

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 143 (2017)
Heft: 1: Projections alpines

Artikel: Les Alpes : marginalité et opportunité d'un territoire productif
Autor: Sega, Roberto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-736690>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Les Alpes : marginalité et opportunité d'un territoire productif

Le degré de marginalité d'un territoire dépend avant tout des politiques de développement territorial auxquelles il est soumis. « Au cours de l'histoire, les Alpes ont ainsi évolué entre ouverture et fermeture, centralité et marginalité » (C. Raffestin, R. Crivelli, 1985).

Roberto Segà



Avant que l'avènement des Etats-nations ne transforme les Alpes en une frontière administrative, ce territoire était un lieu de rencontre et de convergence au centre de l'Europe. Une réalité « homogène », stratégique en terme de commerce et d'échanges socio-culturels entre le nord et le sud de l'Europe¹. Lors de la première révolution industrielle, la croissance économique et l'augmentation de la population ont largement favorisé les villes industrielles des plaines et les grands ports maritimes, entraînant la marginalisation économique de l'arc alpin. Avec l'arrivée de la seconde révolution industrielle, les territoires alpins se sont retrouvés aux avant-postes grâce aux possibilités qu'ils offraient d'exploiter l'énergie hydro-électrique. L'industrialisation y a ainsi provoqué des mutations considérables: d'un côté, elle a renforcé la crise agricole en modifiant profondément le rapport entre l'homme et le territoire; de l'autre, elle a apporté progrès et qualité de vie dans des territoires encore difficilement accessibles. L'arrivée du chemin de fer dans les Alpes (1848), l'exploitation de l'énergie hydro-électrique (1869) et la présence d'une main-d'œuvre paysanne prête à travailler à temps partiel ont favorisé l'implantation des nouvelles activités industrielles, principalement dans les fonds de vallée. De grandes usines énergivores, comme des complexes chimiques ou métallurgiques, ont vu le jour à proximité des centrales hydro-électriques et le nouveau réseau ferroviaire a permis d'acheminer des matières premières vers et depuis les Alpes. Au même moment est né le tourisme de montagne, déjà considéré alors comme une activité réservée aux élites, qui a contribué à rendre facilement accessibles de nombreuses zones de haute montagne en les reliant aux fonds de vallée et à créer ainsi les premiers systèmes économiques dans des territoires reculés. Pendant un temps, industrie et tourisme ont donc participé au développement des territoires alpins, dans les vallées comme en haute montagne. Cette situation a permis de limiter leur marginalité et de réduire les déséquilibres socio-économiques – apparus suite à la croissance exponentielle des villes de plaine lors de la première vague d'industrialisation – entre ces territoires et les zones de plaines. Dans la période post-fordienne, le poids de l'industrie et son rôle progressiste ont drastiquement perdu de leur importance. Les Alpes sont aujourd'hui considérées comme la « cour de récréation » des grandes métropoles. La région alpine tend ainsi à être exclusivement représentée comme le territoire de la neige ou comme une oasis écologique, située en marge du modèle métropolitain (A. Bonomi, 2010). A coups d'investissements ciblés, de grands *resorts* ont été développés, dans l'unique but de les rendre compétitifs et conformes aux exigences des « touristes des plaines ».

L'exploitation touristique de la montagne apparaît comme la panacée en matière économique, qui permettrait de surmonter toutes les formes de marginalité.

En réalité, les dynamiques de développement liées au tourisme de masse et à la construction de résidences secondaires ont accentué au cours des dernières années la polarisation du territoire alpin. Cette polarisation s'est accompagnée d'une répartition déséquilibrée des investissements, désormais destinés exclusivement à des zones de montagne, déjà attractives ou très rentables d'un point de vue touristique. Les générations d'*alpine resorts* se succèdent, les formules se multiplient, le territoire est toujours plus exploité au rythme des saisons, mais tout ceci ne suffit pas à assurer la pérennité des populations alpines et l'on commence à douter que cela puisse garantir l'avenir économique à long terme de ces régions.

Partant du principe que le tourisme ne doit plus être l'horizon exclusif de la réflexion économique sur les Alpes, la recherche de doctorat² dont est issu cet article souhaite engager le débat autour de l'avenir d'un secteur économique en pleine mutation, le secteur secondaire, c'est-à-dire industriel. Elle formule l'hypothèse que ce secteur d'activité serait en mesure de porter de manière plus équilibrée que par le passé le développement socio-économique et socio-démographique de l'ensemble des territoires alpins. Le travail de recherche, partiellement illustré ici, consiste à représenter le fonctionnement complexe de la « machine productive alpine » afin de proposer de nouveaux scénarios de croissance non-polarisée et d'attractivité pour les zones alpines aujourd'hui considérées comme marginales.

La géographie de l'espace alpin dans sa marginalité réelle ou supposée

Dans un territoire donné, les phénomènes de déséquilibres spatiaux sont principalement déclenchés par des processus d'agglomération où activités économiques et implantations urbaines se développent simultanément. Le déséquilibre survient lorsque ce processus bouleverse le fonctionnement d'une structure précédemment équilibrée sans que celle-ci ait le temps suffisant pour s'adapter. Il se crée ainsi une disparité en terme de développement entre les zones qui s'enrichissent et celles qui souffrent et se marginalisent. Ce type de développement territorial est dit polarisé. La structure polarisée crée un déséquilibre entre la région centrale polarisante et ses régions périphériques.

Si on l'observe à l'échelle européenne, le territoire alpin est entouré d'importantes agglomérations urbaines³, alors que la région elle-même est considérée comme marginale, située à la périphérie du

1 Au nord de Trente, au sud de Bolzano. La plaine du Val d'Adige à Lavis, dans la région autonome du Trentin-Haut-Adige en Italie (photo de Caterina Segal)

1 Pour plus de précisions historiques et économiques sur cette période, se reporter au travail de Jean-François Bergier.

2 La thèse de doctorat actuellement en cours s'intitule « Ecologies productives, redéfinir la marginalité de la ville-territoire alpine ».

3 Pour plus de précisions sur les processus d'urbanisation dans les Alpes, se reporter aux travaux de Dematteis (1975) et Perlik, Messerli, Bätzing (2001).

développement social et économique (M. Perlik, 2012). La carte en **figure 2** représente le réseau urbain alpin dans son intégralité. On peut en dégager plusieurs constats sur la véritable morphologie des implantations alpines et avancer des hypothèses concernant leur interdépendance fonctionnelle et économique à l'échelle globale. En dehors du périmètre de la Convention Alpine⁴, on peut observer que les métropoles (Milan, Vienne, Munich, Lyon, Turin) ainsi que les grands territoires urbanisés (la ville diffuse de la Vénétie, le plateau suisse, l'arc lémanique) jouent tous deux à la fois le rôle d'attracteurs économiques et sociaux et de consommateurs de produits et ressources naturelles (notamment l'eau et l'énergie) provenant des Alpes. On peut ainsi lire les vallées alpines comme des appendices des zones métropolitaines de plaine : des filaments marginaux par rapport aux institutions politiques nationales respectives dont elles dépendent. La topographie est indiquée en gris jusqu'à 1200 mètres d'altitude afin de rendre lisible chaque système de vallées secondaires liées au fond de vallée principal dont elles sont tributaires.

Une autre image se superpose (ou plutôt s'oppose) à cette première carte : celle d'un « territoire alpin productif » (**fig. 3**) qui accueille de nombreuses industries principalement en fond de vallée, produit des marchandises et matières premières transformées, permet l'échange de marchandises et de main-d'œuvre entre Europe du Nord et du Sud et diffuse énergie et ressources dans les territoires de plaine alentours. En rouge, on peut observer la strate de l'industrie qui « remonte » des périphéries des villes de plaine vers l'intérieur des Alpes en suivant les fonds de vallée. En noir sont représentées les centrales hydro-électriques en fonction de leur puissance, alors que les croix indiquent les principaux cols et tunnels pour le transport de marchandises.

Entre Genève et Milan : « un corridor alpin productif transfrontalier »

La désindustrialisation est une perspective que le territoire alpin ne peut ni supporter, ni surmonter. Une tertiarisation de l'intérieur de ce territoire, au-delà du fait qu'elle est peu souhaitable, est très peu probable. Au vu de ce qui a été énoncé plus haut, il n'est pas non plus souhaitable que le futur du territoire alpin dépende uniquement de ses *resorts*, autrement dit que les grands pôles touristiques alpins deviennent ce que les villes de plaine sont actuellement pour la montagne. Dans ce sens, il nous semble pertinent d'étudier de manière plus approfondie le secteur économique secondaire afin d'entrevoir, à la lumière d'une « légère » troisième-quatrième révolution industrielle⁵, de nouveaux scénarios de développement et de croissance pour les territoires alpins. Il est donc nécessaire de relever le défi

d'un nouveau type d'industrie, qui se dessine déjà au niveau mondial, et que les territoires alpins pourraient s'approprier en exploitant les ressources naturelles et leur position géographique stratégique au niveau européen. Aldo Bonomi, en 2010, a introduit le concept de « plateforme productive alpine », défini comme un grand projet plus que comme une réalité, « qui, pour être réalisé, nécessite de soustraire la montagne à l'idée de marginalité ».

Le zoom détaillé en **figure 4** va exactement dans ce sens. La carte met l'accent sur la « machine alpine » en tant qu'élément déjà présent et constitutif de cette portion de territoire (entre Genève et Milan), le long de la vallée du Rhône (le Valais) et le long de la rivière Toce (Val d'Ossola). En insistant sur le « corridor productif transfrontalier », il s'agit de montrer une autre image de « l'unité dans la diversité », pour aller à l'encontre des logiques hégémoniques des espaces de consommation métropolitains situés en plaine, qui empêchent l'émergence d'une structure systémique, fonctionnant déjà d'un certain point de vue de manière intégrée.

À cette échelle, on observe les différents éléments qui composent le système et leur rythme tout au long de la vallée. Les zones industrielles (en noir sur la carte) sont réparties entre les villes, le long du couloir infrastructurel (en rouge, le chemin de fer). Les grandes « plaques » productives se situent pour la plupart aux intersections avec les vallées secondaires du fait de la présence des centrales hydro-électriques, qui sont connectées aux grands barrages par le biais de nombreuses conduites forcées (lignes noires pointillées). Les lignes électriques à haute tension (en gris) traversent plus librement le territoire, enjambent les Alpes, parcourent les vallées secondaires et le fond de vallée principal, se concentrent à l'approche des grandes industries énergivores et rejoignent les villes de plaine pour les alimenter.

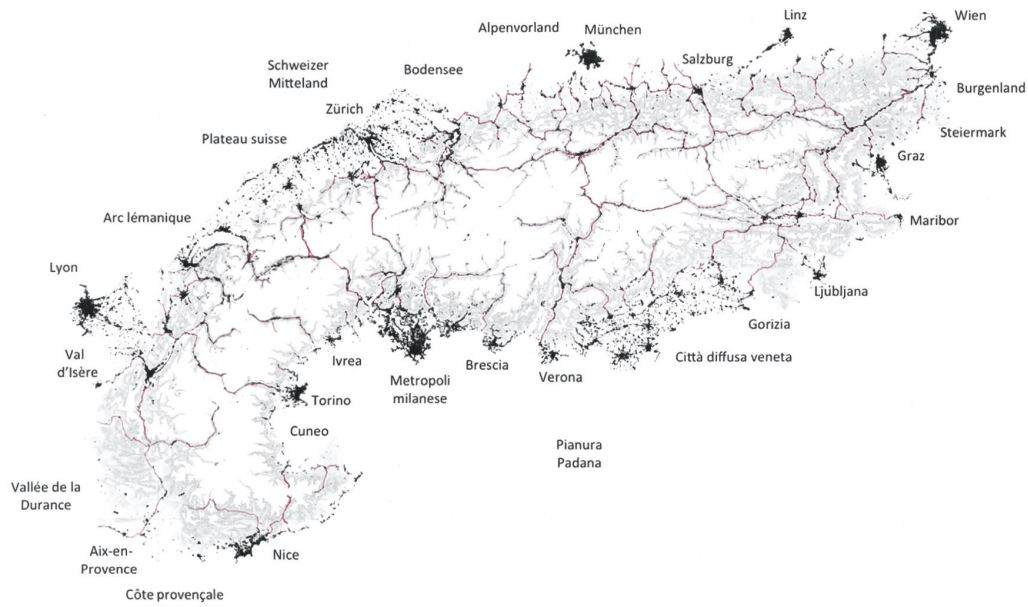
Requestionner la marginalité alpine

Ces cartes permettent de mettre en lumière plus clairement la question de la marginalité alpine et celle des risques de polarisation, mais également le potentiel que pourrait représenter une mise en système des différents territoires « faibles » qui travaillent actuellement de manière fragmentée et souvent concurrentielle.

La marginalité des territoires alpins ne doit jamais être considérée comme absolue : elle dépend des périodes historiques de développement économique et de l'échelle à laquelle on l'observe. Il faut donc associer à l'analyse de l'évolution des modèles économiques une lecture attentive des hiérarchies spatiales et le relevé du capital spatial existant déjà investi dans ces territoires au fil du temps. Afin de sortir les Alpes de leur état de marginalité, lié à un développement polarisé, il ne suffit pas de subventionner les territoires en difficultés. Les politiques aveugles et assistanciales sont vouées à l'échec ; au lieu de donner aux habitants des territoires marginaux les moyens de leur indépendance, elles les poussent vers les grandes agglomérations (F. Barca, 2016). D'un point de vue spatial, afin de lutter contre la prédominance

4 Pour approfondir : www.alpconv.org/en/organization/parties/Documents/Administrative_Units_AC.pdf

5 Klaus Schwab, lors du dernier Forum économique de Davos (janvier 2016), a proposé l'utilisation du terme « industrie 4.0 » à la différence de Jeremy Rifkin qui, en 2011, avait proposé celui de « troisième révolution industrielle », révolution qu'il considère aujourd'hui encore loin d'être terminée.



UMZ zone morphologique urbaine

— Topographie entre 0 et 1200 mt.

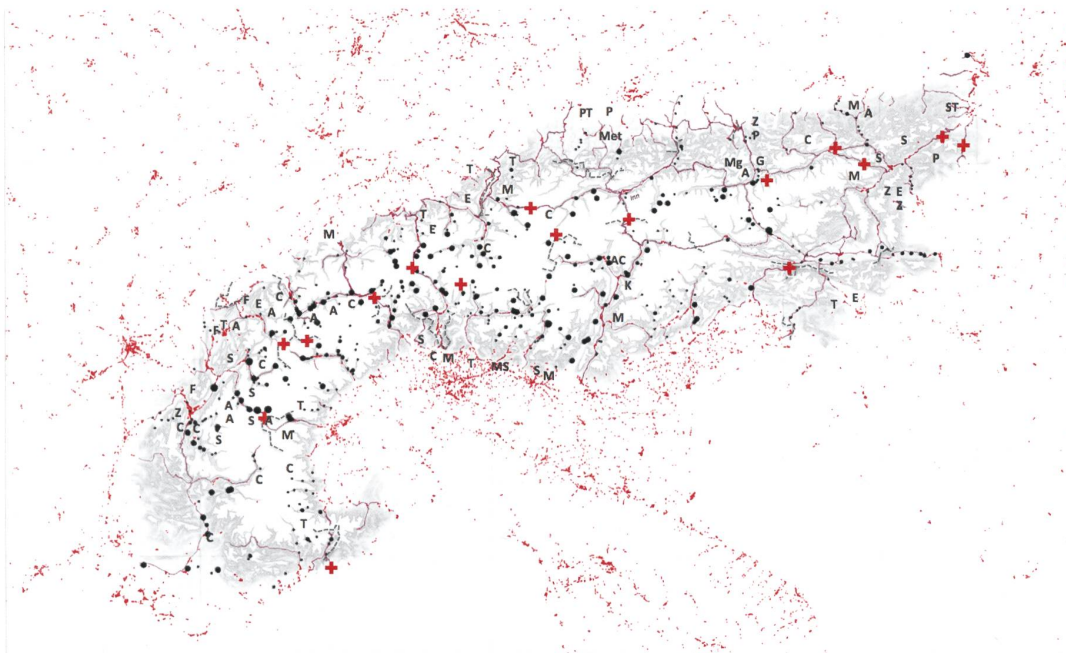
— Réseau ferroviaire alpin

LA STRUCTURE URBAINE DE LA RÉGION ALPINE ET LA CEINTURE EUROPÉENNE DES VILLES DE PLAINES

Auteur: Roberto Segal ©

0 100 Km

2



⊕ Industrie

⊕ Principaux cols et tunnels

● Centrale hydroélectrique

LA PLATEFORME PRODUCTIVE ALPINE

— Topographie entre 0 et 1200 mt.

— Réseau ferroviaire alpin

--- Frontière

Auteur: Roberto Segal ©

0 100 Km

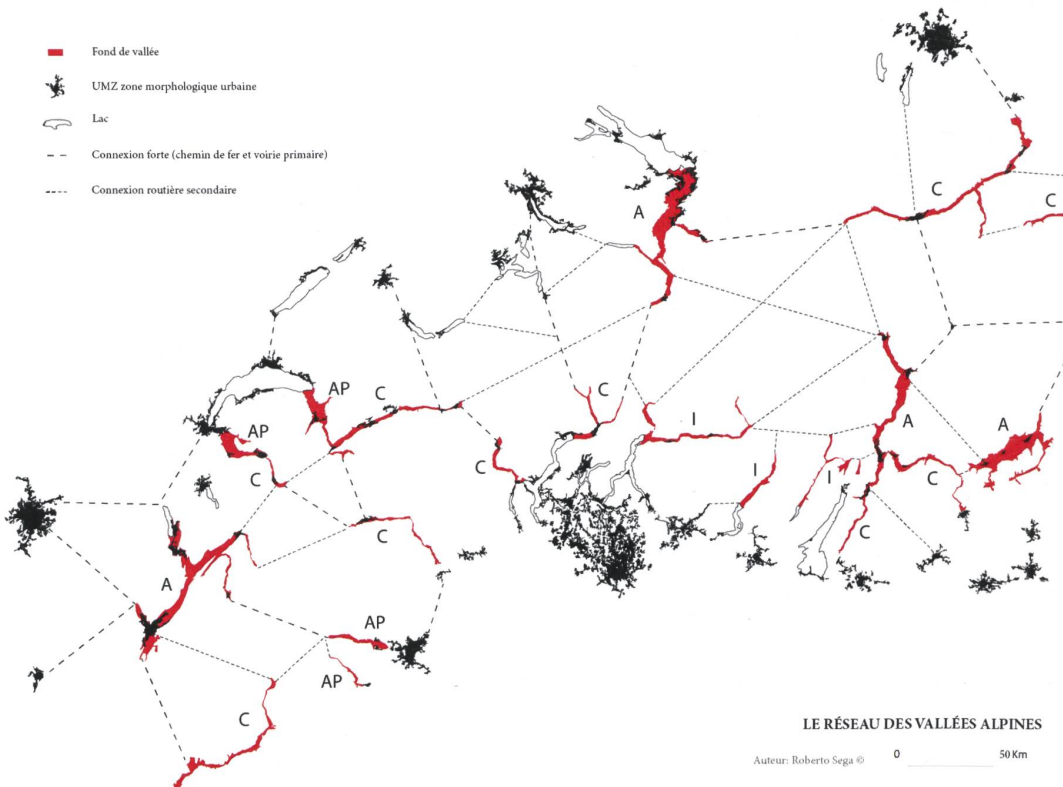
3

- 2 La structure urbaine de la région alpine et la ceinture européenne des villes de plaine (cartographie élaborée par l'auteur en utilisant les bases de données suivantes: OSM pour les infrastructures, UMZ (EEE) pour les zones urbaines, DTM (EC) pour la topographie)
- 3 La plateforme productive alpine [cartographie élaborée par l'auteur en utilisant les bases de données suivantes: Corine Land Cover 2006 (eea) pour les zones industrielles, OSM pour les infrastructures, DTM (EC) pour la topographie, Alpine Convention (EURAC) pour l'hydroélectricité. Pour les régions industrielles: source principale Birkenhauer (A: aluminium; C: chimique, électrochimique; E: électronique; F: mécanique de précision; G: verrerie; Met: métallurgie; Mg: magnésie; M: machines de construction; P: industrie du papier; S: acier, électrometallurgie; Z: cellulose; K: industrie automobile).]





5



6

d'une partie du territoire sur les autres, il est nécessaire de recomposer en permanence les changements territoriaux dans un nouveau cadre systémique évolutif. Chaque changement économique structurel devrait donc aller de pair avec une recombinaison spatiale de tous les éléments territoriaux et de leurs fonctions, à la lumière de la reconnaissance d'un nouveau système territorial.

Cette hypothèse est abordée dans l'extrait d'une troisième carte: «le réseau des vallées alpines» (fig. 6). Ce document montre la géographie des éléments clés qui composent la «ville-territoire alpine». Il souligne le rôle du fond de vallée alpin (en rouge) au sein duquel le modèle urbain (en noir) et le modèle montagnard se sont déjà confrontés. Les grands lacs alpins, qui composent avec les zones urbanisées les grands repères géographiques à l'échelle du territoire, sont un autre élément essentiel du système. Les lignes pointillées représentent les principales liaisons ferroviaires et routières et soulignent, outre les couloirs transalpins, le réseau de connexions entre les vallées. L'objectif est de construire une nouvelle forme de représentation capable d'introduire dans le débat sur l'avenir de ces territoires une image différente et plus complexe que celle de la marginalité. Il s'agit ainsi de fournir des arguments en faveur d'un modèle de développement synergique et systémique, qui prend sa source dans l'unité géographico-fonctionnelle de l'espace alpin et pourrait redistribuer en son sein ses propres lieux de consommation, intégrant ainsi entre eux les différents systèmes économiques. Un modèle de développement lié à la spécificité des lieux, réellement polycentrique, qui évite la banalisation de l'hétérogénéité des territoires alpins, en sortant donc des logiques de dépendance et de mimétisme vis-à-vis du modèle métropolitain de plaine.

Roberto Segà, architecte et urbaniste, est assistant scientifique et doctorant à l'EPFL, lab-U Laboratory of Urbanism.

Traduit de l'italien par Andrew Hall

Bibliographie:

- Barca F., Guiso L., 2016, *Crescere senza fuggire. L'esperienza di una politica attenta ai luoghi*. Trento: Festival de l'économie 2016. Video disponible sur le site: <http://goo.gl/7sd750>.
- Bergier J. F., 1988, «Territorio, economia e società nella storia delle Alpi». In: Martinego E. (éditeur), *Le Alpi per l'Europa una proposta politica*, pp. 25-53, Milan: Jaca Book.
- Bätzing W., 2005, *Le Alpi. Una regione unica al centro dell'Europa*. Bollati Boringhieri.
- Bonomi A., 2010, «La piattaforma produttiva dell'arco alpino». *Economia trentina Dossier*, n° 2/3 année 2010.
- Coletti E., Cribari V., Pizzini D., Ulrici G., 2014, a cura di, *Aree produttive e progetto urbanistico. Sentieri Urbani n° 14*. Numero monografico della rivista della Sezione Trentino dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, Trento: Bi Quattro Editrice.
- Commission européenne, 2014, *For a European Industrial Renaissance*. Texte disponible sur le site: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52014DC0014>.
- Commission européenne, 2015, *Territorial cohesion*. Texte disponible sur le site: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/what/territorial-cohesion.
- Crivelli R., Raffestin C., 1988, «L'industria alpina dal XVIII al XX secolo sfide e adattamenti». In: Martinego E. (éditeur), *Le Alpi per l'Europa una proposta politica*, pp. 161-184, Milan: Jaca Book.
- Dalmaso A., 2007, «Industries et territoires dans les Alpes, XIX^e - XX^e siècles: tentative de typologie». In: Daumas J.-C., Lamard P., Tissot L. (éditeurs), *Les territoires de l'industrie en Europe*, Paris: Presses Universitaires de Franche-Comté, pp. 87-102.
- Dematteis G., 2009, «Polycentric urban regions in the Alpine space». *Urban Research & Practice*, 2(1), pp. 18-35.
- Dematteis G. (2014), «Montagna, città e aree interne in Italia: una sfida per le politiche pubbliche». Documenti geografici. Texte disponible sur le site: www.documentigeografici.it/index.php/docugeo/article/view/64.
- Diamantini C., Corrado F., 2015, a cura di, *La città alpina: identità, strategie e progetti*, *Sentieri Urbani n° 18*. Numero monografico della rivista della Sezione Trentino dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, Trento: Bi Quattro Editrice.
- ESPON, 2005, 1.1.1 Potentials for polycentric development in Europe. Stockholm: Nordregio.
- Perlik M., 2012, *Les zones de montagne comme laboratoire en vue d'identifier les nouvelles inégalités spatiales post-fordistes*. Grenoble.

- 4 Entre Genève et Milan (cartographie élaborée par l'auteur en utilisant les bases de données suivantes: OSM, VECTOR 25 (SWISSTOPO), VECTOR 200 (SWISSTOPO), DBTRE (Région Piémont), DTM (EC) pour la topographie.
- 5 La ville-territoire alpine. L'industrie Constellium à Sierre et les relations spatiales entre les différents éléments hétérogènes qui composent la «ville-territoire alpine». (Photo R. Segà)
- 6 Le réseau des vallées alpines (cartographie élaborée par l'auteur en utilisant les bases de données suivantes: OSM, UMZ (EEE) pour les zones urbaines. Légende des familles de vallées: A: archipel; AP: appendice de plaine; C: couloir; I: situation isolée.