

Excursion scientifique

L'axe Lötschberg – Simplon une double coupe (col, tunnel de faîte, tunnels de base)

DÉROULEMENT PRÉVISIONNEL

Lundi 1 juin - Brig

- 16h00-17h00 : Accueil et installation à l'hôtel*.
- 17h30-19h00 : Ouverture des journées, puis introduction scientifique à l'excursion et au colloque.
- *Dîner et nuit à l'hôtel.*

Mardi 2 juin

- Matin : **Colloque.**
- *Déjeuner à l'hôtel.*
- Après-midi : Double traversée du Simplon, par le haut (col) en autocar postal, puis par le bas (tunnel ferroviaire) d'Iselle à Brig.
- *Dîner et nuit à l'hôtel.*

Mercredi 3 juin – Double traversée du Lötschberg.

- Matin : tunnel de faîte (Goppenstein : trains-autos), Frutigen (entrée du tunnel de base).
- *Déjeuner à Spiez.*
- Après-midi (BLS) : Poste de commandement, Centre de secours et visite du tunnel de base. Retour en train par le tunnel de base.
- *Dîner et nuit à l'hôtel.*

Jeudi 4 juin

- Matin : La Compagnie Matterhorn Gotthard Bahn (MGB), puis Bettmeralp.
- *Déjeuner à l'hôtel.*
- Après-midi : **Colloque**
- Fin vers 16h30-17h00, pour permettre les retours en train vers Genève, Bern, Paris.

* Des chambres et une salle de conférences sont déjà réservées dans un hôtel de Brig pour les trois nuits du lundi soir au jeudi matin.

NB : L'inscription vaut pour l'ensemble de l'excursion et du colloque ; elle implique une arrivée à Brig le lundi 1 juin dans l'après-midi et un départ le jeudi 4 après-midi à l'issue du colloque. L'organisation s'occupe de l'hébergement, des repas et des déplacements locaux durant les trois journées. Indiquer, avant le 15 décembre 2014, votre souhait de participer à l'ensemble de l'excursion et du colloque.



CALENDRIER

Avant le 15 décembre 2014,

envoi par courriel à jean.varlet@univ-savoie.fr

- 1- de votre proposition de communication (1 page maxi, titre, 5 mots-clés, police Arial 11)
- 2- de votre fiche d'inscription de principe à l'ensemble des trois journées.

Mi-janvier 2015

Examen et sélection des propositions de communications par le comité scientifique

31 janvier 2015

Annnonce des communications retenues

Février 2015

Inscription définitive

Avant le 15 mars 2015

Envoi du résumé définitif (1 page + 1 figure au besoin)

1-2-3-4 juin 2015

Déroulement de l'excursion et tenue du colloque

Avant le 8 septembre 2015

Remise des textes définitifs par les auteurs

2016

Publication des Actes

COMITÉ SCIENTIFIQUE

Xavier Bernier, Université Savoie Mont-Blanc, UMR EDYTEM

Laurent Chapelon, Université de Montpellier 3, UMR GRED

Marie-Christine Fourny, Université Joseph Fourier, Grenoble, UMR PACTE

Colette Ranély Vergé-Dépré, Université des Antilles-Guyane, GEODE-CARAÏBES

Benjamin Steck, Université du Havre, UMR IDEES/CIRTAI

Kevin Sutton, Université Pierre Mendès-France, Grenoble, UMR PACTE

Laurent Tissot, Université de Neuchâtel, Suisse

Jean Varlet, Université Savoie Mont-Blanc, UMR EDYTEM

Raymond Woessner, Université de Paris IV-Sorbonne, UMR ENeC

COMITÉ D'ORGANISATION ET CONTACT

Jean Varlet, jean.varlet@univ-savoie.fr

Kevin Sutton, kevin.sutton@upmf-grenoble.fr

Xavier Bernier, Xavier.Bernier@univ-savoie.fr



Commission de Géographie des Transports

EXCURSION SCIENTIFIQUE
ET COLLOQUE

Franchir : distances et continuités territoriales



1-2-3-4 juin 2015
Brigue (Valais, Suisse)

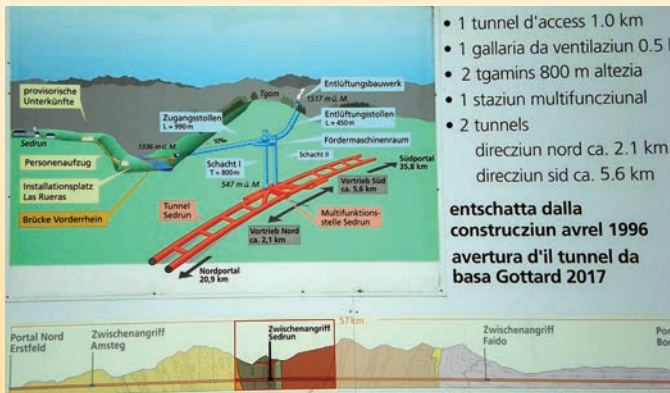


Colloque - *Franchir : distances et continuités territoriales* - 2 et 4 juin 2015, Brigue (Valais, Suisse)

Franchir un obstacle, gérer une discontinuité spatiale ou territoriale font partie des préoccupations souvent premières des acteurs pour lutter contre un ralentissement, pour ouvrir un territoire ou encore pour maintenir une compétitivité. L'acte de franchir, autant que les politiques qui l'encadrent, voire qui le formalisent, sont des modalités de gestion des distances et apportent une solution de continuité territoriale. Recherche d'une distance-temps ou d'une distance-coût plus favorable, production de distances du fait de disparités croissantes de vitesse, modification des représentations spatiales, l'invention sociale et politique du franchissement est alors un élément essentiel. Distances et continuités territoriales sont aujourd'hui intrinsèquement liées dans les discours et les motivations des acteurs. Penser le franchissement entre pleinement dans les problématiques de justice spatiale.

L'excursion et le colloque souhaitent **interroger les positionnements des acteurs** à cet égard. L'axe Lötschberg-Simplon, objet de l'excursion et exemple emblématique, veut servir de support à la réflexion scientifique. Dans le cadre du colloque associé, il appelle à être confronté à des exemples diversifiés dans des contextes montagnards, maritimes – dont insulaires –, urbains, voire de plaine, et considérés dans toutes leurs dimensions spatiales. S'interroger sur le sens de « franchir » ne se limite pas à une mise en question du franchissement par ses seules manifestations, mais veut porter une attention particulière aux intentionnalités (acte et volonté politique). Interroger les politiques de continuités territoriales appelle également à croiser les champs traditionnels de la géographie des transports et des risques.

Trois thèmes sont alors proposés dans cette approche du franchissement : préciser le sens des mots *franchir* et *traverser* ; mieux comprendre l'articulation entre adaptations territoriales et connectivité/connexité des réseaux ; analyser l'accompagnement de l'ouverture visant à sécuriser la continuité territoriale.



Franchir vs traverser ?

Un premier axe d'investigation est de nature épistémologique et ouvert à toutes les disciplines des sciences sociales.

Franchir n'est pas traverser, mais franchir permet de traverser. Dans l'étude des distances, ces deux notions sont fondamentales en ce qu'elles constituent toutes deux de l'espace ; de la rue à l'Etat et au monde, il ne semble y avoir de composition de continuités sans leur agencement. Ouvrir un débat sur ce qui est de l'ordre du franchir, sur ce qui est de l'ordre du traverser, et sur ce qui relève ni de l'un ni de l'autre, veut aider à préciser le sens des mots.

L'exemple suisse porte à confondre les deux notions dans un système national de mobilité qui déborde par-delà ses frontières. Dans le phénomène des traversées alpines, ce débordement territorial semble même la condition nécessaire à la confusion des deux notions. Qu'en est-il dans d'autres contextes territoriaux ? Faut-il encore chercher à distinguer les deux ? Peut-on interroger cette confusion comme une modalité de politique de continuité territoriale ? Comment les distances sont-elles recomposées dans des discontinuités produites par un discours sur la continuité ? Autant de questions opérationnelles auxquelles ce débat épistémologique doit pouvoir contribuer en complément du travail de terrain.

Connectivité et résilience territoriale

Dans l'exemple du système spatial helvétique, la pensée des systèmes territoriaux est organisée à partir d'une **politique de redondance des réseaux**. La connectivité, entendue en termes à la fois matériel et organisationnel, est donc devenue un pilier notionnel dans l'approche de la durabilité. Les réflexions actuelles autour de la notion de résilience mobilisent toujours plus cette propriété des réseaux, en partie pour rendre les politiques publiques plus inclusives. Un second axe de réflexion veut porter sur deux questions : **franchir est-il alors un acte de connexité ou un acte de connectivité ? La connectivité est-elle une condition de durabilité ?**

Dans le cadre de la Stratégie de l'Union Européenne pour la Région Alpine, dans laquelle la Suisse est intégrée, il convient de questionner le caractère opérationnel de cette qualité réticulaire, lorsqu'elle est inventée en substance de durabilité. Des éclairages diversifiés sont sollicités à propos des réseaux numériques et énergétiques associés, ainsi que sur les coopérations transfrontalières et sur les incidences de traitement d'une rugosité en matière de constructions ou de restructurations territoriales. Des éclairages intéressants

sont attendus sur **les structures actuelles et leur mobilisation en temps de crise**, ainsi que sur leurs temporalités (anticipation, gestion de la crise, processus de réinitialisation du système).



Sécuriser la continuité ou « accompagner l'ouverture »

La qualité du franchissement suppose sa **fiabilité fonctionnelle** par prise en compte des vulnérabilités. La technique et les nouvelles technologies participent à produire de l'espace, notamment lorsqu'elles entrent dans un arrangement de gestion des distances ; un tunnel n'est rien sans son système d'exploitation ou sans son système de sécurité, ou du moins est-il beaucoup plus vulnérable. En tant qu'aléas de l'ouverture, les risques sociaux, comme les grèves ou les oppositions locales à des projets de modernisation des conditions d'exercice des continuités territoriales, font pleinement partie de la réflexion.

Interroger les modalités **d'accompagnement et d'entretien de l'ouverture**, au prisme de ce qui permet une continuité de franchissement, constitue le troisième axe de réflexion du colloque. Comment accompagne-t-on l'ouverture ? S'agit-il d'une gestion des risques centrée sur l'anticipation de l'aléa, sur une réduction de l'exposition, sur une intégration des formes de vulnérabilité ? Comment les problématiques de résilience territoriale et réticulaire structurent-elles les systèmes opérationnels d'exploitation de toutes les formes de franchissement ? Quels acteurs et quelles spatialités apparaissent au cœur de cet impératif au service des continuités territoriales ?