours nous. Je prend les fruits et légumes c'est les établissements Excoffier sur St-Jean-de-Maurienne.

Et il y a une organisation contractuelle ou c'est...c'est des commandes...

Ah non non, on commande. Alors on a un système soit ils nous appellent, pas tous les jours, ils nous appellent deux fois dans la semaine et le reste du temps on laisse sur les répondeurs. C'est très pratique pour nous parce qu'on fini toujours assez tard le soir. Moi, mes commandes je les passe tous les jours à peu près aux alentours de 23 heure. Jamais avant, c'est rare. Mais le lendemain matin je suis livré. Que ce soit la viande

c'est également comme ça. Souvent je laisse sur le répondeur à 11 heure du soir et le lendemain matin on est livré. Ca c'est vraiment un plus, ça.

#### Comment vous les avez choisis ?

Ben on travaille avec eux...Moi je suis assez terre à terre, moi j'aime pas trop changer de fournisseurs. Comme Bertrand Distribution ça fait 40 ans qu'on travaille avec eux. Excoffier c'est pareil, ça fait 30-25 ans. On a toujours les mêmes fournisseurs à quelque chose près. On a des fournisseurs comme...peut-être en produits d'entretien, et encore produit d'entretien on utilise toujours les mêmes, c'est Annecy, mais....moi personnellement j'essaie de garder tout le temps les mêmes fournisseurs.

#### Donc en fait vous avez repris les fournisseurs...

Oui que mon beau-père avait, mais bon il y en a qui existait pas à cette époque et puis après j'en ai trouvé d'autres. J'ai évolué, quoi.

#### Comment vous avez pris connaissance avec vos fournisseurs ?

Connaissance vous savez c'est un peu du bouche à oreille les fournisseurs. Quand on est en...entre hôteliers...on discute beaucoup : « et toi tu te sers chez qui ? et ça tu fais comment ? » et que ce soit pour tout ce qui est nourriture ou ce qui est aménagement d'hôtel, ce qui est tas de choses quand on discute entre nous : « et bien tiens tu devrais essayer un tel, il est bien » etc...c'est comme ça qu'on arrive à trouver des fournisseurs aussi.

#### Et donc vous avez des contacts avec d'autres hôteliers ?

Ah oui en permanence, ouais en permanence. Beaucoup avec les hôteliers de Maurienne, mais aussi beaucoup avec les hôteliers je dirais ....de partout, hein.

#### C'est dans quel cadre ?

Ben c'est dans quel cadre, c'est ou dans la cadre du syndicat des hôteliers, où dans le cadre, parce que nous on est aussi Logis de France, ou dans le cadre des Logis...des Logis de Savoie ou dans le cadre...après...au niveau vacances où des fois on discute avec des hôteliers, restaurateurs etc...

#### Est ce que vous avez des sous-traitants ?

Non

#### Vos clients viennent d'où principalement ?

Alors nous on a à peu près 60% de français et 40% d'étrangers. Et sur les 40% d'étrangers on a 30 % de Belges, ou 25% de Belges et après on a une dizaine de pour

cents d'Hollandais, parce qu'on travaille pas mal avec les Hollandais. Et après un peu...Mais principalement les étrangers chez nous c'est essentiellement des Belges. C'est Belges et Hollandais.

Et il y a une différence entre hiver/ été ?

Heu...l'hiver principalement...Belges et Hollandais, oui. Bon l'été il y a un peu plus d'étrangers d'autres nationalités parce que comme...on est au pied du Col de la Croix de Fer, on a le passage du Col de la Croix de Fer. Les gens...c'est plutôt une clientèle de passage l'été : les gens s'arrêtent un soir, une nuit, ils couchent, ils mangent, ils repartent le lendemain.

Et les italiens vous en avez pas ?

Heu...non. On a très peu d'Italiens nous. Très très très peu. Je dirais même qu'on en a eu plus l'été avec le passage du col que l'hiver on en a très peu. Très peu. Un petit peu aux vacances de Noël on a des Italiens mais après...

Et comment viennent-ils en Maurienne ?

Alors les Italiens ils sont démarchés par les...soit les sociétés de remontées mécaniques, soit les centrales de réservations.

Enfin au niveau déplacement ils viennent en voiture ?

Voiture, voiture voiture, les Italiens. Voitures ou cars quand c'est des groupes.

Mais votre clientèle en général ?

Voiture...voiture ou train, beaucoup TGV parce qu'on a la ligne directe Paris-St-Jean-de-Maurienne. On en a pas mal en TGV mais aussi, on a quand même plus de la moitié qui viennent en voiture.

C'est pas très équilibré ?

Non c'est pas très équilibré.

Et que recherchent-ils en venant en Maurienne ?

Alors ce qu'ils recherchent en venant en Maurienne ? Je pense que les...que la clientèle se tire de plus en plus vers les stations-village. A mon avis c'est ça. Et c'est ce qui fait la force de la Maurienne, c'est...c'est les petites stations avec...avec...des domaines assez...quand même...quand même assez importants en domaine skiable, je parle, de l'hiver. Il me semble que c'est ça...la...les gens qui viennent en Maurienne. Bon il y en a qui connaissent pas, mais il y en beaucoup qui connaissent la Maurienne et

qui reviennent je pense parce qu'on est des petites stations, des petites structures hôtelière ou...para-hôtellerie, et je pense c'est ce qu'ils recherchent ces clients.

#### C'est plus sur une offre ?

Ouais, je crois ouais et puis peut-être pour avoir peut-être plus de....je dirais que... Il faudrait pas répéter ça aux gens de Tarentaise à côté, parce que...Je pense qu'il y a plus de liens entre les vacanciers et les gens des villages que sur les grandes stations de Tarentaise. Enfin nous c'est ce qu'on ressent, d'ailleurs les clients c'est ce qu'ils nous disent. On a des contacts avec l'hôtelier, on peut parler avec les vacanciers etc... alors qu'en Tarentaise c'est la grosse usine à ski. Le patron il arrive en fin de journée pour ramasser le tiroir-caisse et puis c'est tout. Nous, bon on est quand même là toute la journée, toute la journée dans la boutique, et ça les clients l'apprécient, ça les clients l'apprécient, ça. Ils apprécient d'avoir des contacts...que je crois que c'est ce qu'ils recherchent les gens. Ceux qui viennent chez nous tout du moins. Ceux qui viennent en Maurienne, c'est ce qu'ils recherchent, c'est sûr que la clientèle qui va à Tigne ou aux Arcs, je pense pas qu'ils viennent chez nous ces gens-là. C'est pas une clientèle pour une station comme chez nous.

#### Vous pensez que le paysage, le cadre c'est important ?

Ouais, ouais, c'est très important.

#### Pourquoi ?

C'est important parce que les gens c'est tous des gens de...je dirai de grosses villes. Les gens ils recherchent l'environnement, ils recherchent...du calme...ils recherchent du paysage, ils recherchent du dialogues...ils...les gens ils veulent se changer mais ils veulent vivre un peu je dirais avec la nature. Une partie de la clientèle. C'est sûr c'est pas toute la clientèle française ou étrangère qui recherche ça , mais de plus en plus...Notamment les Belges de plus en plus ils recherchent...Le Belge alors là c'est flagrant, la Belge il recherche la petite station-village. Ca c'est son job, et je vois que de plus en plus on a des Belges. Pour prendre un exemple, la première semaine d'avril, c'était les vacances de Belgique, la station était pratiquement complète qu'avec des Belges. Donc c'est très significatif ça. C'est vrai qu'on a quand même... Moi personnellement je travaille avec des agence sur la Belgique, mais il y a...l'office du tourisme, la centrale de réservation, l'office de promotion des Sybelles etc...font aussi beaucoup de promotion vers ce pays là, hein. C'est pour ça aussi qu'on a des retours.

D'accord. Et vous voyez une évolution dans la demande ?

Je sais pas. Il va y avoir une évolution de clientèle, dans la demande...ça va se passer, mais je pense...que ça va pas être directement sur l'hôtellerie, ça va être sur toutes nos résidences, je pense que là-dessus, ouais, mais sur l'hôtellerie je crois pas. On aura toujours de la clientèle sur l'hôtellerie, mais heu...je pense que les gens s'orientent plus vers les résidences.

Est-ce que vous avez vu des changements pour votre activité lié à la construction de l'A43 ?

Oui. Tout à fait. Va, ça nous a donné...un second souffle pour la Maurienne l'A43. Les gens viennent plus vite chez nous, les gens...alors que ce soit les gens qui viennent en séjour à la semaine ou les gens qui viennent au ski journée ou en week-end, hein, les gens de...de Grenoble pour venir chez nous ils mettent, ils mettent 1h30 à tout casser, alors que, avant par la nationale, il fallait au moins deux heures et les gens apprécient. Non non les gens apprécient beaucoup l'A43. En plus on a la chance nous, remarque je pense toutes les stations sont assez bien desservies en...en bretelles d'autoroute. Mais c'est vrai que nous, St-Jean-de-Maurienne, on sort à St-Jean-de-Maurienne, on rentre à St-Jean-de-Maurienne, les gens...les clients qui viennent de Paris ils passent...ils prennent l'autoroute à Paris, ils sortent à St-Jean-de-Maurienne, hein. Et après vice-versa. Alors ça ils apprécient les clients. Ouais.

Vous pensez que ça vous a apporté une nouvelle clientèle ?

Je pense, ça nous a... je crois plutôt, nous ça nous a...pour ce qui est de nous sur St-Sorlin je pense que ça nous a apporté une clientèle de week-end et de journée.

Vous personnellement est-ce que vous utilisez ?

L'A43 ?

Oui

Oui je l'utilise tout le temps, moi. J'ai pas repris la nationale 6 je crois depuis qu'ils ont ouvert l'A43, depuis...j'ai pas repris, oui. Là j'ai un abonnement sur l'autoroute et tout, non, non, je prend que l'autoroute moi.

Dans la même optique est-ce que vous pensez que le TGV Lyon-Turin, ça peut apporter quelque chose ?

Je sais pas. Je crois qu'aussi minime que ce soit, ça va nous emmener quelque chose, je pense. Ça va être dur à quantifier, mais...ouais, ouais, ça va nous emmener quelque chose.

### A quel niveau ?

A ça va nous emmener, je pense ça va nous emmener des nouveaux clients. Alors est-ce que ça va être...plus du côté italien ou plus du côté français je sais pas mais ça va nous emmener des clients. Et je pense, d'ailleurs je l'ai dit il y a très peu de temps en réunion, que la Maurienne devrait faire beaucoup plus en prospection et en commercialisation, sur le bassin lyonnais, parce que c'est vrai il y a une grosse population sur le bassin lyonnais, et ça peut nous emmener du monde. C'est vrai que peut-être plus par la voiture, mais on sait jamais, avec le train pourquoi pas, pourquoi pas.

### Est-ce que vous pensez que par exemple la diminution des temps de parcours ça peut favoriser les séjours courts ?

Tout à fait. De toute manière on va de plus en plus vers les séjours courts, hein, là on voit l'évolution, nous cette année, on a grimpé encore, oh j'ai pas le calcul vraiment en tête : c'est pas fait, mais je pense que l'année dernière on tournait autour de...autour de 7% je pense en séjours courts sur la saison, et que cette année on doit arriver autour de 12-15%, hein. On a doublé, on a doublé, les séjours courts. C'est marrant parce qu'on a beaucoup de clients et beaucoup de la région, c'est pour ça je pense qu'il faut favoriser la com sur Lyon, Grenoble...toutes ces grosses villes Lyon, Grenoble, St-Etienne, toutes ces grosses villes parce que...cette année on s'est aperçu, nous, personnellement sur l'hôtel qu'on a eu des courts séjours et beaucoup de gens de St-Etienne, de Lyon, de Grenoble aussi également. Et donc c'est sûr que les moyens de transport et les moyens de communication, c'est important. C'est important, parce que...au dernier moment, le client il voit qu'il a 2-3 jours, pouf il décroche son téléphone ou internet, et il se connecte et il voit où il y a de la place. Et c'est vrai qu'il y a une grosse tendance aux courts séjours de plus en plus. Je crois que c'est l'évolution ça. L'évolution des vacances avec les 35 heures et ce genre de chose. Le client il va peut-être partir plus souvent, mais il fera des séjours...au lieu de faire des séjours à la semaine, il fera des 3 jours voire 4 jours mais très peu. Surtout 3 jours.

### Et vous ça ne vous pose pas de problèmes ?

Ben ça nous pose des problèmes...quand... si on est complet, on est complet, si on est pas complet on les prend. C'est ce qu'on leur dit d'ailleurs. mais bon c'est sûr que des semaines, février...toutes les semaines de vacances, février, Noël...on peut pas...ça on peut pas...mais après en janvier et en mars, dès qu'on peut, nous tout de manière dès qu'on a de la place, on fait des courts séjours, hein. Dès qu'on a... nous là

on a 4-5 chambres depuis le 16 mars jusqu'à ce qu'on ait fermé, elles ont tourné pratiquement en courts séjours tout le temps. Il faut essayer de les combiner. Parce que des fois il y a des gens, ça dépend de leur profession bien sûr il disent : « Ah ben écoutez on veut venir 2-3 jours chez vous mais bon on sait pas trop. » Alors nous on les oriente. On leur dit ben voilà nous on a une chambre qui se libère par exemple le mardi, si vous voulez venir mercredi jeudi vendredi il n'y a pas de problèmes, alors, suivant sa profession il y en a que ça marche, il y en a que ça marche pas. Mais il y en a que ça marche, ils disent à ben oui ben écoutez je vais m'arranger comme ça et puis voilà.

Et vous avez des influences sur les politiques de commercialisation sur les Sybelles ou le Comité des Stations ?

Influence, je sais pas si on peut employer ce mot, mais...ils nous demandent notre avis, oui.

Vous êtes écouté ?

Ca je ne peux pas vous dire. Des fois non. Si je peux le dire, des fois non, des fois oui. Des fois oui, des fois non, ça dépend en fait.

Ca se passe comment ?

Ben vous savez il faut que tout le monde...par exemple quand c'est le Comité des Stations, donc ils interrogent les hôteliers, après ils vont interroger les loueurs de meublés, les magasins de sport, alors après... et puis après il font un tri là-dedans. Ils font un tri. Mais...dans l'ensemble je dirai qu'on est assez...on est assez bien écouté.

Pour finir, vous pourriez me dire, vous me disiez que vous avez 7 employés ?

Oui

Donc l'hôtel ça fait combien de temps qu'il est construit ?

Oh, l'hôtel il a été construit en 60, mes beaux-parents l'ont gardé donc jusqu'en 80. Après ils sont partis à la retraite. Nous on a pris depuis 80, l'hôtel, on a...on a tout refait à neuf en 85 et puis voilà, chaque année on fait de l'investissement, bon chaque année on améliore certaines choses quoi.

Vous avez combien de chambres ?

Vingt-cinq.

Donc c'est hôtel, bar, restaurant ?

Voilà. Tout à fait.

Et donc vous vous êtes le propriétaire ?

Tout à fait. Ma femme est propriétaire et... voilà on est deux étoiles, voilà, On est Logis de France, trois cheminées, donc voilà. On est content de travailler là-dedans.

Oui.

Peut-être plus pour longtemps parce qu'on commence à prendre de l'âge bon. Ca reste le problème de la succession. La succession, savoir qui va reprendre la relève. On s'est pas encore posé la question parce qu'on estime quand même qu'on a encore une dizaine d'années à travailler. Mais c'est vrai qu'on se la pose quoi. La Chambre de Commerce en ce moment ils font une enquête, la CCI de Savoie. On a reçu un questionnaire à remplir. Puisqu'avant ils nous posent toutes ces questions si en tant qu'hôtelier on envisage d'arrêter notre activité, si on envisage de louer de vendre etc...dans les prochaines années quoi. Mais c'est bien qu'ils fassent ça parce qu'à mon avis, il va falloir réagir. Comment, je sais pas. On a trop d'hôtels qui se ferment sur la Savoie. On en a beaucoup trop chaque année. Puisque c'est vrai une station, un village sans hôtel-restaurant...ça manque hein, ça manque. On a ...plus ça va plus ça diminue, hein. On arrive à avoir. Juste la petite station d'Albiez qui est juste à côté qui avait déjà qu'un hôtel-restaurant, bon ...pour...pour cause de santé, ils ont des gros problèmes de santé donc ils ont arrêté, donc ils ont loué à une collectivité, donc maintenant voilà, à la station d'Albiez il n'y a plus d'hôtel. Et il y a pas longtemps, c'est le maire d'Albiez justement qui m'a dit, ça nous fait vraiment défaut de ne pas avoir un hôtel-restaurant sur la station. C'est sûr.

C'est pas évident...

Non, c'est pas évident, on peut pas...on est tous des particuliers, on peut pas dire non attend, c'est pas bien d'arrêter, il faut continuer et tout, bon. Si la personne veut s'arrêter, on peut pas aller...on peut pas l'obliger à continuer.

En fait le plus dur c'est trouver la succession, en fait.

Ouais, ouais c'est ça, c'est vraiment un gros problème sur la Savoie, je dirais sur tous les départements alpins, je dirais que même dans le midi ils ont des problèmes. Je parle de la Savoie parce que c'est ce qui m'intéresse le plus. Et la Savoie je vois nous au syndicat des hôteliers on en parle souvent...Il y a un gros potentiel d'hôtel qui se ferme chaque année. On diminue, on diminue.

Est ce que vous pourriez m'orienter vers d'autres personnes à aller voir ?

Dans le tourisme ?

Oui

Dans l'hébergement...qui c'est qui...vous êtes passée à l'office du tourisme ?

Non je suis allée aux Sybelles

Ah oui vous avez vu qui aux Sybelles, Geneviève ?

Non, Laurence Laglera.

Ah mais en-bas, à l'office de promotion des Sybelles, ah Laurence, ouais d'accord, Laurence...Là sur St-Sorlin qui c'est qu'il y aurait ? Il faudrait aller à la résidence hôtelière là-haut. La résidence des Sybelles. Il faudrait demander. Alors Geneviève à 2h30 je pense qu'elle n'est plus là. Je crois qu'ils coupent jusqu'à 3h30 ou 4h. Il y a personne. Parce que ce serait bien d'avoir leur avis aussi à eux, les résidences hôtelières. Ce serai peut-être bien aussi d'interroger un magasin de sport ou un...un magasin de sport, il y a Jacques Sport là-haut. Qui est en-dessus de ce grand immeuble en face là. Le grand immeuble qui est en travers... là il y a un grand magasin, c'est Jacques Sport, c'est un grand Sport 2000. Ca serait bien de l'interroger aussi. Parce qu'eux aussi ils voient beaucoup de monde eux avec le magasin de sport. Autrement les autres hôteliers, ben Labanne il est parti là-haut. Qui est par-là ? Il y en a plus beaucoup, hein.

Ca a commencé à fermer ?

Ouais ouais. Enfin nous on est fermé aussi, nous. On a fermé en fin de semaine dernière...en hôtelier ben il reste plus grand chose, hein.

Souvent les gens ils partent en fin de saison

Ouais. Quoique ici c'est encore bien les gens du village, on reste quand même bien dans le secteur. Enfin ça veut pas dire qu'on part pas, mais on part un peu plus tard quoi, on part un peu plus tard.

Oui parce que la saison finie quand même bien avant la fin des vacances d'avril ?

Ouais. Ben nous on avait personne donc on a fermé. On a déjà bien travaillé parce qu'on avait démarré nous mi-décembre. On a fait 10 décembre, 13-14 avril. On a fait 4 mois.

Et après vous reprenez ?

Ben avant on reprenais au mois de juin, maintenant on reprend plus en juin. On fait que juillet-août, on fait que les saisons. C'est vrai avant quand on a repris l'hôtel avec ma femme on tournait pratiquement toute l'année. Maintenant on a arrêté, on fait que les saisons maintenant. On fait que de décembre jusqu'au 15 avril et après on reprend début juillet. Enfin le 29 ou 30 juin jusque fin août.

#### Merci

Ben le maire vous pouvez peut-être l'interr...je ne sais pas quel est son programme.

Ben en fait j'avais vu le maire d'une commune voisine.

Ah ouais ? c'est pas bien un maire d'une station de ski.

Non c'est pas une grosse station mais...

Non non. Le maire de St-Sorlin, il a pas mal de boulot, il est pas souvent...s'il est pas à la mairie, il est aussi directeur de l'école de ski. Là sur la place du village il y a un grand bâtiment c'est marqué « Office du Tourisme ». Il y a tous les bureaux dedans : école de ski, remontées mécaniques, office du tourisme. Et s'il est pas en mairie, il est à l'école de ski. Si vous voulez lui poser 2-3 questions à lui en direct. Parce que lui c'est vraiment un maire de station de sport d'hiver. Ca fait son 4<sup>ème</sup> mandat de maire. Et puis il est directeur de l'école de ski aussi depuis 4-5 ans. Il connaît bien, il connaît bien tous les rouages d'une station. C'est un homme charmant et il est très compétent.

Il vaut mieux quand on est maire

Ouais, ouais, non mais c'est sûr ouais. Sans vouloir tirer sur le maire d'à côté...mais c'est un gars il s'appelle [nom]. C'est une personne du cru, il est natif d'ici, il a toujours vécu là à St-Sorlin, c'est lui qui a ...qui a vraiment fait bouger St-Sorlin et l'évolution de St-Sorlin...on la doit pas grâce qu'à lui mais disons que c'est vrai qu'il a vraiment amené sa pierre à l'édifice

## Annexe n°4 : extraits du Dauphiné Libéré à propos de la manifestation du 29 mars 2002

Signalée p70

Dauphiné Libéré du 29 mars 2002-pages Savoie

### TUNNEL DU MONT-BLANC : MOBILISATION

Afin de soulager le trafic dans leur vallée...

# La Maurienne exige l'égalité

*3 000 personnes, unies au-delà de leurs couleurs politiques, ont manifesté hier sur l'A 43 pour réclamer la réouverture de l'ouvrage à tous les poids lourds, et avant l'élection présidentielle*

**“ N**ous demandons au président de la République, garant de l'unité nationale, et au Premier ministre, chef du gouvernement, de veiller à l'égalité de traitement des hommes et des territoires dans notre pays”. Le député savoyard Michel Bouvard et le président du Syndicat du pays de Maurienne, Marc Tournabien, ont interpellé d'une même voix les responsables politiques français, hier après-midi, debout sur une camionnette au milieu de l'autoroute de Maurienne.

A l'image de ces deux hommes, la vallée de la Maurienne, le Val Gelon et l'agglomération chambérienne se sont unis, toutes tendances politiques confondues, pour réclamer la réouverture du Mont-Blanc aux poids lourds. A tous les poids lourds et avant le premier tour de l'élection présidentielle ! Avant la “prise” de l'autoroute de Maurienne, très symbolique et dans le calme, un

**“Si nous ne sommes pas entendus, nous manifesterons mais pas seulement deux heures !”**

long cortège s'était constitué. Il s'ouvrait sur les élus, de gauche comme de droite, ceints de leurs écharpes tricolores. Derrière, les Mauriennais étaient fiers d'afficher sur des banderoles le nom de leur village et des slogans : “Mont-Blanc sanctifié, Maurienne sacrifiée”, “Stop ! La Maurienne n'est pas la poubelle de la vallée de ChamoniX”, “L'enthousiasme a toujours raison”... L'humeur est joyeuse. Les Mauriennais, et plus généralement les Savoyards, semblent heureux de ce coude-à-coude, de cette mobilisation commune. Ils sont près de 3 000 sur cette autoroute qui voit passer, les jours de pointe, près de 6 000 camions depuis trois ans et le drame du Mont-Blanc. Au-dessus du bitume, au-dessus des banderoles, le massif de la Lauzière rappelle aux caméras

de télévision qu'en Maurienne aussi il y a des montagnes... “C'est notre qualité de vie que nous défendons. Nous voulons pérenniser notre patrimoine environnemental et écologique. Un patrimoine que l'Etat a reconnu puisque 30 % de notre territoire fait l'objet de mesures de protection”. Clin d'œil du président Tournabien aux Chamoniards, “à quelques résidents forts de pouvoirs financiers et politiques et qui ont réussi à ne pas faire parler de la Maurienne !” Mais le président du Syndicat du pays de Maurienne ne cherche pas querelle aux Chamoniards, il les appelle encore une fois au partage, à la solidarité.

“Aujourd'hui, nous ne pouvons plus, nous ne voulons plus supporter tout le trafic”, reprend le député Bouvard qui exige que les accords de Périgueux, Livourne et Bruxelles soient respectés. Il n'est pas le seul. 3 000

personnes applaudissent ! “En Savoie, 50 % des emplois dépendent du tourisme et 40 % en Maurienne. Ici, les vacanciers vien-

nent chercher des espaces naturels, mais depuis trois ans, les images ne leur annoncent que des files de camions !” Ici, tous sont d'accord : la qualité de la vie conditionne l'avenir de la vallée et avec le député, ils réclament que les calendriers des travaux du TGV Lyon-Turin soient également respectés.

Tous les manifestants... sauf la quarantaine d'élus de la vallée de Suse qui ne veulent pas du TGV. Mais eux aussi sont venus soutenir la vallée voisine et Roberto Cano, le vice-président de la communauté de la haute-vallée de Suze, a d'ailleurs lancé une invitation : “la prochaine fois, vous viendrez manifester en Italie”.

La prochaine fois, car beaucoup sont persuadés que la partie n'est pas gagnée. Le président du conseil général de Savoie, Hervé Gaymard, a beau



Le cortège s'ouvrait sur les élus, de gauche comme de droite, ceints de leurs écharpes tricolores.

Photo Sylvain MUSCIO

annoncer “que la balle est dans le camp du gouvernement”, lui aussi ne peut qu'espérer que d'ici les élections... Marc Tournabien et Michel Bouvard appellent alors les Savoyards à la vigilance. Le député a même demandé aux Mauriennais de préparer de la polente en vue d'un... lapin, d'un nouveau lapin sorti d'un nouveau chapeau ministériel pour justifier un nouveau report de l'ouverture du Mont-Blanc. “Si nous ne sommes pas entendus, nous manifesterons mais pas seulement deux heures !” Cela ressemble fort à un avertissement, que le président de la République et le Premier ministre recevront également sous la forme d'une délibération prise par l'ensemble des 62 conseils municipaux de Maurienne.

Laurence VEUILLEN ■

# La Maurienne veut des dates

## ATRON. Une manifestation aura lieu cet après-midi sur l'autoroute A43 pour exiger un rééquilibrage rapide du trafic des poids lourds entre les vallées et des garanties sur le ferroutage

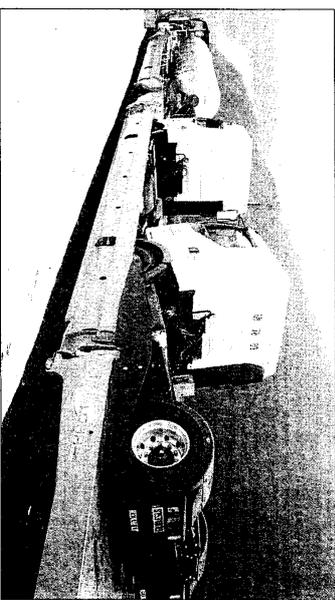
« accord de Bruxelles » entre la France et l'Italie sur un retour des poids lourds au Mont-Blanc. C'est dans le temps et les heures qui ont été marqués par les manifestations du Syndicat de pays (SPM) confirmé l'appel à la manifestation pour cet après-midi à Atron. « Nous demandons depuis trois ans qu'une attitude citoyenne, ça ne porte pas », constate Marc Tournebien, président du SPM. « Depuis trois ans, nous nous sommes battus et de notre santé qui supporte tout le trafic ». Pour ses élus, la Maurienne doit maintenant se faire entendre autrement que par des défilés, fusent-elles solennellement portées en perspective comme en octobre dernier, des vœux et des projets de cartes postales à Mailignon.

### Bernadette Laciats a essayé une volée de bois vert

Les propos du chef du Gouvernement n'ont guère convaincu au-delà de son parti. Bernadette Laciats, première adjointe au maire de Chambéry et conseillère régionale, s'est rendue jeudi sur le Mont-Blanc pour porter la bonne parole au SPM. « On ne peut pas faire de la politique avec des cartes postales », a-t-elle déclaré. « Les décisions prises sont, portées d'espérer pour la vallée, il faut savoir négocier cette année ». Quant à la manifestation, elle craint de voir « annuler l'esprit de responsabilité qui a précédé jusqu'à ». Cette prise de position lui vaut un défilé de protestations sur la route de Chambéry. Les manifestations de soutien venues de son propre

camp ne parviennent pas à souligner. Pourqu'on un délai aussi long alors qu'il y a pas de problème pour le passage des camions tous les jours, les habitants qui ont eu, par exemple, des problèmes de circulation, assure Jeanne Signe, maire-adjointe de Saint-Jean. « Si la France n'est pas capable de gérer son tunnel, alors demandez-le aux Italiens, ils savent quoi en faire ! ». Retourque Jean Verney, maire de Moirathor-Albanne, l'insiste. Il y est allé et a vu de près. Au vu de ce qu'il a vu, il ne voit pas de solution. Il y a un problème de gestion de la vallée. de Sise est attendue. Elle viedra, soutient les représentants mauriennois. « Cela fait trois ans

qu'on nous tient la même langue, qu'on nous porte de responsabilité », clame Pierre Le Bo, maire des Chevannes-en-Maurienne. « Ça suffit ! ». En bref, plus grand monde en Maurienne ne croit aux promesses. « L'accord de Bruxelles ne fait que nous donner un délai de 12 à 18 mois, ça n'est pas satisfaisant », assure Jeanne Signe, maire-adjointe de Saint-Jean. « On ne peut pas faire de la politique avec des cartes postales », a-t-elle déclaré. « Les décisions prises sont, portées d'espérer pour la vallée, il faut savoir négocier cette année ». Quant à la manifestation, elle craint de voir « annuler l'esprit de responsabilité qui a précédé jusqu'à ». Cette prise de position lui vaut un défilé de protestations sur la route de Chambéry. Les manifestations de soutien venues de son propre



Des garanties sur le ferroutage sont demandées par les habitants de la vallée. Photo : Thierry GUILLOT

« sans les cantons les plus gros ? Pourqu'on un délai aussi long alors qu'il y a pas de problème pour le passage des camions tous les jours, les habitants qui ont eu, par exemple, des problèmes de circulation, assure Jeanne Signe, maire-adjointe de Saint-Jean. « Si la France n'est pas capable de gérer son tunnel, alors demandez-le aux Italiens, ils savent quoi en faire ! ». Retourque Jean Verney, maire de Moirathor-Albanne, l'insiste. Il y est allé et a vu de près. Au vu de ce qu'il a vu, il ne voit pas de solution. Il y a un problème de gestion de la vallée. de Sise est attendue. Elle viedra, soutient les représentants mauriennois. « Cela fait trois ans qu'on nous tient la même langue, qu'on nous porte de responsabilité », clame Pierre Le Bo, maire des Chevannes-en-Maurienne. « Ça suffit ! ». En bref, plus grand monde en Maurienne ne croit aux promesses. « L'accord de Bruxelles ne fait que nous donner un délai de 12 à 18 mois, ça n'est pas satisfaisant », assure Jeanne Signe, maire-adjointe de Saint-Jean. « On ne peut pas faire de la politique avec des cartes postales », a-t-elle déclaré. « Les décisions prises sont, portées d'espérer pour la vallée, il faut savoir négocier cette année ». Quant à la manifestation, elle craint de voir « annuler l'esprit de responsabilité qui a précédé jusqu'à ». Cette prise de position lui vaut un défilé de protestations sur la route de Chambéry. Les manifestations de soutien venues de son propre

(1) Une délégation du Parti socialiste conduite par Louis Besson a rencontré Lionel Joseph lors de son meeting du 20 mars à Grenoble.

**Frédéric THIERS**

## **Table des illustrations**

Carte n°1 : La vallée de la Maurienne, morphologie et communes .....	18
Schéma de la base de l'économie mauriennaise : .....	19
Carte n°2 : Répartition de la population du « cœur de vallée ».....	22
Graphique n°1 : Répartition des salariés par taille d'entreprise sur les communes touristiques et industrielles .....	25
Graphique n°2 : Répartition des établissements et des emplois industriels par secteurs ....	26
Carte n°3 : les stations de ski du « cœur de vallée », importance des domaines skiabiles...	28
Graphique n°3 : Capacité en nombre de lits des stations de sport d'hiver hors-hôtellerie ..	29
Graphique n°4 : L'activité touristique en station, étude de deux secteurs clés.....	30
Carte n°4 : Périmètre des différentes structures intercommunales évoquées.....	35
Carte n°5 : Les diverses variantes de tracés .....	104

## Table des matières

<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>4</b>
<b>I. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'ÉTUDE.....</b>	<b>8</b>
A. QUELLE INSERTION TERRITORIALE DU TGV POUR QUELLES CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES SUR LA MAURIENNE ?.....	8
B. UNE ÉTUDE DES REPRÉSENTATIONS POUR MIEUX COMPRENDRE LES FUTURES PRATIQUES .....	12
1. <i>Pourquoi avoir fait des entretiens semi-directifs ?</i> .....	12
2. <i>L'application concrète au cas de la Maurienne</i> .....	13
<b>II. L'ORGANISATION DU TERRITOIRE MAURIENNAIS ENTRE DUALITÉS ÉCONOMIQUES ET COOPÉRATION POLITIQUE ANCIENNE .....</b>	<b>17</b>
A. PRÉSENTATION DES GRANDS TRAITS ÉCONOMIQUES DE LA MAURIENNE.....	17
1. <i>Le « schéma de la base » de la Maurienne</i> .....	17
2. <i>Analyse statistique des grandes tendances du « Cœur de la vallée »</i> .....	21
3. <i>Une économie bipolaire</i> .....	30
B. LA COHÉSION POLITIQUE DE LA VALLÉE.....	32
1. <i>Vers un Pays Loi Voynet</i> .....	32
2. <i>La prolifération des districts</i> .....	33
3. <i>Une représentation mitigée de la coopération maurienne</i> .....	36
4. <i>Une coopération de raison ancrée dans le territoire</i> .....	37
C. LA MUTATION DE L'ÉCONOMIE MAURIENNAISE ET SON ACCEPTATION SOCIALE .....	38
1. <i>De l'industrie au tourisme</i> .....	38
2. <i>La représentation de l'emploi comme argument pour ou contre le tourisme</i> ....	41
3. <i>Deux espaces économiques distincts</i> .....	42
4. <i>Quel renouveau de l'économie ?</i> .....	44
D. VERS QUELLE ÉVOLUTION DU TISSU INDUSTRIEL ? .....	46
1. <i>Des entreprises industrielles très locales</i> .....	47
2. <i>Les résultats des politiques de développement : vers un autre tissu ?</i> .....	53
3. <i>Le visage actuel du tissu industriel</i> .....	55
E. UN SECTEUR D'ACTIVITÉ EN DÉVELOPPEMENT : LE TOURISME « FAMILIAL » .....	58
1. <i>Le renouveau des petites et moyennes stations</i> .....	59
2. <i>La clientèle touristique</i> .....	64
3. <i>Les politiques d'accompagnement au développement touristique</i> .....	66
4. <i>Le tourisme : Dynamisme interne ou phénomène de mode ?</i> .....	67
<b>III. LES INFRASTRUCTURES DE LA VALLÉE : DE L'AUTOROUTE AU TGV .....</b>	<b>69</b>
A. L'AUTOROUTE EN MAURIENNE : UNE MODIFICATION DES REPRÉSENTATIONS ET NON DES PRATIQUES.....	71
1. <i>Un autre regard sur la vallée</i> .....	71
2. <i>Un atout pour le tourisme</i> .....	73
3. <i>Un confort apprécié des industriels, mais une utilisation limitée</i> .....	76
4. <i>Quelle réalité sociale de l'autoroute ?</i> .....	79

B. DU CHANTIER AUTOROUTIER AUX TRAVAUX DU TGV .....	81
1. Une vallée en chantier ? .....	81
2. Des acteurs économiques indifférents .....	83
C. QUELLE VISION DU FUTUR TGV LYON-TURIN ? .....	85
1. La vision des « élus et techniciens » Mauriennais : la concertation et la crainte des nuisances sonores .....	85
2. La vision globale du futur TGV .....	87
3. Des industriels peu concernés .....	90
4. Le tourisme entre TGV des Neiges et TGV Lyon-Turin .....	92
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>95</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>101</b>
<b>ANNEXE N°1 : OÙ EN EST LE PROJET TGV ENTRE LYON ET TURIN ? ...</b>	<b>103</b>
<b>ANNEXE N°2 : LES GRILLES D'ENTRETIEN.....</b>	<b>105</b>
GRILLE ADRESSÉE AUX INDUSTRIELS .....	105
GRILLE ADRESSÉE AUX ÉLUS .....	105
GRILLE ADRESSÉE AUX HÔTELIERS .....	105
<b>ANNEXE N°3 : EXEMPLES D'ENTRETIENS RETRANSCRITS .....</b>	<b>105</b>
ENTRETIEN AVEC RICHARD, ÉLU D'UNE COMMUNE DU FOND DE VALLÉE .....	105
ENTRETIEN AVEC FRANÇOIS, CADRE D'UNE ENTREPRISE DE SOUS-TRAITANCE INDUSTRIELLE .....	105
ENTRETIEN AVEC SIMON, HÔTELIER .....	105
<b>ANNEXE N°4 : EXTRAITS DU DAUPHINÉ LIBÉRÉ À PROPOS DE LA MANIFESTATION DU 29 MARS 2002 .....</b>	<b>105</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS .....</b>	<b>105</b>