



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement



Ecole d'ingénieurs
polytechnique
de l'université de Tours

CITERES
UMR 6173
Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement, Paysage,
Environnement

Projet de Fin d'Etudes

INTERTERRITORIALISER **Concevoir et Projeter**

**Dans quelles mesures les
interactions entre Tours et Saint-
Pierre-des-Corps dimensionnent-
elles leur interterritoire ?**



2013-2014

Directeurs de recherche :

BLONDEL Cyril
BREVET Nathalie
FEILDEL Benoît
THIBAUT Serge

Jérémie BONSET
Cindy FRESSARD
Manon GIRARD
Guillaume LEPERCQ
Julien LUDWIG
Hugo ODIER
Élodie RIBES

INTERTERRITORIALISER

Concevoir et Projeter

**Dans quelles mesures les
interactions entre Tours et Saint-
Pierre-des-Corps dimensionnent-
elles leur interterritoire ?**

2013-2014

Directeurs de recherche :

BLONDEL Cyril

BREVET Nathalie

FEILDEL Benoît

THIBAUT Serge

Jérémie BONSET

Cindy FRESSARD

Manon GIRARD

Guillaume LEPERCQ

Julien LUDWIG

Hugo ODIER

Élodie RIBES

Avertissement

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

Les auteurs de cette recherche ont signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

La mention « Etudiants PFE 2013 – Interterritorialiser » au niveau des sources signifie que l'objet en question a été réalisé par Jérémie BONSET, Cindy FRESSARD, Manon GIRARD, Guillaume LEPERCO, Julien LUDWIG, Hugo ODIER et Élodie RIBES.

Formation par la recherche et projet de fin d'études en génie de l'Aménagement

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir-faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

- Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :
- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne les mémoires à partir de la mention bien.

Remerciements

Nous souhaitons adresser nos remerciements les plus sincères aux personnes qui nous ont encadrés, soutenus et ont contribué à l'élaboration de ce projet de fin d'études.

En particulier M. Cyril Blondel, Mme Nathalie BREVET, M. Serge THIBAUT et M. Benoit FEILDEL, tuteurs de ce projet de fin d'études pour leur accompagnement et leur aide tout au long de la réalisation de ce dernier ainsi que pour leurs conseils avisés.

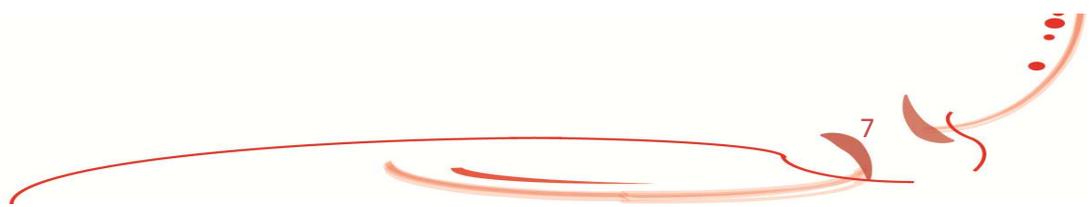
Nous tenons également à remercier M. Pascal FERREN et Mme Maud LE FLOCH du Pôle des Arts Urbains, co-tuteurs de ce projet pour leurs suggestions et leurs conseils.

Nos remerciements s'adressent aussi à Mme Martine BELNOUE, première adjointe au maire de Saint-Pierre-Des-Corps, et M. Nicolas GAUTREAU, adjoint au maire de Tours, pour nous avoir accordé du temps afin de répondre à nos interrogations. Merci également à Mme Céline TANGUAY, Mme Isabelle PETITFRERE et M. Patrice DESBOURDES pour leurs avis techniques.

Nous tenons également à remercier Mme Alexandra POUZET, photographe, avec qui nous avons pu discuter de notre méthode d'entretien.

Nous exprimons toute notre gratitude aux habitants de Tours et de Saint-Pierre-Des-Corps pour leur sincérité et pour le temps qu'ils nous ont accordés.

Enfin, nous souhaitons remercier toutes les personnes rencontrées lors de ces 4 mois d'investigation ainsi que tous nos camarades de promo pour leurs visites et leur soutien durant la réalisation de ce projet de fin d'études.



Sommaire

Avertissement	5
Formation par la recherche et projet de fin d'études en génie de l'Aménagement	6
Remerciements	7
Sommaire	8
Introduction générale	12
Chapitre 1 : Etude conceptuelle et mise en perspective de la frontière	14
<i>Introduction</i>	15
<i>Partie 1 : Définition de la frontière</i>	16
I. Historique de la notion de frontière.....	16
A. Un vocabulaire complexe traduisant la multiplicité des rôles de la frontière	16
B. Une vision différente des objets « frontières » en fonction des époques.....	17
C. Handicap ou opportunité ? Les visions contemporaines de la frontière.....	18
D. Un travail sur les nouvelles frontières qui reste à approfondir	20
II. Définitions conceptuelles	23
A. La frontière	23
B. Le territoire.....	23
III. Processus de frontiérisation	25
A. Préambule : territoire et identité, des notions indissociables.....	25
B. Processus de frontiérisation top-down	29
C. Processus de frontiérisation bottom-up	34
D. La frontiérisation, un phénomène complexe et polymorphe.....	39
IV. Les dimensions de la frontière	41
A. Préambule : la frontière, entre séparation et liaison	41
B. Deux principales dimensions	43
C. Les spatialités de la frontière.....	54
Conclusion:.....	62
<i>Partie 2 : Les frontières urbaines à travers le monde</i>	63
<i>Les peacelines de Belfast</i>	65
Contextualisation	65
Représentation spatiale.....	66
Représentation sociale	67
État actuel de la frontière	68
Projets d'aménagement de la frontière.....	68
Conclusion.....	68
Références bibliographiques.....	68
<i>La ligne verte de Nicosie</i>	69
Contextualisation	69
Représentation spatiale.....	70

Représentation sociale	71
État actuel de la frontière	72
Conclusion.....	72
Références bibliographiques.....	72
<i>Lomé – Aflao</i>	73
Contextualisation	73
Représentation spatiale.....	74
Représentation sociale	76
État actuel de la frontière	76
Projets d'aménagement sur la frontière.....	77
Conclusion.....	77
Références bibliographiques.....	77
<i>Les favelas de Rio de Janeiro</i>	78
Contextualisation	78
Représentation spatiale.....	79
Représentation sociale	81
État actuel de la frontière	81
Conclusion.....	82
Références bibliographiques.....	82
Synthèse des exemples étudiés	83
Chapitre 2 : Analyse de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps.....	84
<i>Méthode d'analyse de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps</i>	85
A. Historique des territoires et de la limite communale	86
B. La dimension institutionnelle de l'interterritoire.....	86
C. La dimension sociale de l'interterritoire	87
D. La dimension spatiale de l'interterritoire	88
E. Les pratiques de l'interterritoire.....	89
<i>Partie 1 : Une histoire commune marquée par des différences de développement et des divergences d'idéologie.....</i>	92
I. La naissance des communes : Tours la royale et Saint-Pierre-des-Corps la maraîchère	92
A. Un développement selon la Loire	92
B. La nouvelle orientation méridienne du XVIII ^{ème} siècle et la création des communes	93
II. Les grands changements du XIX ^{ème} siècle.....	94
A. La construction du canal de jonction	94
B. L'arrivée du chemin de fer.....	95
C. Le développement urbain de part et d'autre du canal.....	96
III. De 1945 à aujourd'hui : un fort développement sans logique d'agglomération	99
A. La reconstruction – un presque retour à la normal	100
B. Création d'une plateforme multimodale et multi-services entre Tours et Saint-Pierre.....	102
C. Les premières tentatives infructueuses de coopération inter-communale.....	105
Synthèse	110
<i>Partie 2 : Des divergences d'ordre symbolique entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps</i>	111
I. Une certaine entente malgré des représentations divergentes	111
A. Des décalages significatifs dans les représentations des deux communes	111

B.	Une entente politique complexe et franche.....	123
II.	Des marqueurs physiques témoignant de ce clivage symbolique.....	127
A.	L'évidence de deux villes coupées par l'autoroute.....	127
B.	Des marqueurs territoriaux appuyant un rapport asymétrique entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.....	133
C.	Des relations amenées à évoluer malgré les clivages physiques.....	144
	Synthèse générale :.....	148
	<i>Partie 3 : L'absence de réelles séparations dans les rapports quotidiens aux territoires.....</i>	<i>150</i>
I.	Les pratiques quotidiennes de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-Des-Corps.....	150
A.	Les pratiques banales observées de l'interterritoire.....	150
B.	Les pratiques exprimées par les habitants de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps.....	156
	Synthèse sur les pratiques.....	157
II.	Le couple Tours / Saint-Pierre-Des-Corps, un ensemble urbain continu.....	157
A.	Représentation de la continuité du point de vue des habitants.....	157
B.	La relation Tours / Saint-Pierre-des-Corps.....	159
C.	Les coopérations entre les deux villes.....	161
	Synthèse sur l'ensemble urbain continu.....	171
	<i>Synthèse générale de la partie 3.....</i>	<i>172</i>
	<i>Retour critique sur la méthodologie.....</i>	<i>173</i>
A.	Démarche générale de travail.....	173
B.	L'analyse des marqueurs physiques du territoire.....	173
C.	L'analyse des entretiens.....	174
D.	Les pratiques des habitants à travers l'observation des 24H et des gares.....	175
	Conclusion générale.....	177
	Bibliographie.....	182
	Ouvrages imprimés.....	182
	Chapitre d'un ouvrage collectif.....	183
	Ouvrages électroniques.....	184
	Articles.....	184
	Articles électroniques.....	185
	Articles PDF.....	186
	Thèses, Mémoires, Rapports Inédits.....	187
	Sites Web.....	187
	Vidéographie.....	188
	Annexes.....	189
	<i>Annexe 1 : Tableau des personnes rencontrées.....</i>	<i>190</i>
	<i>Annexe 2 : Trame d'entretien avec les habitants.....</i>	<i>191</i>
	<i>Annexe 3 : Trame d'entretien avec les élus.....</i>	<i>196</i>
	<i>Annexe 4 : Trame d'entretien avec les techniciens.....</i>	<i>200</i>
	<i>Annexe 5 : Les cartes mentales des habitants.....</i>	<i>204</i>
	Les cartes mentales des tourangeaux.....	204

Les cartes mentales des corpopétrussiens	205
Tables des figures.....	206
Table des photographies	207
Table des cartes	208
Table des matières	209

Introduction générale

Il est des territoires singuliers, voisins, même limitrophes, à la fois séparés et reliés, qui nous interpellent, nous questionnent, nous éprouvent. Les territoires de Tours et de Saint-Pierre-Des-Corps sont de ceux-là. Situés au cœur de l'agglomération tourangelle, coupés par une infrastructure routière marquante, ils ne demandent qu'à être explorés dans leurs relations, dans leurs interactions. « *Avant on vivait dans un territoire. Les mobilités ayant augmenté, maintenant on vit entre, à travers les territoires* » (Vanier, 2010). Cet entre-deux, cet espace plus ou moins flou, plus ou moins continu, plus ou moins reconnu est ce que l'on peut qualifier d'interterritoire.

Dans le contexte actuel de nouvelle conception des territoires, où les interactions et les échanges prennent de plus en plus d'importance, le Département Aménagement de l'École Polytechnique de l'Université François Rabelais de Tours et le Pôle des Arts Urbains ont souhaité s'associer dans la coordination de ce projet de fin d'études nommé *Interterritorialiser : Concevoir et Projeter*, qui a pour objet l'étude de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-Des-Corps. Cette recherche de quatre mois menée par sept étudiants en 5^{ème} année de Génie de l'Aménagement comportait plusieurs objectifs. Il s'agissait en premier lieu d'approcher les concepts relatifs à l'interterritoire puis de les illustrer par des exemples internationaux. L'étude du cas Tours / Saint-Pierre-Des-Corps constituait ensuite la partie empirique de ce travail. Enfin, l'élaboration d'un cahier des charges en constitue l'aboutissement. Il devra permettre à quatre étudiants de réaliser un *atelier* davantage tourné vers la conception : il s'agira pour eux de proposer des actions d'aménagement pour répondre aux enjeux globaux que nous aurons déterminé et fixé dans le cahier des charges.

Pour entreprendre une réelle démarche de recherche nous sommes partis de la définition prétopologique d'un interterritoire : « *Un interterritoire est l'espace situé entre deux territoires, dès lors que cet espace ne se résume pas à une ligne et que l'on admet qu'il possède une étendue, un contenu, même si ce contenu est situé géographiquement sur l'un des deux territoires ou sur les deux.* » (Thibault, 2013). Cette définition constitue l'enveloppe, la coquille permettant de définir, d'une manière générale, un interterritoire. Elle semble induire une certaine spatialité, c'est-à-dire une *étendue* dont il nous faut étudier le *contenu* afin d'être en mesure de potentiellement systématiser le géotype interterritoire. Ce contenu, qui peut être sur l'un, l'autre ou les deux territoires, semble correspondre à toutes les dimensions relatives à ce qui définit un territoire, qu'elles soient institutionnelle, sociale, culturelle ou encore spatiale. Ainsi, pour mettre en avant ce *contenu*, nous complétons la définition précédente comme suit.

Un interterritoire peut être vu comme *étant une zone d'interactions entre deux territoires. Il serait alors la traduction de l'impact de la frontière entre ces deux territoires, la frontière étant la condition sinéquanone de l'existence de l'interterritoire. Autrement dit, un interterritoire découle d'une frontière ; sans frontière, il n'y a pas d'interterritoire.*

L'apparition d'un lien fort entre un interterritoire et une frontière nous amène à nous questionner sur ce qu'est une frontière et sur ce qu'elle exprime encore dans un système-monde en constante évolution. Aujourd'hui considérée comme « un objet spatial en mutation » (Groupe Frontière, 2004), la frontière est appréhendée de diverses manières à travers la littérature en sciences humaines et sociales. Ainsi, dans une démarche de recherche et d'appropriation de ce concept, nous avons exploré ce que revêt et exprime actuellement la frontière. Partant de la problématique de travail suivante : « *Qu'est-ce qu'une frontière ?* », nous avons établi notre définition conceptuelle de la frontière, qui est illustrée par l'étude de différentes frontières urbaines à travers le monde. De cette définition conceptuelle émane une réalité nouvelle qui constitue le résultat principal de notre partie théorique : une frontière sépare et relie.

Ce bagage théorique nous a permis de développer un outillage méthodologique nécessaire à l'étude de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps afin d'appréhender quelles sont les caractéristiques d'un tel lieu. Prises dans leur entièreté, les deux villes participent à créer cet interterritoire à travers plusieurs dimensions. Partant de la problématique suivante, « *Dans quelle(s) mesure(s) les interactions entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps dimensionnent-elles leur interterritoire ?* », nous avons émis la double hypothèse suivante : Il existe une divergence d'ordre symbolique au sein du couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps, qui impacte leurs relations, en particulier politiques (hypothèse 1). Cependant, il n'y a pas de réelle « séparation » physique entre les deux communes dans la mesure où le « couple » Tours / Saint-Pierre-Des-Corps constitue un ensemble urbain continu, pratiqué et fonctionnel (hypothèse 2).

Ainsi, en tenant compte du contenu des diverses dimensions qu'exprime un interterritoire, celui de Tours / Saint-Pierre-Des-Corps devient un espace à aménager, en considérant son passé, son présent et ce que pourrait être son avenir.

Chapitre 1 : Etude conceptuelle et mise en perspective de la frontière

Introduction

Nous aborderons dans cette première partie, le travail plus théorique de ce projet de recherche. Cette première étape a fait l'objet d'une phase de lecture et d'appropriation du sujet et de ses termes, qui amène à l'élaboration d'une définition de la notion « frontière » appuyée par une recherche d'exemples de frontières urbaines à travers le monde.

Dans le cadre de la réalisation de ce projet de recherche, nous avons cherché à créer une base de réflexion, à partir de deux questions principales : *Qu'est-ce que un inter-territoire ?*, *Qu'est-ce que une frontière ?* Ce bagage a été acquis par la constitution d'une bibliographie qui nous a permis de réaliser un "état de l'art" sur le sujet (connaissances, points de vue différents, exemples).

Après une première phase de lecture, il a été nécessaire de mettre en commun nos idées et nos nouvelles connaissances afin de créer notre propre définition de la frontière et des variables s'y attachant. Nous avons donc opté pour une séance de travail « Méta-plan » dont la question centrale était : « **Qu'est ce qui caractérise une frontière ?** ». L'objectif a été de réaliser un temps commun de discussion et de réflexion concernant la frontière de manière générale afin de faire ressortir et de confronter l'ensemble des notions et des dimensions à prendre en compte dans la caractérisation des frontières. Nous nous sommes appuyés sur une méthode telle que celle-ci afin d'organiser une réflexion efficace sans s'écarter de l'objectif principal. Cette dernière a permis à chacun l'occasion d'exprimer ses idées et ainsi de se mettre d'accord sur notre définition de la frontière.

Dans le but d'analyser des espaces interterritoriaux et ainsi recontextualiser notre travail de manière plus globale, une étude de différentes frontières urbaines à travers le monde a été réalisée en parallèle de la rédaction de la définition de la notion de « frontière ».

Afin de définir au mieux notre objet de travail, nous avons décomposé notre étude en plusieurs phases. La première est une phase introductive qui doit permettre de se familiariser avec la notion de frontière, de s'approprier les multiples sens qu'elle recouvre, et finalement de voir où se situe notre travail dans la veine des études déjà réalisées à ce sujet. Il s'en suit d'une partie concise posant les bases de ce qu'est une frontière d'une part, et explicitant le terme « territoire » d'autre part, auquel notre sujet d'étude est fortement lié. La suite de la définition se base sur ce premier jet conceptuel pour approfondir en détail ce qu'est une frontière. Dans un premier temps, nous nous focaliserons sur l'aspect *construction* en étudiant les processus en œuvre dans la création d'une frontière. Puis nous nous intéresserons à ce qu'exprime une frontière, quelles sont ses différentes dimensions et représentations, et comment elles se traduisent et sont alimentées à la fois dans le discours des institutions et dans l'image que s'en font les individus. Pour finir sur cette définition, nous étudierons les formes que peut prendre une frontière, tant dans sa forme géométrique que dans son support territorial.

« En tant que constructions historiques, les frontières sont toujours susceptibles de muter et de revêtir des formes inattendues. » Groupe Frontière, 2004

Partie 1 : Définition de la frontière

1. Historique de la notion de frontière

Souvent cité par les médias, parfois attaché dans de nouvelles expressions « la frontière de l'inconnu », « les frontières du réel », le terme de frontière se fait parfois aussi flou que le concept auquel il se rattache. Afin de poser les bases d'une définition claire qui orientera la suite de ce travail, nous aborderons donc l'origine et les évolutions de ce terme, à la fois par une approche étymologique, mais aussi par une approche chronologique.

A. Un vocabulaire complexe traduisant la multiplicité des rôles de la frontière

Les mots qui désignent la frontière ne sont pas les mêmes dans toutes les langues, mais on remarque toutefois une tendance à la multiplication des termes pour une même notion. Les traducteurs hindous, ou chinois, par exemple, donnent plusieurs réponses quand on cherche un équivalent au mot frontière. On peut donc imaginer que cela donne une idée de la complexité du concept auquel il se rattache. Mais nous limiterons notre approche linguistique du terme à la langue française et à la langue anglaise. Concernant le vocabulaire français, Eve-Marie Halba, dans *Tropisme des frontières* (2004) rappelle que la racine du mot ne provient pas des termes multiples latins (limes et finis) et grecs (horos, péras, terma) qui désignaient la frontière. Ces termes, qui ont en revanche donné lieu à la naissance des mots limites et confins, illustraient une délimitation construite par l'Homme qui matérialisait une propriété, comme un champ, ou un territoire, mais qui pouvait être plus ou moins floue selon la possibilité de la franchir ou la nécessité d'y assurer un contrôle militaire. Cette vision de la frontière a été réutilisée pour les frontières étatiques, aux limites fixes et linéaires.

Le terme « frontière », apparu au XIII^{ème} siècle provient du terme « front », issu de la racine latine « frons » qui signifie le devant des choses, et plus particulièrement le front d'une armée (Halba, 2004). Au moyen âge, le terme frontière était ainsi utilisé pour décrire le parvis d'une église, une façade, mais aussi le front d'une armée. Ce dernier sens, doté d'une connotation militaire qui renvoie à la notion de conflit ou de défense contre des attaques extérieures, est le seul sens originel qui a persisté jusqu'à aujourd'hui. L'utilisation du terme frontière pour désigner la limite entre deux états date en revanche du XIV^{ème} siècle.

Le terme moyenâgeux se rapproche davantage du terme anglo-saxon « *frontier* » qu'on peut aujourd'hui traduire par frange pionnière (Guichonnet, Raffestin, 1974). Emprunté à la langue française, il est apparu au XIV^{ème} siècle, et désigne une zone créée par l'expansion d'une entité en dehors de son territoire d'origine. Il a été utilisé notamment lors de la conquête de l'Ouest américain. Parallèlement à ce terme, le vocabulaire anglo-saxon possède aussi les mots « *border* » et « *boundary* ». Si le premier renvoie à l'idée de limite d'un territoire, le second, apparu au XVII^{ème} siècle fait davantage appel à l'altérité, et fait référence à des situations de conflits, ou autres interactions entre territoires. Portant principalement sur les limites étatiques, il traduit une délimitation précise fixée et maintenue par une centralité (Ibid.).

B. Une vision différente des objets « frontières » en fonction des époques.

Si les notions de frontière et de limite ne sont apparues qu'à partir du XIII^{ème} siècle, leur pratique est née avec le désir de créer un territoire et de s'y identifier. Ce sont simplement leur nom et le rôle qu'on leur attribuait qui a changé au cours des siècles. La première notion qu'on peut leur associer est celle de ressources, d'espace vital, qu'il est possible d'assimiler au territoire animal (Wackermann, 2003). Celle-ci fait référence à l'existence de barrières¹ pour protéger ces ressources, mais aussi à l'agrandissement de l'espace vital, pour accéder à davantage de ressources. On retrouve alors la notion de frange pionnière.

Cette dualité entre une volonté de sauvegarde, et une volonté d'expansion existait déjà dans la notion romaine de « limes » (*cf partie A*) qui était l'expression d'une séparation entre civilisations. On ne lui prêtait pas un caractère linéaire, mais elle se caractérisait sous forme de zone dotée d'une occupation armée, ou visant à accueillir des colons romains : elle servait ainsi de vitrine pour montrer la puissance militaire et culturelle de l'empire aux barbares, mais aussi de base pour les conquêtes à venir (Guichonnet et Raffestin, 1974).

La notion de frontière linéaire est cependant apparue plus tard, avec l'apparition de l'Etat moderne à la fin du moyen-âge. La frontière, qui traduisait jusque-là une dimension tactique, prend alors une assise juridique, retracée et arbitrée par la matérialisation cartographique de ces frontières linéaires qu'a permis l'évolution des techniques (astronomie et mathématiques) durant la Renaissance. Dans la définition de Marsile de Padoue², elle devient une limite d'un pouvoir claire et fixe et reconnue par tous. Avec cette modification de la notion de frontière apparaît aussi le terme « confins », qui se traduit comme les extrémités et la transition d'un Etat vers un autre.

Mais la dimension contractuelle de la notion de frontière n'émerge que plus tard, avec l'adoption du modèle Westphalien au XVII^{ème} siècle. Ce modèle découle de la naissance de l'Etat Nation, et traduit la limite de la souveraineté (le concept de souveraineté des pays est né au XVI^{ème} siècle) et de la compétence territoriale d'un état. Entre les lignes apparaît une volonté d'équilibre des puissances³ : aucun Etat ne doit être plus puissant que tous les autres réunis (Hiridjee, s.d.). Ce modèle utilise davantage la notion de limites étatiques que de frontières : en effet, le premier terme fait essentiellement appel au registre de la négociation, de la discussion, quand le terme de frontière fait davantage appel au registre du conflit et de la guerre. Le sens du terme frontière évolue donc et celle-ci apparaît aussi comme un instrument pacificateur permettant d'établir un accord qui assure la reconnaissance de l'autre.

¹ Les termes de frontières et de barrières ne sont en définitive pas si éloignés, mais la frontière introduit la notion de territoire sur lequel s'exerce une souveraineté, et la barrière ne désigne qu'un point de passage (Roché, 1956)¹ qu'on choisit de bloquer.

² Marsile de Padoue décrit l'Etat moderne comme une population et une portion d'espace. Fermement opposé à la gouvernance religieuse d'un territoire (il n'a cessé de remettre en question la papauté), il prône le remplacement du pouvoir spirituel par un pouvoir purement politique (il est en quelque sorte le précurseur des démocraties modernes). Dans sa vision de l'Etat moderne, qui impose de savoir « qui s'occupe de quoi et jusqu'où », la fondation d'une entité territoriale nécessite la mise en place de limites (Guichonnet et Raffestin, 1974).

³ Ce principe est la base du droit international.

Les époques suivantes voient se poursuivre l'enrichissement de la notion de frontière. Au XVIIIème, le siècle des Lumières, apparaît le terme de « frontière naturelle », par opposition aux frontières héréditaires ou historiques : le tracé d'une frontière peut ne pas dépendre d'un tracé antérieur, mais il peut se superposer à une aspérité naturelle marquante. Au XIXème siècle, c'est le principe de nationalité qui prévaut : la frontière se place entre deux cultures, deux langues (Guichonnet, Raffestin, 1974).

Ce n'est qu'après les deux Guerres Mondiales que le modèle Westphalien, assurant le droit des peuples à disposer d'eux même, est remis en cause. L'apparition de structures supranationales comme l'ONU, qui établissent le droit d'ingérence ou le devoir d'assistance, témoigne de la recherche d'une nouvelle organisation mondiale des territoires (Hiridjee, s.d.). D'autre part, la création d'espaces d'échanges économiques, ou la division en deux blocs idéologiques du monde lors de la Guerre Froide mettent en lumière des frontières autres que politiques ou étatiques. Cela va conduire les chercheurs à intégrer à la notion de frontière des formes différentes. Celles-ci commencent alors à être approchées par leurs fonctions.

C. Handicap ou opportunité ? Les visions contemporaines de la frontière

Avant de décrire les différentes visions que l'on trouve aujourd'hui des frontières, il est nécessaire de comprendre en quoi le contexte actuel impacte sur ces objets. L'évolution des techniques de transport, de communication et de gestion allant de pair avec la multiplication et l'extension des échanges, les territoires se basent sur cette mobilité accrue pour accéder aux ressources financières, monétaires et cognitives qui leur sont nécessaires (Wackermann, 2003). Les territoires étant liés dans une relation d'interdépendance (Groupe Frontière, 2004) qui contribue à faire perdurer ces échanges, leurs limites sont constamment traversées par le biais de réseaux.

1. Le sans-frontiérisme, ou vers la défonctionnalisation des frontières

Les frontières ayant jusque-là toujours été associées à une fonction de protection qui limite les échanges, c'est l'idéologie du « sans-frontiérisme » qui se développe en premier lieu, autrement dit l'idée que la mondialisation et la conservation de frontières ne sont pas compatibles, et que celles-ci sont amenées à disparaître. Dans la sphère scientifique certains auteurs parlent aussi de défonctionnalisation des frontières (Guichonnet, Raffestin, 1974), autrement dit la perte de fonctions des frontières.

Cependant cette idée a été contestée un peu plus tard dans d'autres travaux de recherches qui postulent que les frontières ne perdent pas leurs fonctions ; en revanche, elles peuvent être déplacées, ou leurs fonctions et leur gestion peuvent changer. On peut citer le déplacement des points de contrôle des frontières étatiques dans les hubs, ou nœuds de communication. La défense de la frontière passe alors par le biais de la protection des infrastructures de réseau, qui est à la fois assurée par le gestionnaire de l'infrastructure et par l'Etat.

D'autres auteurs considèrent que la mondialisation a finalement renforcé certaines frontières. La multiplication des échanges augmente en effet le risque de conflits (Wackermann, 2003), si bien que certains territoires renforcent l'imperméabilité de leurs frontières pour faciliter la gestion de la sécurité et se protéger des menaces externes (Debray, 2012 ; Newman, 2006). On peut

notamment citer l'exemple du terrorisme⁴ donné par Newman (2006) : celui-ci découle d'une mouvance accrue de l'insécurité grâce à la multiplication des réseaux, si bien que certains états comme les Etats Unis ont consolidé leurs frontières extérieures, linéaires comme ponctuelles.

2. Les frontières : les bases de nouvelles coopérations

Outre les échanges, la mondialisation a aussi ouvert la porte à des préoccupations communes, notamment environnementales. Protéger le territoire équivaut dans certains cas à protéger le territoire voisin, duquel dépendent la sécurité et la durabilité du premier, ou dans d'autres cas à participer à l'élimination d'une menace commune. L'expansion de nouvelles techniques impose l'expansion de leur contrôle : les nuages radioactifs ne s'arrêtent pas aux frontières. La gestion et la préservation de certaines ressources, comme l'eau, ne sont pas possibles en se limitant uniquement à la surface du territoire (Wackermann, 2003).

Ainsi, sous l'impulsion de structures englobant les différents territoires et capables de diffuser auprès d'eux une vision plus large de la gestion de l'espace et des populations, certaines frontières ont muté pour devenir la base de coopération transterritoriale. Ces frontières changent alors en termes de fonctionnalité, mais aussi en termes de spatialité. L'idéologie qui s'est développée en parallèle est celle de la frontière « dynamique » et « créative », espace d'hybridation, attractif et innovant, qu'il est plus intéressant de gérer de manière décentralisée pour que cette gestion soit adéquate (Wackermann, 2003).

Ces deux courants de pensée restent cependant principalement portés sur les frontières étatiques. Celles-ci restent l'objet d'étude privilégié des chercheurs. Cependant ceux-ci se rejoignent sur l'idée que la notion de frontière englobe un concept plus large que celui de limite entre deux états.

3. Une vision élargie de la notion de frontière

A l'entrée du XXIème siècle, outre les conflits aux frontières, les médias traitent d'autres discontinuités à des échelles inférieures : les conflits urbains. Si les conflits ne sont pas une caractéristique des frontières, ils en sont des marqueurs particulièrement repérables. Autrement dit, cela pose l'hypothèse de frontières à d'autres échelles que celles des états. Les chercheurs y voient la résultante de la multiplication des réseaux de communication et d'échanges.

Ces réseaux, selon Newman (2006), ont aussi des limites, créées volontairement ou par défaut : ils sont réservés à certains groupes et à certains lieux. Ils sont alors similaires à des privilèges, et créent des frontières socio-économiques inégalitaires. D'autre part, ils permettent aux cultures et aux idéologies une mobilité accrue, et face à cette multiplication des points de rencontre, les individus ressentent le besoin de renforcer leur appartenance soient en se regroupant dans des coalitions de territoire plus vastes (qui ont aussi des frontières) et ayant donc plus de poids, soient en se retranchant derrière des frontières locales qui traduisent un repli identitaire⁵ (Debray, 2012) (la

⁴ On peut ici citer l'exemple des attentats du 11 septembre 2001, après lesquels les Etats-Unis ont reconsidéré l'ouverture de leurs frontières.

⁵ La définition de l'identité sera donnée dans la partie III. *Processus de frontiérisation.*

définition de l'identité sera donnée dans la partie *III.A.Préambule*). La création ou la consolidation des frontières étatiques, comme celles qui ont structuré le bloc de l'Est depuis 1990, traduisent bien ce besoin permanent d'attache à un territoire délimité et à une identité.

Les villes, dans lesquelles vit plus de la moitié de la population mondiale, et qui comprennent les points de connexion des réseaux, changent d'échelle et sont le théâtre de plus en plus visible de l'émergence de ces nouvelles frontières (Groupe Frontière, 2004) : frontières socio-économiques et socio-culturelles, mais aussi frontières institutionnelles, avec des territoires qui cherchent à se légitimer dans ces grands ensembles urbains. De plus, les zones urbaines sont aussi soumises à l'influence de multiples groupes gestionnaires (les Etats, les collectivités, mais aussi des associations ...), et les conflits urbains résultent parfois de politiques de plus vaste échelle.

D. Un travail sur les nouvelles frontières qui reste à approfondir

En résumé, dans les esprits qui se sont penchés sur le sujet, les frontières sont passées au fur et à mesure d'une notion d'annexion, à une notion d'agression ou de défense, vers l'expression d'un compromis ou d'un accord de réconciliation (Wackermann, 2003). Aujourd'hui on prend conscience des multiples sens que recouvre cette notion et sa possible application à d'autres échelles que celle des Etats. Comme le dit Balibar (1994) « *il n'existe pas de définition de frontière pouvant être relative à chaque lieu, chaque temps, chaque échelle (de lieux et de temps), chaque expérience que l'on a de la frontière* ». L'évolution continue des frontières, autant en termes de forme que de localisation, fait que cet objet est une combinaison d'aspects (apparence, fonctionnalité) qui peuvent prendre une multitude de formes. Dans notre étude, nous avons donc cherché une définition susceptible de recouvrir toutes les formes de la frontière qui nous intéressent du point de vue de la discipline de l'aménagement, en nous basant sur les définitions qui avaient été faites jusqu'à aujourd'hui et que nous décrivons par la suite.

Depuis la création des Etats modernes, puis leur transformation en Etat-Nation, la notion de frontière a surtout été développée à partir des domaines disciplinaires de la géographie et de la science politique. Nous nous sommes donc intéressés à la définition de la frontière donnée par le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* édité en 2003 et élaboré par deux géographes, Jacques Lévy et Michel Lussault. Ces deux disciplines se concentrent sur les frontières étatiques, et donnent ainsi une importance toute particulière à la dimension militaire de la frontière. Selon les deux auteurs, un monde démilitarisé ne possède plus de frontières.

Plusieurs écoles de pensées nées au XIX^{ème} siècle (allemandes, anglaises, américaines, françaises présentées par Guichonnet et Raffestin, 1974) se sont penchées sur le sujet des frontières jusqu'aux années 1920, mais en s'intéressant davantage à l'étude essentialiste de leur support spatial (forme zonale, forme linéaire, évolution entre ces deux formes, pratiques observées autour des frontières) qu'à leur idée, autrement dit le pourquoi et le comment de leur création et leurs finalités.

Nous avons vu que l'après-guerre et la mondialisation avait fait apparaître les frontières sous un autre jour, comme une barrière au libre-échange, mais aussi comme une construction sociale. Les auteurs de l'époque (notamment Raffestin, géographe et Guichonnet, historien) ne s'intéressent pas uniquement à l'inscription spatiale des frontières, mais ils s'intéressent aussi à leur histoire, à leurs origines, et à leur « vécu », donc à leurs composantes sociales. Les « fonctions des frontières »

commencent à être de plus en plus abordées. Cependant, la notion de frontière est toujours intimement liée à la notion de limite étatique, et il est alors difficile d'envisager qu'elle puisse s'appliquer à d'autres échelles.

Parallèlement à cela, le processus de mondialisation a permis d'accentuer l'existence d'autres frontières, pas nécessairement visibles, qui servent non plus à structurer un territoire mais à structurer l'existence des individus (Newman, 2006). A l'approche géopolitique se joint alors l'approche socio-anthropologique, mais si ces deux disciplines se reconnaissent, se citent et s'inspirent, elles ne fusionnent jamais vraiment dans les ouvrages que nous avons abordés.

L'approche socio-anthropologique introduit le concept d'identité par l'entrée de l'individu. Le territoire n'est alors plus un ensemble homogène, mais un archipel déterminé par la mobilité, le vécu, la représentation symbolique que se font les individus de l'altérité (Ramadier, Lannoy, Depeau, Carpentier, Eaux, 2009). Il est alors possible d'introduire la notion de frontière pour les sociétés théocratiques (frontière plus spirituelle entre le sacré et le profane) et pour les sociétés nomades (espace de parcours, donc frontières à géométrie variable), comme pour les sociétés sédentaires. Le principe d'exclusion et d'inclusion est conservé, et cette approche sociale des frontières explique leur mouvance (Newman, 2006). Le problème de cette approche est son échelle : nous nous intéressons en effet à l'identité comme construction collective et à la frontière comme la construction d'un groupe ou d'une institution. Aussi, si nous nous incluons dans notre réflexion comment un individu perçoit, s'approprie ou crée avec d'autres individus une frontière, nous abandonnerons les frontières qu'il crée pour se rendre unique, pour s'isoler du reste de la société.

Il est plus pertinent de se baser sur l'approche géopolitique, tout en considérant cette dimension socio-anthropologique dans notre étude, autrement dit aborder la notion de frontière sous un angle pluridisciplinaire comme l'ont fait David Newman (géographe) et Gabriel Wackermann (professeur en urbanisme et aménagement du territoire). Cela permet de parler des impacts de la frontière sur les deux territoires, et de définir ainsi les espaces transfrontaliers. Cependant, si ces deux auteurs abordent la réduction d'échelle des espaces d'études pour se focaliser davantage sur les pratiques et la gestion des frontières, leurs objets d'étude restent majoritairement les frontières étatiques et les espaces transfrontaliers qu'elles engendrent. Ainsi, s'ils mettent en évidence l'existence de frontières créées autrement que dans un processus de territorialisation étatique, ils rentrent finalement assez peu dans le sujet et ne développent pas les aspects particuliers que pourraient avoir ces frontières, comme les frontières communales par exemple.

Parallèlement à cela, certains auteurs français, comme Jean-Christophe Gay ou Martin Vanier, citent le cas des limites communales, intercommunales et autres limites locales qui découlent du découpage français, mais sans se pencher sur leur caractère – ou leur non-caractère- de frontière. Ils s'intéressent aussi au couple ville - campagne. Nous n'aborderons pas ce type de discontinuité, car elles ne sont pas créées et maintenues par des volontés homogènes de différenciation (l'ensemble des villes ne constitue pas un seul territoire, et de même pour l'ensemble des campagnes).

C'est aussi l'idée que reprend le Groupe Frontière en introduisant le fait que la frontière se crée « *toujours à la condition d'une forte capacité de structuration sociale et politique* » (Groupe Frontière, 2004). Ce groupe multidisciplinaire recouvre finalement dans sa publication *La frontière*,

un objet spatial en mutation la majeure partie de la notion de frontière : ils traitent de ses origines, de ses fonctions et insistent sur la polymorphie de ces objets. « [...] *Au-delà des changements morphologiques, toute frontière se définit par une combinaison de propriétés (la mise à distance, le filtrage, l'affirmation politique, la distinction) dont les effets sur l'espace sont particulièrement marquants (différentiels, discontinuités, risques, entre-deux) tant dans les représentations sociales que dans les pratiques des acteurs qui leurs donnent forme et sens.* » (Groupe frontière, 2004).

Indissociables du territoire, les frontières sont des objets qui existent depuis longtemps dans les représentations, dans les pratiques et dans les discours. Des années d'étude sur le sujet ont mis en exergue leur complexité : profondeur, mouvance, échelle sont autant de termes parmi d'autres qui renvoient à des phénomènes singuliers et multiples. Sujet pluridisciplinaire, la frontière a été étudiée selon plusieurs approches. L'approche essentialiste a mis en lumière les caractéristiques "figées" des frontières : leurs formes, leur support spatial, les pratiques engendrées. Parallèlement à cela, l'approche constructiviste a fait apparaître les frontières comme résultantes et créatrices de processus nombreux, et comme étant porteuses de fonctions et de représentations, leur associant ainsi des dimensions psychologiques et sociologiques.

II. Définitions conceptuelles

Dans la suite de notre travail, nous allons donner la définition détaillée de l'objet frontière. Cependant, pour lever toute ambiguïté sur les termes utilisés dans cette définition, nous avons utilisé deux définitions conceptuelles : celle de la frontière, qui nous permet d'une part de préciser à quels types de frontières nous nous intéressons, et d'autre part de faire apparaître les grands axes que nous allons travailler par la suite ; celle du territoire, notion que nous jugeons clé dans notre étude car étroitement liée avec notre sujet.

A. La frontière

Afin d'englober toutes les notions et dimensions auxquelles renvoie la frontière, nous avons établi notre propre définition de cette dernière, notamment pour mettre davantage l'accent sur l'évolution permanente et cyclique des processus d'ouverture et de fermeture d'une frontière. Cette définition, qui est la suivante, sera le socle de départ de ce travail de recherche.

La frontière est une construction humaine et sociale qui opère ou exprime, à la manière d'une limite, une distinction au sein d'une ou plusieurs entités. Elle se distingue de la limite dans le sens où elle comprend, en plus de la notion de séparation, la notion de liaison. Ces deux notions sont indissociables, une frontière ne pouvant être l'objet uniquement de séparations ou de liaisons, mais les interactions entre les deux entités peuvent exprimer davantage une notion que l'autre.

La frontière peut prendre plusieurs formes. Ici, nous aborderons les frontières ayant des traductions spatiales et sociales, relatives à l'aménagement du territoire. Dans ce cadre, nous entendons par entités les territoires.

B. Le territoire

La précédente définition conceptuelle de la frontière place la notion de territoire au cœur de la réflexion. Il convient donc de définir ce que nous entendons par territoire. Dans la suite de ce travail, nous utiliserons le terme *territoire* pour désigner une entité spatiale délimitée, socialement construite et qui fait état d'une certaine unité qui la caractérise.

L'utilisation du terme *territoire* doit être précautionneuse tant son usage et sa signification peuvent varier. En effet, il renvoie à au moins huit définitions différentes (Lévy, Lussault, 2003). La polysémie du terme et sa grande utilisation dans les sciences humaines et sociales nécessitent donc cet effort de définition préalable. Il semble aujourd'hui possible de résumer cette polysémie à deux principales acceptions. D'une part, le territoire au sens institutionnel, ou politico-administratif, désigne une aire circonscrite sur laquelle s'exerce un pouvoir légal. Cette acception comprend les nouveaux espaces de l'action publique qui prolifèrent en France depuis la décentralisation. D'autre part, le terme désigne un espace clairement identifié dont l'ordre social est ressource et produit d'un processus d'identification (Debarbieux, 2007 ; Aldhuy, 2008). Ces deux dimensions sont souvent associées, l'une faisant appel à l'autre et inversement. Les stratégies de légitimation politique lors de composition territoriale expriment bien le fait que le territoire peut difficilement exister dans son unique acception politique : la construction substantialisée du territoire, sur la base de discours et récits mobilisant une identité, cherche en quelque sorte à valider l'existence du territoire (Fourny, 2009). Ainsi, on peut considérer que « le "faire territoire" procède d'un double mouvement : de

formation politique d'une part, de formation d'identité et de sens d'autre part » (Fourny, 2009).

La définition que nous proposons ici du terme territoire ne cherche pas à faire uniquement état de ces deux principales acceptions. Il s'agit plutôt d'aller au-delà de cette simple distinction et de proposer notre conception de cette notion dans le cadre de ce travail. Nous pouvons déjà considérer que le caractère déterminant du territoire, qui permet d'ailleurs de le distinguer de l'espace, se situe dans sa dimension sociale : le territoire est un espace propre au monde social (Lévy, Lussault, 2003). Cela ne signifie pas qu'il est possible d'avoir une conception a-sociale et a-historique d'un espace donné, mais cela souligne le caractère essentiel de cette dimension lorsque l'on considère le territoire. Ce qui caractérise un territoire est donc relatif au social. La polysémie du terme et la définition qu'en font certains chercheurs s'expriment bien sur ce point. Certains privilégient la notion d'identité (Debarbieux, 2007), d'autres la notion d'appropriation (Merlin, Choay, 1988 ; Lévy, Lussault, 2003⁶ ; Aldhuy, 2008) ou encore celle de « *la sémiosphère* », c'est-à-dire que le territoire produit un sens, une signification (Raffestin, 1986). Dans notre cas, sans restreindre le territoire dans une définition trop étroite qui serait réductrice par rapport à la réalité qu'il peut revêtir, l'utilisation de la notion de territoire relève davantage d'un choix stratégique. C'est pourquoi, dans la suite de ce travail, nous désignerons par territoire une entité spatiale délimitée (par une frontière), socialement construite et qui fait état d'une certaine unité qui la caractérise.

⁶ Non pas que Lévy et Lussault défendent ce point de vue dans leur ouvrage *Le dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Ils y présentent l'idée que de nombreux chercheurs ont tenté de résumer le territoire à la notion d'appropriation d'un espace particulier.

« La frontière est un objet géographique qui met de la distance là où il y a de la proximité ». C. Albaret-Schulz

III. Processus de frontiérisation

Par processus de frontiérisation, nous désignons ce qui a trait à la création de la frontière. Il est difficile d'aborder isolément la création d'une frontière tant elle fait appel à des modalités et des jeux d'acteurs complexes. D'autre part, nous partons de l'hypothèse que sa création n'est pas un acte systématiquement volontaire. Nous avons donc choisi d'aborder la description du processus de frontiérisation à partir du processus de territorialisation, car la notion de frontière est dans notre cas systématiquement associée à la notion de territoire.

A. Préambule : territoire et identité, des notions indissociables

Le processus de territorialisation comprend l'inscription d'une identité sur un espace. Il peut s'agir d'une identité politique, qui va être maintenue par un contrôle politico-administratif sur cet espace ; autrement, cela peut être une identité socio-culturelle qui va engendrer des pratiques et instaurer ses référentiels sur cet espace (Aldhuy, 2008). L'espace constitue ainsi une base pour l'identité, sur laquelle elle va pouvoir s'établir durablement et se développer (Di Meo, 2004). L'encadré ci-dessous décrit les grandes lignes ce que nous entendons par " identité ".

Encadré « identité »

Pour introduire la réflexion sur ce que signifie le terme d'identité, il nous a paru intéressant de se baser sur le sens actif du terme, à partir de son radical " identifier ". Littéralement, ce terme signifie joindre à une entité qui est pareille, ou créer une entité à partir de deux objets similaires. Autrement dit, l'identification peut être considérée comme une catégorisation (Bonnin, 2009), une classification selon une caractéristique commune. Les caractéristiques des individus étant multiples, ils peuvent donc rentrer dans plusieurs catégories.

Cependant, l'identité peut résulter initialement d'un acte d'identification choisi et conscient. Celui-ci vise à se définir soi-même afin de se légitimer et donc de protéger son existence, à la fois en revendiquant son appartenance à une entité, mais aussi en se différenciant de l'altérité. Selon Guy Di Meo (2009) « l'identité est l'intersection entre les dynamiques des individus ou des groupes dans leurs rapports sociaux ou spatiaux ». Il est cependant à souligner que cette définition de soi-même ne se fait pas uniquement en se donnant une identité ; elle peut se faire en identifiant autrui puis en se détachant de cette identification. En d'autres termes, on ne se qualifie alors pas comme « appartenant à », mais comme « n'appartenant pas à ». L'identité d'un individu peut donc provenir de ses propres choix d'identification, mais elle peut aussi lui être conférée par les autres.

Dans le cas où l'on traite d'individus, on parle d'identité individuelle, autrement dit une combinaison de caractéristiques qui nous rend unique. Dans le cas où l'on traite de groupes (et c'est ce que nous ferons dans la suite de la définition de la frontière), nous parlons d'identité collective, autrement dit un ensemble restreint et affirmé de caractéristiques qui rapprochent les individus. Elles peuvent être d'ordre historique (avoir un passé commun), économique et social, culturel, institutionnel (on se reconnaît des dirigeants et des structures hiérarchiques communes) et juridique

(on se reconnaît dans des droits et des devoirs communs), ou spatial, ou encore résultant de la combinaison de plusieurs de ces domaines.

En tant qu'individus, et ayant plusieurs caractéristiques il est donc possible d'avoir plusieurs identités. Selon Guy Di Meo (2009), le choix de mettre telle ou telle caractéristique ou ensemble de caractéristiques en avant résulte de valeurs personnelles : on choisit de privilégier une identité selon ce qu'elle nous apporte. Toujours selon Di Meo, la multiplicité des appartenances identitaires, et la possibilité de les choisir « *atténue la tyrannie de l'une d'elle qui pourrait devenir un instrument d'oppression et d'exclusion* ». Par exemple, considérer de manière disproportionnée l'appartenance identitaire d'un individu à telle ou telle ethnie, en occultant toutes ses autres caractéristiques, peut engendrer des comportements racistes.

L'identité est donc une « *construction permanente et collective, de nature politique et idéologique* » (Di Meo, 2009). Autrement dit, elle peut servir à protéger un pouvoir, ou des idées. Cette construction se crée donc et se renforce face à l'altérité « *L'identité n'étant pas possible sans altérité, la rencontre avec « les autres » renforce l'attachement « aux siens »* » (Filippova, 2009).

Afin de comprendre clairement les interactions entre identité et espace, autrement dit « *l'inscription des individus sur un territoire* » (Avanza, Laferté, 2005), nous nous sommes appuyés sur des recherches récentes qui se sont attelées à clarifier cette notion d'identité. En effet, son utilisation à la fois dans des discours politiques identitaires et dans des analyses scientifiques biaise sa signification (Brubaker, 2001). Cette clarification passe par une décomposition en plusieurs termes voisins de l'identité. Ces termes varient selon les auteurs, aussi nous nous appuyerons sur les termes « *identification* », « *image sociale* » et « *appartenance* » choisis par Martina Avanza et Gilles Laferté (2005) car ils sont plus clairs et illustrent au mieux les idées que nous utiliserons. Ces différents termes font référence à des processus sociaux distincts qui participent à la construction et au maintien d'une identité.

- ❖ L'identification désigne « *toute action sociale où l'attribution identitaire est extérieure, s'exerçant sur un individu, dans le cadre d'une institution sociale, selon une technique codifiée* » (Avanza, Laferté, 2005). Ce processus implique l'existence d'une institution qui va procéder à l'attribution d'une identité en se basant sur des dispositifs bureaucratiques, des procédures, tels que la distribution de cartes d'identité, ou de cartes d'électeurs. On pense ainsi premièrement aux états, mais il peut aussi s'agir entre autres de l'UE, de communes, de syndicats ou de grandes entreprises. Dans notre travail, nous pouvons cependant élargir la définition, de telle manière que l'identification puisse s'exercer sur un individu, mais aussi sur un groupe, ou sur une autre institution ; l'état identifie par exemple les entreprises, ou les associations.

- ❖ L'image sociale équivaut à une « *production par des agents dominants de symboles homogénéisants, de stéréotypes organisant la perception des territoires et des groupes* » (Avanza, Laferté, 2005). Les auteurs prennent soin d'utiliser le

terme « agents dominants » pour ne pas faire l'amalgame avec les institutions. En effet, la production de cette image sociale, qui peut se faire par le biais de discours identitaires (diffusion de valeurs dans l'éducation par exemple), ou en s'appuyant sur l'inscription de marqueurs spatiaux, peut être du ressort d'institutions comme de représentants de groupes sociaux, hiérarchisés ou non.

- ❖ L'appartenance est un « *travail d'appropriation des identifications et images* » (Avanza, Laferté, 2005). Elle est liée à la « *participation des individus à la chose collective* » (Ibid.). Autrement dit, même si un individu a été identifié, catégorisé par une institution ou un « *agent dominant* », ou encore représenté à travers un discours, une image qui sont censés lui correspondre, il peut refuser ou accepter, voire s'approprier ces identifications et ces images dans ses pratiques. On peut par exemple citer les citoyens européens, qui même s'ils sont identifiés comme tels et sont liés à un discours diffusé par les élites, peinent parfois encore à se sentir vraiment citoyens d'une structure supranationale. Cela est aussi valable pour les petites intercommunalités, encore méconnues et peu reconnues par les résidents. Inversement, il est aussi possible d'avoir une appartenance sans être identifié et sans avoir d'image. Nous pouvons citer l'exemple de résidents d'un lotissement pavillonnaire : ils ne sont pas clairement identifiés comme tels, et il n'y a pas forcément eu de discours les représentant, mais ils peuvent se sentir appartenir à une communauté à l'échelle du quartier, avec qui ils partageraient les mêmes modes de vie, la même architecture et ainsi de suite.

Dans le dernier exemple cité, si les résidents du quartier n'ont en arrivant pas d'image, ils peuvent tout à fait la construire eux-mêmes en se servant des caractéristiques de l'espace sur lequel s'inscrit la communauté : ils vont alors produire un discours du type « j'habite dans le lotissement, avec les maisons de toutes les couleurs », ou « j'habite dans le quartier à l'est du stade », soit la création d'une image sociale. De la même manière, ils peuvent être amenés à créer et à gérer une maison de quartier qui conduira à une identification, et notamment une délimitation de l'espace de gestion. Cet exemple montre que des liens existent entre ces trois processus, et l'identité pourrait alors résulter de leur combinaison. Dans ce cas précis, l'appartenance donnerait lieu à une image sociale, qui elle-même pourrait muter en une identification par l'action de la maison de quartier. Mais cet ordre n'est pas à généraliser, chaque cas étant unique.

Les trois processus s'entremêlent donc, se font écho les uns aux autres dans des ordres chronologiques variables, et chacun d'entre eux interagit avec l'espace. Pour identifier ses administrés et marquer les limites de sa capacité de gestion, par exemple, un état ou une commune va mettre en place des limites inscrites sur le cadastre, et les marquer avec des panneaux signalétiques. L'entité institutionnelle va nommer des rues, des quartiers, donner des numéros d'adresse qui vont catégoriser les individus résidant dans la commune, mais aussi les individus extérieurs à la commune ; ainsi, dans les tarifs des équipements publics, on voit parfois une distinction entre « résidents » et « extérieur ». Elle peut ensuite produire un discours, une image pour persuader les résidents qu'ils font partie de l'entité en question, qu'ils sont identiques entre eux et différents des gens qui n'en font pas partie (Brubaker, 2001). Pour cela, l'entité institutionnelle va

aménager son territoire d'une certaine manière, utiliser ou produire des symboles susceptibles de le qualifier et leur associer un discours. On peut prendre les exemples des slogans des communes : « Grenoble, capitale des Alpes », « Montélimar, capitale du nougat », « Strasbourg, capitale Européenne » et ainsi de suite. Parfois, ces images ont été produites par les résidents eux-mêmes, qui se reconnaissent dans une communauté regroupée autour d'un territoire ou de pratiques. Ces images ont ensuite pu être réutilisées par les institutions pour se légitimer auprès de ces résidents et les inciter à se reconnaître dans le territoire institutionnel.

A l'inverse, une institution peut s'appuyer sur un discours pour changer des limites territoriales, donc faire prévaloir son identification sur une autre. Prenons le cas de l'Alsace-Lorraine lorsqu'elle appartenait à l'Allemagne. La France évoquait alors l'affiliation des Lorrains et Alsaciens à la patrie, leur appartenance française pour revendiquer ces « provinces perdues ». En parallèle, les discours politiques usent également de la présence d'éléments naturels pour justifier certaines limites territoriales, comme le traitent Raffestin et Guichonnet dans leur ouvrage *Géographie des frontières* (1974). Selon eux, l'institution française avait alors produit un discours légitimant la conquête de l'Alsace et de la Lorraine puisque la France avait alors décidé qu'elle devrait s'étendre jusqu'au Rhin.

Il est difficile de présenter ici tous les cas d'imbrication de ces trois processus ; c'est pourquoi nous avons choisi dans les parties qui suivent de les décomposer pour présenter leurs caractéristiques séparément et mettre davantage en avant le processus de frontiérisation qui leur est associé. Mais il faut garder à l'esprit que les interactions les liant sont constantes.

La résultante de ces processus et de leur interaction serait alors le processus de territorialisation, qui introduirait deux types de besoins : le besoin de structuration et celui de protection du territoire. D'une part, le besoin de structuration, d'organisation socio-religieuse ou socio-économique permet de faire perdurer le territoire, et donc le groupe social qui s'y trouve. L'expression de ce besoin varie selon des critères, ces derniers n'étant pas les mêmes selon les époques (Guichonnet et Raffestin, 1974). D'autre part, cette confrontation à l'autre induit un besoin de protection, toujours dans le but de faire perdurer cette identité mais dans ce cas, face à une menace extérieure. Le processus de territorialisation, à travers le besoin de structuration et de protection, trouve une illustration très appropriée à travers le cas du développement de l'Empire Romain comme il est expliqué par Raffestin et Guichonnet dans *Géographie des frontières* (1974). En fin de compte, sans identité, un territoire ne peut pas se maintenir, c'est pourquoi la frontière identitaire vise à consolider cette dernière. La délimitation, selon Gérard Baudin et Philippe Bonnin (2009), s'opère d'autant plus fortement que cette identité est plus faible et moins assurée de ce qui la différencie.

Projection de la frontière identitaire, la frontière territoriale est donc l'intersection entre l'intérieur d'un territoire et son extérieur, qu'il s'agisse d'un autre territoire ou d'un espace extérieur à l'œkoumène. Elle ne peut donc pas être considérée comme un objet isolé. Elle est incluse dans un processus de création, de structuration ou de maintien d'un ou de plusieurs territoires quand il s'agit d'un processus multilatéral. Nous avons décomposé le processus de frontiérisation en nous basant sur les processus à l'origine de l'identité. Ci-dessus, nous avons abordé comme exemple la

délimitation des territoires institutionnels qui était associée au processus d'identification effectué par des institutions. Celle-ci est un cas parmi d'autres de ce que nous appellerons la frontiérisation "top-down". Une première composante de la frontière est donc d'être un outil de l'identification.

Nous avons par la suite parlé des limites que fixaient eux-mêmes les individus à leur communauté (sur la base d'une similitude architecturale, par exemple). Ce cas illustre la deuxième composante de la frontière, comme la spatialisation d'une appartenance identitaire : la frontière est alors créée selon un processus dit "bottom-up". Nous pouvons le voir dans les exemples précédents, de la même manière que les processus identitaires qui leur sont liés, ces processus territoriaux s'enchevêtrent et s'enchainent. A ces deux processus vient aussi se mêler celui de création d'image sociale, autrement dit de production de discours et d'instauration de marqueurs territoriaux. Il intervient dans les processus de frontiérisation top-down et bottom-up, et il est particulièrement difficile d'en analyser les caractéristiques sans se baser sur l'un ou sur l'autre de ces processus. Aussi, la notion d'image sociale sera volontairement masquée dans cette partie, même si les exemples que nous citerons y feront régulièrement appel. Elle sera en revanche fortement utilisée dans la partie sur les dimensions de la frontière (Cf. partie IV.B.).

B. Processus de frontiérisation top-down

Ce processus est associé à l'identification d'individus par un pouvoir institutionnel ou politique. Il consiste à délimiter un espace en le structurant et en le gérant d'une certaine manière. Comme dit précédemment (Baudin, Bonnin, 2009), la nature de l'investissement dans les frontières (et donc la forme qu'elles vont prendre) va dépendre de la force de l'identité que cherche à défendre le pouvoir institutionnel. Cette identité contribue en effet à la légitimation de ce pouvoir, à son acception : un pouvoir dans lequel ne se reconnaît qu'une petite part des individus qu'il est censé gouverner a tendance à être soit ignoré, soit remis en question, comme cela fut montré au travers des diverses révolutions et insurrections qui ont eu lieu par le passé. A défaut de maintenir son assise par l'appartenance des individus au territoire et à la communauté qu'il dit diriger, il va donc avoir tendance à rigidifier ses frontières, et à en réduire la profondeur pour pouvoir y assurer une plus grande défense, contre l'extérieur et éventuellement contre l'intérieur (on peut citer l'exemple du Mur de Berlin et des quelques 100 000 tentatives de passage de Berlin-Est à Berlin-Ouest en près de 30 ans⁷). Inversement, quand les individus soutiennent le pouvoir en place, ce sont eux qui vont défendre le territoire, l'occuper eux-mêmes en accord avec ce qui leur est demandé. Les frontières ont alors tendance à s'assouplir, et à se perméabiliser, sauf dans le cas d'une menace extérieure. Ces constatations ne constituent pas une vérité générale, et sont issues de réflexions personnelles à partir des connaissances acquises lors de nos nombreuses lectures, mais elles permettent d'avoir une idée du lien important qui existe entre pouvoir et frontières.

Ce type de frontiérisation peut survenir à plusieurs échelles de territoires : on pense instantanément aux Etats, mais on peut aussi inclure des territoires supranationaux comme le territoire de l'Union Européenne, couvert par une institution commune. Il est aussi possible de considérer les frontières communales, départementales et régionales. Cependant, pour ces cas donnés, la distinction entre limites et frontières est parfois difficile à discerner. Nous appelons donc

⁷Source : site de la ville de Berlin, www.berlin.de.

frontières institutionnelles des objets qui contribuent à la démarcation d'un territoire face à son altérité, et mis en place par une entité institutionnelle. Il est à noter, pour la suite, que l'identification d'un pouvoir politique ou institutionnel par un autre pouvoir politique ou institutionnel peut être assimilée à l'identification d'un individu (*Cf. encart identité de la partie III.A*).

1. Les différents objectifs de l'instauration d'une frontière top-down

Nous avons cherché à identifier les principaux objectifs qui pouvaient motiver l'instauration d'une frontière par un pouvoir institutionnel ou politique. Cette liste ne se veut pas exhaustive et s'appuie davantage sur des exemples que sur des concepts, mais nous considérons que l'étude d'une frontière institutionnelle ne peut être traitée sans étudier les raisons de son existence et de son maintien.

- ❖ L'affirmation d'une souveraineté sur un espace : la délimitation de l'espace permet un contrôle plus facile et qui se veut incontestable face aux autres territoires et pour les acteurs du territoire. Cette démarcation peut être liée à des rapports de domination, de défense, de recherche d'autonomie ou de différenciation avec les territoires voisins. Pour illustrer cet objectif, on peut se référer aux politiques de différenciation de certaines communes au sein d'une agglomération. En effet, certaines refusent d'être englobées ou, dans leur vision, assujetties à une politique commune qui, selon elles, semblerait au service d'une centralité plus que d'une équité entre territoires.
- ❖ Un objectif de gestion : on peut penser que l'exercice d'un contrôle vise, entre autre, au bon fonctionnement du territoire ainsi qu'à son développement. En aménagement du territoire, les préceptes occidentaux incitent à la coordination, la coopération des différents acteurs œuvrant sur le territoire, à une rationalisation de chaque projet (Lamara, 2009). Avoir un territoire clairement délimité et un pouvoir reconnu pour sa gestion permet de le structurer selon les besoins de ce territoire. Dans les villes, on peut par exemple citer les quotas de densité, avec la part de bâti, la part de voirie et la part d'espaces publics, dont les espaces verts. A l'échelle d'une commune ou d'une intercommunalité, cela peut être la répartition entre terres agricoles et zones naturelles. En zone urbaine, la délimitation des cartes scolaires, ou des zones de desserte de transports qui permettent d'optimiser la gestion d'une ville ou d'une agglomération ne seraient pas possible si l'institution n'avait pas de pouvoir sur le territoire. Un territoire qui fonctionne bien peut se permettre d'être plus autonome vis-à-vis de l'extérieur. On peut citer le problème alimentaire, à l'échelle des états : avoir la capacité et le pouvoir d'organiser son territoire pour que les cultures puissent couvrir la majorité des besoins de la population permet d'être moins dépendant des imports venus de l'extérieur. A l'échelle d'une intercommunalité, avoir un pouvoir de planification de transports sur une petite communauté de commune, par exemple, permet de ne pas dépendre d'un système de transport départemental ou régional qui aurait d'autres objectifs et qui pourrait s'avérer insuffisant au bon développement de l'intercommunalité. D'autre part, exercer un contrôle sur un

territoire permet aussi d'acquérir des ressources nécessaires à sa gestion, via la collecte d'impôts notamment.

- ❖ L'affirmation d'une identité territoriale, susceptible de légitimer l'existence de ce pouvoir : la création de cette identité peut passer par des normes, la transmission de valeurs communes, un aménagement du territoire spécifique... On retrouve alors ici la notion d'image sociale. Contrôler le territoire permet de modeler cette image sociale, sur laquelle les populations sont susceptibles de se baser pour défendre leur territoire. On peut citer le contre-exemple de départements, ou de régions qui, au moment de la réforme territoriale française, ont été remis en question du fait que leur identité n'était pas très visible, présente. Cela permet aussi de créer un cadre pour signifier aux nouveaux entrants leur rupture, ou leur prise de recul avec leurs origines (Koebel, Michon, 2009), et d'unifier les populations (quelques soient leurs ethnies, leurs confessions...) autour de caractéristiques communes. Cet objectif peut aussi traduire des perspectives électoralistes, autrement dit le maintien d'un représentant du pouvoir à court terme, qui souhaite imprimer sa marque sur un espace (Ibid.).

2. Les modalités d'instauration des frontières institutionnelles et politiques

Après avoir envisagé quels pouvaient être les objectifs du processus de frontièrisation, nous avons cherché à décomposer sous quelles modalités ces frontières institutionnelles pouvaient être instaurées. Pour cela, nous avons choisi de nous baser sur les classifications existantes de Hartshorne (1933) et Boggs (1940)⁸ des frontières. Nous n'avons en effet trouvé aucun travail contemporain proposant de retravailler ces modalités, car ces classifications ont été créées selon l'approche essentialiste de la frontière, tandis que l'approche qui prédomine aujourd'hui est constructiviste. Si par notre démarche nous nous inscrivons davantage dans cette dernière, nous pensons cependant que pour établir une typologie assez poussée des frontières, ces modalités d'instauration sont des critères qu'il est intéressant de prendre en compte. En effet, le fait qu'elles soient inscrites dans une démarche à première vue opposée à celle dans laquelle nous nous plaçons ne veut pas dire qu'elles ne sont pas à prendre en compte, au contraire. Mais il faut garder à l'esprit que le processus de création d'une frontière est une combinaison de ces caractéristiques et des autres points que nous citons dans notre étude, et que catégoriser les frontières par une unique classification est présomptueux.

Nous nous sommes aussi permis de modifier légèrement ces classifications en y intégrant au mieux les données issues des travaux de recherche contemporains, mais encore une fois ces modifications se basent davantage sur des exemples que sur des travaux de recherche (il en existe toutefois certains sur lesquels nous avons pu nous baser), aussi ces classifications n'ont pas la prétention d'être exhaustives. Nous avons notamment décomposé la classification d'Hartshorne, qui regroupait dans sa classification la chronologie (frontière subséquente et antécédente) et le type de traçage des frontières (frontière surimposée, tracée sur une discontinuité naturelle).

⁸ Classifications reprises par P. Guichonnet et C. Raffestin dans *Géographie des frontières* (1974).

Modalités chronologiques d'instauration : classification d'Hartshorne

Cette classification s'intéresse à la succession chronologique entre l'implantation humaine et l'instauration de la frontière. Elle est intéressante pour comprendre les relations transfrontalières actuelles des frontières. Nous en avons retenu les types de frontières antécédentes et subséquentes. Les frontières antécédentes ont été instaurées dans des zones non occupées par des peuplements humains, comme la frontière entre les USA et le Canada par exemple, dont une grande partie est calquée sur le 49^{ème} parallèle. Inversement, les frontières subséquentes ont été instaurées dans des zones où les peuplements étaient déjà installés, comme les frontières de l'Etat Israélien par exemple (Guichonnet, Raffestin, 1974).

Modalités physiographiques d'instauration : classification de Boggs

Cette classification détaille comment les limites sur lesquelles peuvent se baser les frontières sont tracées spatialement. Boggs distingue quatre types d'instauration : le type physique, où la frontière est installée sur une spécificité naturelle, comme une crête, une ligne de partage des eaux, un désert, une rivière, un fleuve, un canal. Ce type rejoint la notion de frontière naturelle apparue au siècle des Lumières, et sur laquelle s'est basée le nouveau gouvernement français pour établir les limites de l'Etat, en décrétant notamment que la France irait jusqu'au Rhin (Ibid.). Le deuxième type, selon Boggs, est le type géométrique : la frontière est alors déterminée par des mesures astronomiques et fixée sur des méridiens, parallèles, arcs ou loxodromies. Ce type d'instauration rend la démarcation difficile, ce qui peut conduire à la rendre plus contestable. Il évoque ensuite le type anthropogéographique : la limite se superpose aux discontinuités culturelles, ethniques, linguistiques, religieuses... elle respecte la spatialisation des identités déjà en place et ainsi ne les scinde pas. Selon Boggs, ce type de frontière est peu fréquent. Il présente enfin le type complexe, qui combine plusieurs facteurs simultanément pris en considération pour déterminer la frontière.

Cette classification a cependant été contestée, notamment par Guichonnet et Raffestin en 1974, comme étant trop essentialiste et trop peu complète. Dans le cadre de notre travail, son défaut est effectivement de ne pas prendre en compte les frontières institutionnelles qui peuvent exister à d'autres échelles que les frontières étatiques. Nous avons donc songé à quatre types qui pourraient venir compléter cette classification : le premier pourrait être appelé le type "superposé". Nous pensons notamment aux limites des intercommunalités, ou aux limites de l'espace Schengen, qui ont été tracées par superposition sur les limites existantes des territoires la composant. Le second type que l'on pourrait introduire est une instauration de limites qui se base sur l'accessibilité : le type "dynamique". L'exemple qui vient illustrer ce type de tracé est celui des départements, dont les extrémités devaient être à moins d'un jour de cheval de la préfecture. Le troisième type, le type "surfacique", fait référence aux tracés internes des « *counties* » du territoire américain, qui faisait en sorte de diviser équitablement la part de terres cultivables entre les différents territoires. Enfin, nous avons vu que la multiplication des réseaux de communication entraînait la création de frontières ponctuelles au sein-même des territoires. Cet autre type de frontière ne serait donc pas un tracé linéaire ou zonal, mais un ensemble de point se positionnant sur des infrastructures de transport et/ou de communication. Les points de "passage" se situant sur les nœuds de ces réseaux, nous pourrions qualifier ce type de "nodal".

Les acteurs impliqués dans la création de la frontière

Dans les études d'exemples de frontières existantes, nous avons aussi vu que la frontière entraînait un jeu complexe d'acteurs, impliquant en plus de l'institution responsable, d'autres types d'acteurs locaux ou supranationaux par exemple. Cette dimension est intéressante à considérer pour introduire la notion de légitimité des frontières. Nous avons ainsi défini une autre composante possible de la typologie des frontières ; ici encore, cette liste ne se veut pas exhaustive, et se base davantage sur des exemples de frontières existantes que sur des études menées au préalable.

Tout d'abord, il est important de souligner que tracer une frontière institutionnelle implique d'avoir un pouvoir sur l'espace où l'on trace cette frontière. Cela renvoie à l'idée de la reconnaissance de ce pouvoir par les individus et les institutions occupant cet espace. Si le pouvoir est reconnu et admis, on peut supposer que la frontière sera reconnue et admise, sauf si celle-ci marque le début d'un désaccord entre les individus et le pouvoir en place. C'est sur cette hypothèse de reconnaissance de la frontière que nous basons cette partie de notre typologie.

Nous avons ensuite choisi de décomposer l'instauration des frontières en deux grands types : une institution peut tracer des frontières internes au territoire qu'elle contrôle, et elle peut aussi tracer des frontières externes, autrement dit en bordure du territoire. Tracer des frontières externes renvoie davantage à l'objectif d'affirmation d'une souveraineté sur un espace : l'institution, en identifiant les individus et l'intégrité du territoire qu'elle occupe, va chercher au final à s'identifier elle-même. Tracer des frontières internes au territoire renvoie en revanche plus à un objectif de gestion de l'espace, qui va contribuer à identifier des catégories d'individus présents sur le territoire et des espaces composant ce dernier.

Chacun de ces deux grands types semble ensuite se décomposer selon deux sous-types : des frontières concertées et des frontières imposées. C'est ici qu'intervient la notion de reconnaissance du pouvoir. Les frontières concertées, internes ou externes, obtiennent l'accord de l'ensemble des acteurs institutionnels pouvant agir sur le dit territoire. On peut penser aux frontières de l'Europe de l'Ouest, qui ont finies par être reconnues par des accords bipartites et par la communauté internationale, ou aux tracés des limites de certaines régions françaises qui ne semblent jamais avoir soulevé de contestation, comme l'Alsace. La reconnaissance des frontières par les institutions hiérarchiquement supérieures ou inférieures, mais aussi voisines, ou internationales⁹, permet en partie la légitimation d'une frontière. En revanche, des conflits sont souvent occasionnés par des frontières imposées. Nous entendons par frontière imposée une frontière qui a été l'objet d'une contestation par au moins un des acteurs institutionnels du territoire. Ce type de frontière peut alors être décomposé en de multiples sous-types dont il serait difficile d'établir une liste exhaustive. On peut citer l'exemple d'une frontière imposée par une institution hiérarchiquement supérieure à une institution avec l'accord de l'institution voisine, ou l'exemple d'une institution qui impose la frontière à l'institution voisine (on peut s'inspirer du cas des armistices). Il peut aussi y avoir des divergences entre les différents échelons d'institutions quant à l'acceptation de la frontière.

⁹ La communauté internationale n'a à proprement parler pas le pouvoir d'agir sur les territoires. Mais son opinion va influencer l'acceptation ou le refus de la frontière.

Si, dans la majorité des cas, les frontières imposées sont l'origine de conflits incessants (le cas des frontières imposées lors des périodes coloniales en est un exemple marquant), il est toutefois à noter qu'une frontière peut être imposée pour apaiser un conflit : on peut citer par exemple le cas des « peacelines » de Belfast, ou la « ligne verte » de Nicosie. Si dans ce dernier exemple, la ligne verte a été instaurée par les autorités britanniques qui détenaient jusqu'à peu le contrôle sur le territoire par la domination coloniale, et qui devaient donc conserver un résidu de pouvoir sur celui-ci (Cf. *partie Les frontières urbaines à travers le monde, T1.Partie 3*), cela amène à considérer la complexité des créations et des déstructurations de frontières dues aux règles internationales. Ainsi, le droit d'ingérence permet à des institutions extérieures, qui de facto n'ont pas de pouvoir sur le territoire, de le prendre et de créer ou d'abolir certaines frontières.

Il est à noter (et nous le soulignerons encore par la suite), que toutes les modalités citées précédemment qui peuvent composer la typologie des frontières s'expriment à un instant T du processus de frontiérisation. Ces modalités sont amenées à changer, à se redéfinir dans le cas où la frontière se déplace (lors de conquêtes, d'expansion de l'État), selon le contexte extérieur (la frontière va être rigidifiée si les menaces augmentent), le contexte intérieur... Une frontière étant contrôlée par un pouvoir, et les objectifs de ce pouvoir étant changeants, une frontière peut se transformer, être reconnue ou contestée au cours du temps sachant que le territoire se transforme également. On peut citer les frontières de l'Europe de l'Ouest, pendant un temps mouvantes et contestées, maintenant reconnues et acceptées.

Mais les frontières ne sont pas uniquement contestées ou approuvées par les institutions ; elles font aussi intervenir d'autres acteurs, et notamment les individus. De la même manière que les institutions hiérarchiquement inférieures, les individus sont aussi amenés à accepter, ou à refuser l'identification qui leur est donnée. Des conflits peuvent alors provenir du refus du pouvoir en place par les populations. D'autre part, ces conflits peuvent aussi émerger quand l'institution semble menacer l'appartenance des individus à une communauté. Cela nous amène sur le second type de frontiérisation que nous souhaitons aborder.

C. Processus de frontiérisation bottom-up

Nous avons vu préalablement que la frontiérisation top-down faisait partie de l'identification par une institution. Mais nous avons aussi vu que cette identification pouvait être refusée par les identifiés, cela traduisant alors un refus d'appartenance. De plus, nous avons précédemment commencé à aborder des exemples où les individus se regroupent dans une logique d'appartenance, et invoquent alors une ou plusieurs caractéristiques communes qu'ils ont eux-mêmes choisis. Ce regroupement peut-être d'ordre relationnel, « tu me ressembles, donc je te fréquente », mais il peut aussi – et c'est là le point qui nous intéresse – être d'ordre spatial. De la même manière que les institutions, ces groupes vont alors délimiter un territoire, volontairement ou non, qu'ils jugent être lié à la communauté à laquelle ils appartiennent.

Pour traiter ce type de processus, nous avons fait le choix de passer par le biais du processus de territorialisation pour comprendre la formation de frontières sociales, que nous pourrions aussi appeler frontières communautaires au sens où elles sont créées par un groupe ne s'organisant pas

forcément selon une hiérarchie. Les échelles de territorialisation de groupes d'individus sont multiples, étant donné qu'elles dépendent des zones d'expression de diverses caractéristiques. Elles sont aussi multiples que les identités territoriales développées au cours des diverses implantations humaines et de l'histoire de ces groupes et des territoires. Elles peuvent ainsi s'exprimer à l'échelle de pays, de quartiers, de villes, voire de continents, et un individu peut manifester son appartenance à plusieurs communautés de différentes échelles simultanément.

1. Objectifs de la territorialisation pour un groupe

De la même manière que pour la territorialisation effectuée par une institution, nous avons cherché à définir les objectifs qui pouvaient conduire une communauté à se territorialiser. La liste qui suit s'appuyant sur des exemples, elle n'est sans doute pas complète.

Le premier peut être un objectif de protection face à l'altérité, protection qui est d'autant plus facile si les individus ayant cette identité sont regroupés. Ils pensent ainsi pouvoir maintenir leurs différences, par exemple au niveau des habitudes alimentaires, ou plus généralement de leur mode de vie. D'autre part, ils pensent pouvoir se défendre plus efficacement ensemble que s'ils étaient isolés. Cet objectif est souvent adopté par les groupes ethniques ou religieux qui se retrouvent minoritaires sur un espace donné. On peut citer en exemple la communauté des mormons aux Etats-Unis, qui se regroupe pour les raisons citées précédemment.

Le deuxième objectif serait celui de matérialisation de l'identité, soit de la rendre identifiable par autrui : on peut alors montrer cette différence, valoriser son identité. En effet, comme le dit Guy di Meo (2009) « *le territoire est un peu le corps pour l'identité : c'est ce qui se matérialise, se repère, ce qui se voit* ». Cet objectif vise aussi à attirer des individus susceptibles de venir consolider le groupe, ou inversement de repousser ceux qui seraient considérés comme responsables d'une modification du territoire dans sa composition, ou dans son fonctionnement.

Le troisième objectif principal d'un groupe qui se territorialise peut être de préserver ses privilèges. Il reprend les bases des objectifs précédents qui sont la défense et la valorisation, mais la différence se fait sur la possession de biens dont la valeur est reconnue par tous, et par conséquent convoités par certains. Il peut s'agir de la richesse, mais aussi de la sécurité, ou de terres agricoles ou d'autres sources de profits. Il peut aussi s'agir d'accessibilité, comme par exemple la proximité avec des voies maritimes, ou avec des dessertes de transports.

2. Modalités d'instauration des frontières socio-culturelles

De la même manière que pour les frontières institutionnelles, nous avons cherché à distinguer les différentes modalités d'instauration des frontières découlant d'un processus bottom-up. Cela dit, il est plus difficile d'exécuter cet exercice pour ce type de frontière, d'une part car elles ont peu été étudiées dans les travaux de recherche, d'autre part car c'est un phénomène qu'il est sans doute impossible de formaliser. Lorsqu'une institution crée une frontière, elle est soumise au droit international, ou au droit étatique, ou plus généralement à la juridiction de l'échelon supérieur. Elle est donc répertoriée comme telle. Lorsqu'un groupe d'individus crée une frontière, c'est un processus officieux, et il n'y a pas de loi qui couvre la totalité des formes qu'il peut prendre.

Nous avons donc cherché à identifier des modalités d'instauration en s'appuyant sur les relations entre appartenance et identification d'une part, et appartenance et image sociale de l'autre. Cela nous permet en effet d'explicitier comment ces différents processus réagissent entre eux. Nous avons ainsi dégagé deux axes d'étude d'une frontiérisation bottom-up : quelles sont les bases de la formation de la communauté d'une part, et qu'est-ce qu'elle-même produit d'autre part. Il faut bien considérer que ces deux processus ne suivent pas une chronologie particulière : ils se développent en parallèle, se succèdent l'un l'autre, se causent mutuellement.

Les bases de la formation de la communauté

C'est en croisant les différents processus de l'identité que nous avons tenté d'établir des types de formation d'une communauté, et que nous avons ensuite cherché à illustrer avec des exemples. Là encore, cette typologie ne vise pas à englober intégralement le processus de frontiérisation bottom-up, mais à donner des axes d'étude pour le qualifier.

On peut en premier lieu envisager le cas où la communauté s'est formée du fait d'une identification effectuée par une institution. On peut citer l'exemple de l'apartheid, à Johannesburg. Ce sont en effet les institutions qui ont effectué une ségrégation entre les noirs et les blancs, même si les différences culturelles impliquaient déjà une certaine affiliation à l'une ou l'autre des communautés historiquement et culturellement définies, ce qui montre bien l'imbrication des multiples processus de formation communautaire. Aujourd'hui, même si cette identification noir/blanc n'est plus d'actualité¹⁰, les communautés restent ségréguées spatialement¹¹. On peut envisager que la formation d'une communauté en réaction d'une identification peut être due soit à l'acceptation de cette identification (les individus acceptent la catégorie qu'on leur affecte ; par exemple, on se considère parisien, ou marseillais, ou français, et ainsi de suite), soit à son refus. Pour illustrer cette idée, nous pensons notamment au mouvement hippie, qui a conduit des individus à se regrouper dans certains espaces pour créer une communauté. Un autre exemple que nous pouvons citer est celui des gens du voyage : même si maintenant les institutions leur ont attribué l'identification "gens du voyage" - qui regroupe indistinctement les différentes communautés existantes - ils ont créé leur communauté, entre autres, par refus d'une identification par une adresse.

Une autre base de formation d'une communauté peut être l'adhérence à une image sociale attribuée ou déjà existante. Un exemple un peu particulier est celui de la création des grandes cités ouvrières à l'ère industrielle ; particulier car la formation de ces communautés a été accompagnée par les institutions (entreprises ou municipalités), ce qui nous permet aussi de rappeler l'étroite interaction entre le processus de frontiérisation top-down et le processus de frontiérisation bottom-up. Mais certaines études sur le sujet soulignent qu'à l'époque, le statut d'ouvrier étant valorisant (Avanza, Laferté, 2005), les individus qui vivaient dans ces cités ont donc fait le choix de composer une communauté sur la base d'une image, de valeurs, d'un mode de vie. On peut aussi prendre l'exemple des quartiers chinois, italiens, etc., qui sont davantage marqués aux USA. Lorsqu'ils

¹⁰ On peut relativiser ce fait par l'existence contemporaine d'une discrimination positive, cependant ce sujet, qui pourrait faire l'objet d'études à part entière, est difficile à aborder dans notre définition.

¹¹ Source : travail de cartographie réalisé par Adrian Frith, analysé dans « *Les cicatrices en couleur de l'apartheid* » - Sophie Bouillon, in courrierinternational.com.

immigrent en masse dans un nouveau pays, les individus sont souvent amenés, en fonction de la présence ou non d'une politique de mixité mise en place par l'institution gérant le territoire, à former des communautés spatialisées sur la base de similarités culturelles, de mode de vie particuliers ; soit sur la base d'une image sociale. Le troisième cas pouvant illustrer ce phénomène est celui des « *gated communities* » qui émergent un peu partout dans le monde ; les individus adhèrent à une image sociale dont les attributs sont la richesse, la sécurité et la qualité de vie.

Enfin, on peut considérer qu'une communauté peut se former à partir d'une coprésence sur un espace. Nous avons précédemment cité l'exemple des résidents d'un quartier pavillonnaire. Un autre exemple qui pourrait venir appuyer nos dires est celui des camps miniers, et notamment des corons. En effet, les ouvriers des mines devaient, avec leur famille, venir s'installer au plus près du lieu de l'exploitation ; c'était ainsi moins dans une recherche de confort, ou pour avoir une image particulière, que pour des raisons pratiques. Pourtant, maintenant, on parle bien de communauté quand on cite ces miniers, une communauté qui renvoie une image particulière. Cela nous permet donc d'introduire notre deuxième axe d'étude, les productions faites par la communauté.

Nous concluons toutefois cet axe-ci sur le fait qu'une communauté ne se forme pas uniquement sur une seule de ces trois bases. Ces cas peuvent advenir, mais souvent la formation d'une communauté est complexe et fait appel à des combinaisons entre appartenance à une catégorie identifiée, appartenance à une image correspondant à l'individu, et appartenance à un espace commun. Prenons comme exemple le cas de Belfast, les deux communautés en conflit induisaient des appartenances complexes : nationalistes (irlandais et anglais), culturelles et idéologiques (protestant et catholiques, unionistes et indépendantistes), mais aussi spatiales, avec des quartiers présentant une faible mixité entre ces deux communautés (Cf. *partie Les frontières urbaines à travers le monde, T1.Partie 3*).

Les productions de la communauté

Nous avons abordé précédemment le cas des ouvriers miniers en nous appuyant sur l'hypothèse qu'ils n'avaient pas d'identité commune lorsqu'ils se sont installés dans les corons. Le fait qu'aujourd'hui, ce terme (et les idées lui étant associées) parle à une importante partie de la population n'ayant jamais connue les mines traduit bien l'existence d'une exportation d'image sociale, et que cette image a été produite par cette communauté – ou du moins, pour cette communauté. Ainsi, la production d'une image sociale implique qu'il existe des " producteurs d'image ". Nous avons vu dans la partie *Processus de frontiérisation bottom-up* que les institutions en étaient un, mais nous avons cherché à en dégager d'autres, toujours par le biais d'exemples et de connaissances propres. Nous nous intéressons à ce point car frontière et image sociale sont étroitement liées : l'image sociale peut faire frontière, et la frontière peut renforcer l'image sociale (nous développerons davantage ce fait dans la partie *IV.B.2.2.La représentation sociale*).

Nous pouvons notamment reprendre le cas des quartiers chinois : nous avons vu que les individus se regroupaient en communauté sur la base d'une image sociale (basée sur la culture chinoise, en l'occurrence). Pour qu'ils s'appuient sur cette image sociale, il fallait qu'elle ait été produite au préalable par les migrants eux-mêmes. Depuis l'immigration, il y a donc une production

constante d'une image sociale qui ne représente pas tout à fait la culture chinoise, mais la culture d'une diaspora chinoise¹² qui s'exprime dans les multiples marqueurs qu'on peut trouver dans les quartiers chinois.

Le cas des HLM, en France, est aussi intéressant à traiter concernant les " producteurs d'image ", et également concernant l'alternance et l'hybridation des processus de l'identité. Lors de la création de ces ensembles, les individus se regroupaient sur la base de l'image que donnaient les promoteurs et les institutions : un cadre de vie confortable, de qualité, et moderne. Aujourd'hui – ou du moins avant que les institutions ne mettent en place un panel de politiques pour tenter de résoudre le problème – la plupart des individus joignent cette communauté de la même manière que les miniers rejoignaient les corons, par défaut. Il est possible de parler de communauté du fait que dans les discours retransmis par les médias, ou à partir de travaux faits sur le sujet, on ressent que les individus éprouvent une appartenance à ce territoire, un lien avec leurs voisins. L'image qui émerge de ces milieux est en effet extrêmement négative, comme par exemple le quartier Saint-Blaise à Paris, XXème arrondissement. La particularité de cette image est que, contrairement aux quartiers chinois, elle n'est pas produite par une majorité des habitants. En appliquant nos connaissances à ce sujet, on peut considérer qu'elle est produite par les individus extérieurs à la communauté, se basant à la fois sur l'identification opérée par les institutions (nombre de chômeurs, niveau de revenus), mais aussi sur l'image effectivement produite par une minorité incluse dans ces communautés (vandalisme, trafics). Mais il faut bien comprendre que cette image est largement véhiculée, amplifiée et parfois produite par les médias.

Cet exemple nous permet de constater que les " producteurs d'image " ne sont pas systématiquement les individus, ou l'intégralité des individus de la communauté représentée. Cependant les conséquences restent les mêmes, et parmi elles la délimitation d'un territoire. Celui-ci se fait d'une part par l'apposition de marqueurs sur l'espace occupé. Ces marqueurs peuvent être d'ordre matériel et permanent, mais il peut aussi s'agir de marqueurs temporaires comme l'occupation d'un espace. D'autre part, cette délimitation peut se faire par la représentation que les individus, extérieurs au territoire ou non, se font de la frontière. Nous aborderons plus en détail ces formes de la frontière dans la partie *IV.B.2.2.La représentation sociale* et *IV.C.Les spatialités de la frontière*.

Enfin, on peut imaginer, bien que n'ayant pas d'exemple précis de ce cas de figure, qu'une communauté d'individus peut aussi produire une institution, ou un pouvoir gestionnaire de son territoire. On peut penser aux maisons de quartiers, ou aux associations de résidents d'immeubles, qui ont peu de pouvoir sur le territoire auquel ils sont associés, mais qui peuvent porter un discours à l'extérieur de la communauté. Cette nouvelle institution peut alors procéder à une identification et à l'attribution d'une image sociale et à la délimitation de son territoire par une frontière institutionnelle.

¹² Source : Michel Bruneau, *Phénomène diasporique, transnationalisme, lieux et territoires*, Ceriscope Frontières 2011. En ligne : <http://ceriscope.sciences-po.fr/content/part4/phenomene-diasporique-transnationalisme-lieux-et-territoires>

Un fait que nous avons occulté jusque-là pour faciliter la compréhension du phénomène est que, comme nous l'avons dit précédemment, une institution peut être considérée comme un individu dans un certains contexte, au sens où elle va avoir le même comportement vis-à-vis d'une institution supérieurement hiérarchique. Nous pensons notamment à l'exemple de la formation de l'Union Européenne. Initialement, il s'agissait d'une communauté d'institutions se sentant appartenir à une histoire, à des mœurs similaires, à une volonté commune de se développer et de sortir d'une période de conflits. De cette communauté est née une nouvelle institution, l'Union Européenne, qui a un pouvoir sur le territoire issu de l'union des territoires de cette communauté et en contrôle notamment les frontières dans une certaine mesure, tandis que les membres de la communauté peuvent exercer un libre-échange entre eux. A une autre échelle, il est aussi possible de considérer le cas de l'intercommunalité en France. Pour la plupart des cas, hors injonction donnée par le préfet de région, une institution intercommunale naît de la volonté d'une communauté de communes – le nom est explicite – et ce sont ces communes qui donnent un pouvoir à la nouvelle institution, selon un certain code, et acceptent que ce pouvoir s'exerce sur leur territoire. Dans d'autres cas, certaines communes refusent l'identification proposée, car elles ne se sentent pas appartenir à la même identité que celle de la communauté à laquelle on veut les joindre. Certaines se tournent alors vers d'autres communautés (celles-ci étant désormais obligatoires), voire en créent une nouvelle avec d'autres communes.

D. La frontiérisation, un phénomène complexe et polymorphe

La construction des territoires – et par conséquent des frontières – est donc la résultante constante de l'interaction entre l'identification, qui fait intervenir le processus de frontiérisation institutionnelle, l'appartenance, liée au processus de frontiérisation bottom-up et à la formation de communautés, et le processus de création d'image sociale, lequel fait appel aux deux autres processus.

On peut donc difficilement considérer les deux processus de frontiérisation indépendamment l'un de l'autre quand dans la très grande majorité des cas, ils se produisent ensemble : chacun des processus fait donc appel à l'autre, et inversement.

L'espace est ainsi découpé en de multiples territoires. Sans vouloir faire une liste exhaustive, il serait possible de parler de territoires institutionnels, de territoires historiques, de territoires religieux..., qui se superposent, se chevauchent et parfois s'opposent. Il y a donc autant de frontières que de territoires, et certaines sont susceptibles d'en remettre d'autres en question. Une frontière légitime serait une frontière que reconnaîtraient tous les acteurs, qu'ils soient institutionnels, communautaires ou des individus. Manquant de légitimité pour certaines, les frontières sont des objets de contestations, de controverses et de contentieux (Hamman, Hintermeyer, 2012). En effet, ce manque de légitimité peut s'exprimer à travers des contestations de frontières institutionnelles par des communautés d'individus, ou par des institutions, qui ne se sentent pas appartenir au territoire institutionnel. Nous pouvons également donner en exemple les controverses allant de pair avec une frontière institutionnelle causant une fracture dans un territoire culturel.

Les exemples de décalage et de croisement entre différents types de frontières sont multiples, et cela induit des interactions entre les différents processus de l'identité, qui deviennent

conséquences en plus d'être la cause des frontières. Pour citer un exemple parmi beaucoup d'autres, on peut considérer une institution qui, pour légitimer sa frontière auprès d'une communauté, va reprendre le discours de cette communauté. Inversement, nous avons abordé précédemment le cas d'une communauté qui, pour se protéger davantage, va mettre en place une institution et une frontière institutionnelle.

Du fait de cet enchaînement de causes et d'effets, on peut donc conclure sur le fait que lorsqu'elle est créée, toute frontière est vouée à être restructurée (Hamman, Hintermeyer, 2012). Le processus de frontiérisation est continu. Etudier une frontière signifie donc être conscient que nous l'étudions à un instant précis, qu'elle a une histoire et qu'elle a vocation à changer de dimensions et de formes par la suite. Elle dépend en effet de la volonté des acteurs ayant la capacité de pouvoir agir dessus. Par la suite, nous étudierons donc quelles peuvent être ces multiples dimensions et formes de la frontière.

En partant de l'hypothèse que le processus de frontiérisation fait partie intégrante du processus de territorialisation, nous sommes très vite amenés à lier les notions de frontière et d'identité, étant donné que la formation d'un territoire correspond à l'implantation d'une identité sur un espace. Pour étudier plus en détail le processus de formation d'une frontière, il est possible de nous baser sur la décomposition de l'identité en trois processus : l'identification, l'image sociale et l'appartenance.

L'identification est un processus réalisé par une institution sur des individus ou sur d'autres institutions, qui consiste à les catégoriser, à leur donner une identité institutionnelle (car donnée par une institution). Elle est donc liée entre autres à la création d'une frontière institutionnelle ; c'est ce que nous appelons le processus de frontiérisation top-down.

L'appartenance fait en revanche intervenir les individus. Elle est corrélée au regroupement spatial d'individus ou d'institutions dans une logique de création d'une communauté autour d'une identité socio-culturelle, et s'articule donc avec un processus de frontiérisation bottom-up.

La création d'image sociale est un processus difficile à considérer de manière indépendante, car il est fortement lié avec les deux autres processus. Il compose la majeure partie des interactions entre l'espace et l'identité, et il est fortement associé à la notion de frontière.

Il est possible d'étudier les caractéristiques d'une frontière à un moment figé de son évolution, notamment ses objectifs de création et de maintien, ses modalités d'instauration, et les acteurs qui agissent dessus ou sont exposés à ses conséquences. Cependant, il faut garder à l'esprit qu'une frontière est continuellement restructurée, car elle dépend de la volonté des acteurs ayant la capacité d'agir dessus. Elle peut aussi être remise en question par une autre frontière, car il y a autant de frontières que de territoires, et ces territoires se superposent, se chevauchent et parfois s'opposent.

IV. Les dimensions de la frontière

Après s'être intéressés aux processus qui peuvent amener à la formation d'une frontière, nous nous intéressons ici plus particulièrement à ce qu'elle exprime, et de quelle manière elle le fait. Ainsi, l'étude de l'objet frontière peut être définie à travers les dimensions qu'il peut endosser.

A. Préambule : la frontière, entre séparation et liaison

L'expression de la frontière ramène, en définitive, à des logiques de séparation et / ou de liaison. La multitude de cas et de réalités qu'expriment la frontière, à des échelles variées, ne permet pas de la limiter à une définition trop étroite. En effet, la frontière se définit par une combinaison de propriétés dont les effets sur l'espace peuvent être très variables (Groupe Frontière, 2004).

Dans le langage commun, la frontière désigne davantage une limite séparant deux zones ou deux territoires (en particulier des Etats) ou parfois, de manière plus large, deux entités différentes. Il en ressort, en plus de la dimension politique majoritairement présente dans le sens courant donné à la frontière, une connotation axée sur la délimitation, la séparation. On touche ici à ce que nous considérons comme un des deux processus clés relatifs à la frontière, c'est-à-dire le fait que la frontière marque une distinction entre deux entités spatiales ayant une ou des caractéristiques différentes. Dans notre cas, le fait de considérer des frontières spatialisées nous amène à nous intéresser aux caractéristiques communes et aux différences des territoires de part et d'autre de la frontière. Ces caractéristiques peuvent être d'ordres très variés car pouvant, par exemple, faire référence à des éléments historiques, culturels, économiques, juridiques, idéologiques, sociaux... C'est à travers ce type de caractéristiques, dont la liste précédente n'a pas vocation à être exhaustive et ordonnée, que s'expriment l'existence et la particularité d'un territoire. Elles donnent ainsi un sens à la frontière, pour ceux qui l'instituent ou pour ceux qui la vivent, par le biais des différentiels qu'elle provoque. La distinction spatialisée qu'exprime la frontière met donc en jeu les caractéristiques propres de chaque entité de part et d'autre de la frontière. Ainsi naissent des mécanismes relatifs aux enjeux que constituent ces caractéristiques, qui expriment la distinction ou la séparation.

Ces mécanismes peuvent également exprimer la relation. En effet, la frontière marque également le passage d'un territoire à l'autre, passage exprimé à travers les liens qui existent entre les deux territoires de part et d'autre de la frontière. Il est ici important de ne pas considérer uniquement la frontière dans son rôle de séparation. A l'heure de la mondialisation, les territoires ne se suffisent plus à eux-mêmes et les communautés n'y vivent pas en autarcie. Un minimum de liens est nécessaire¹³. Par exemple, pour la quasi-totalité des sociétés contemporaines et quelle que soit leur échelle, une partie des ressources se situe à l'extérieur du territoire. Ces ressources sont celles qui permettent la survie du territoire et de ses habitants ainsi que celles qui permettent son développement (matières premières, produits alimentaires, connaissance, savoir-faire...). Cela est d'autant plus vrai lorsque l'on étudie le territoire d'une ville, lieu connecté à l'extérieur par l'ensemble des réseaux et qui dépend de cet extérieur qui lui fournit un certain nombre de ressources. De même, les échanges se produisent également de l'intérieur vers l'extérieur du territoire, dans une logique d'interdépendance. Cette réalité territoriale a beaucoup évolué ces

¹³ Cette idée est notamment exprimée à travers le film *Le village*, film américain de M. Night Shyamalan sorti en 2004.

cinquante dernières années avec l'apparition et l'affirmation du " tiers-espace " du périurbain, espace très varié et parfois multi-polarisé, qui s'étend des abords des banlieues jusqu'aux espaces ruraux et qui est marqué par de nombreuses connexions et mobilités (Vanier 2002). Cette complexification territoriale, que l'on retrouve non seulement en France mais dans bien d'autres pays, correspond à une logique de réseau plus qu'à une logique de bassin (Ibid.). Ainsi, la gestion de la frontière implique de moduler la liaison avec l'extérieur (ou plutôt les extérieurs) en fonction, notamment, des besoins du territoire.

Par ailleurs, le seul rôle de séparation ne peut être considéré comme acceptable. L'histoire a montré que les cas les plus tragiques relatifs aux frontières se sont exprimés à travers une stricte séparation et une fermeture quasi-totale. On pense ici notamment aux exemples emblématiques de frontière du Mur de Berlin, de la frontière qui sépare les deux Corées ou encore de celle séparant Israël et la Palestine. Ces raisons nous amènent à nous intéresser également à ce qui relie, à ce qui établit ou exprime du lien entre les deux parties. L'unique rôle de séparation est moins visible lorsque l'on considère d'autres types de frontières, et notamment à d'autres échelles institutionnelles. Pourtant, une prépondérance du rôle de séparation n'est pas moins regrettable dans le cas d'autres frontières, comme celui des frontières sociales par exemple (pauvreté, gangs...).

A l'opposé de la seule séparation, la frontière n'a pas vocation uniquement à relier. Cela reviendrait à défonctionnaliser totalement les frontières (Guichonnet, Raffestin, 1974). Les évolutions contemporaines du monde ont mené à un vaste mouvement d'ouverture des frontières, permettant davantage d'échanges, matériels ou non. Pourtant, la tendance que Debray appelle le « *sans-frontiérisme* » ou le « *mainstream* » et qui prône la globalisation des échanges, des idées, des pratiques... n'est pas signe de la fin des frontières (Debray, 2012). En effet, il ne s'est jamais créé autant de frontières nationales que ces cinquante dernières années, des conflits frontaliers persistent, les découpages politiques sont fréquents et même la mer se territorialise (Ibid.). De même, on observe en France la formation de nouveaux territoires d'actions publiques, qui s'instituent avec des limites fixes (les régions en tant que collectivités territoriales avec la loi de décentralisation de 1982, les EPCI¹⁴ ...) Bien que certains territoires peuvent émerger par regroupement (de communes dans le cas de l'intercommunalité, d'Etats dans le cas de l'Union Européenne), ces formations n'effacent pas pour autant les frontières préexistantes entre ces territoires. De manière générale, la globalisation et l'ouverture physique des frontières peuvent provoquer un repliement psychique sur nos racines ou même un repli par mécanisme de défense contre des menaces extérieures (Newman, 2006 ; Debray, 2012).

Par conséquent, la réalité des frontières nécessite de prendre en compte à la fois ce qui sépare et ce qui relie. Comme l'a dit Piermay, la frontière est l'endroit « *où se jouent l'ouverture et la fermeture des sociétés* » (Piermay, 2005, p220). On est alors dans une logique de gradation et d'équilibre entre la seule séparation et la seule liaison. Pour utiliser une citation plus familière, on peut dire que « *toute frontière, comme le médicament, est remède ou poison, et donc affaire de dosage* » (Debray, 2012, p88).

¹⁴ Etablissements Publics de Coopération Intercommunale. Il existe des EPCI à fiscalité propre (Communautés de communes, Communautés d'agglomération, Communauté urbaine, métropole) et sans fiscalité propre (SIVU, SIVOM...).

B. Deux principales dimensions

Les processus de séparation et de relation peuvent s'exprimer de différentes façons. La frontière fait ainsi référence à différentes dimensions. Pour chacune, la séparation et la relation peuvent par exemple être modulées par des fonctions ou des pratiques engendrées par l'existence de la frontière. Nous avons ici décidé de les regrouper en deux principales dimensions, suivant le type de processus dont elles émanent. Il aurait été possible de dégager d'autres dimensions en fonction d'autres critères, mais le parti pris a été de distinguer la dimension institutionnelle et la dimension sociale de la frontière afin de faire la corrélation avec les deux types de processus étudiés dans la partie *III. Processus de frontièrisation*.

1. La dimension institutionnelle

La dimension institutionnelle de la frontière se place dans le cadre d'une construction institutionnelle d'un territoire et met en jeu des acteurs institutionnels. Nous allons ici tenter d'approcher cette dimension institutionnelle sans faire référence uniquement aux frontières étatiques. Pourtant, une part conséquente des études et des recherches menées sur la frontière concerne en premier lieu les frontières étatiques. Il faudra donc être précautionneux quant à l'application de certains éléments à d'autres types de frontières institutionnelles.

1.1. La frontière suppose au moins deux modes de gestion particuliers

La dimension institutionnelle concerne la frontière en tant que limite politique et administrative d'un territoire. Cela suppose l'existence d'un acteur institutionnel, d'un pouvoir qui a la capacité d'agir sur ce territoire (Lévy, Lussault, 2003). En considérant la frontière comme limite politico-administrative d'un territoire, ce territoire n'étant pas nécessairement un Etat, la frontière marque la limite d'un mode de gestion. Ce pouvoir institutionnel possède alors ses propres caractéristiques et la frontière devient un lieu d'affirmation et de reconnaissance de pouvoirs institutionnels.

Cette dimension de la frontière suppose l'existence d'au moins deux pouvoirs institutionnels et donc d'au moins deux modes de gestion différents ayant chacun des caractéristiques plus ou moins divergentes. Ces caractéristiques sont très variées, se combinant d'ailleurs avec des caractéristiques faisant référence à la dimension sociale. On peut toutefois, sans s'y limiter, en citer plusieurs : les caractéristiques politiques (comprenant à la fois le système politique et l'ensemble des actions publiques menées par le pouvoir institutionnel), les caractéristiques normatives (faisant référence à l'ensemble des lois, des réglementations et des droits applicables sur le territoire) et les caractéristiques économiques (l'économie jouant un rôle prépondérant pour les territoires et leurs acteurs).

Dès lors, la frontière peut revêtir différentes fonctions qui naissent de l'existence de différentiels plus ou moins forts entre deux systèmes institutionnels. Le travail de Guichonnet et Raffestin sur les fonctions de la frontière (1974), bien qu'il s'applique initialement aux frontières étatiques, nous permet d'approcher les enjeux de la frontière qui sont relatifs à l'existence de ces deux modes de gestion particuliers. Les fonctions *légales* et *fiscales* renvoient respectivement aux caractéristiques normatives de chaque territoire (la fiscalité dépendant également de la législation en vigueur sur un territoire). La fonction *idéologique* combine à la fois des mécanismes sociaux et des

phénomènes politiques, nous traiterons cette fonction plus en détail dans la partie sur la dimension sociale (Cf. partie IV.B.2.2.), tandis que la fonction *militaire*, bien que moins présente à l'heure actuelle, nous rappelle que la frontière peut aussi marquer la limite de l'expansion d'une puissance militarisée et qu'elle peut ainsi entraîner des rapports plus ou moins conflictuels. Il est ici possible de faire le parallèle avec le pouvoir de police du maire dans le cadre de la commune. En effet, le maire est l'autorité compétente pour prendre et faire respecter des mesures nécessaires au maintien de l'ordre, de la sécurité, de la tranquillité et de la salubrité publique sur le territoire de la commune. A ce titre, il a le statut d'officier de police judiciaire et il est chargé de la police municipale, sous le contrôle du représentant de l'état dans le département. Cet aspect peut également faire partie, d'une certaine manière, de ce que Raffestin appelle la fonction de *contrôle*. Cette fonction, plus transversale que les précédentes, consiste à opérer un filtrage. Il s'agit de contrôler les liens entre les deux territoires, et notamment les échanges physiques de personnes, de biens ou de marchandises. Ce contrôle s'effectue le plus souvent dans une logique de protection, afin de maintenir la sécurité sur un territoire, de ne pas perturber son fonctionnement et de ne pas altérer les caractéristiques du territoire en autorisant des échanges non souhaités. D'une autre manière, le contrôle peut également s'effectuer sur les liens immatériels, notamment à travers l'échange de capitaux ou d'informations. Ainsi, même s'il n'est pas spatialisé, ce contrôle met tout de même en jeu les frontières du territoire. Quel que soit sa nature, la fonction de contrôle de la frontière met en évidence son caractère vulnérable : la frontière constitue en effet un espace à risques qui met en jeu l'ensemble du territoire qu'elle délimite.

Les différentes fonctions évoquées précédemment font le plus souvent référence aux frontières étatiques, les premières qui viennent généralement à l'esprit lorsque l'on aborde le sujet de la frontière. Dans le cas des frontières institutionnelles internes aux états, ces fonctions sont le plus souvent moins marquées voire inexistantes. Cette constatation dépend bien sûr des caractéristiques de l'Etat dans lequel on se trouve, la fonction légale s'exprimant par exemple de manière plus forte dans le cas d'un Etat fédéral que dans le cas d'un Etat unitaire, les Etats fédérés étant en mesure d'appliquer leurs propres normes sur leur territoire. Toutefois, il est possible de noter que pour ces frontières institutionnelles internes à un Etat, issues d'une volonté de structuration et d'organisation d'un territoire national, la frontière marque en premier lieu un changement d'appartenance¹⁵ entre deux territoires d'action publique différents. De ce fait, la frontière entre deux territoires s'exprime à travers l'action publique qui est menée de part et d'autre de cette dernière. Le cas français de la décentralisation et du poids croissant des pouvoirs locaux en est le reflet. Les territoires étant autonomes, ils sont à priori plus enclins à agir dans leur propre intérêt. Ainsi, on observe parfois des différentiels croissants entre les territoires, ceux-ci développant des politiques différentes au profit de leur propre développement. Parfois, ces différentiels entraînent des inégalités, ou une concurrence inter-territoire due à une non-concertation¹⁶. Cependant, bien que des oppositions marquées soient possibles, il semble difficile d'imaginer deux territoires en stricte opposition puisqu'ils sont supposés agir tous deux dans l'intérêt de l'échelon supérieur (l'échelon national par exemple). De même, c'est pour cette raison que certains territoires peuvent être amenés à accepter des actions qui n'entrent pas dans leur intérêt propre mais qui

¹⁵ Le terme appartenance n'est pas entendu au sens juridique du terme.

¹⁶ C'est pour remédier à ces phénomènes que les échelons de l'intercommunalité ont été créés.

s'inscrivent dans celui de l'échelon supérieur (équipements de type déchetterie ou station d'épuration par exemple) ou dans celui d'un autre territoire de qui il est solidaire.

L'existence de la frontière, et notamment la juxtaposition de systèmes discordants, crée de multiples différentiels (Piermay, 2005). Ces différentiels dépassent les seuls aspects institutionnels et politiques puisqu'ils peuvent concerner l'ensemble des éléments d'organisation d'une société.

1.2. *Des différentiels engendrant des pratiques et des actions particulières...*

Ces différentiels engendrent alors des pratiques propres à la frontière et à l'espace frontalier¹⁷. En effet, « *l'exploitation des différentiels crée des flux spécifiques, objets d'échanges matériels et intellectuels, licites ou illicites (contrebande)* » (Groupe Frontière, 2004). C'est donc dans l'exploitation des opportunités offertes par la frontière qu'apparaissent ces pratiques et ces interactions.

Sans détailler l'ensemble des échanges particuliers que peut engendrer la frontière, si tant est qu'ils soient tous identifiables, on peut souligner quelques pratiques marquantes. Par exemple, le cas des trafics de stupéfiants entre pays de production et pays de consommation, ou encore le cas des produits sur lesquels la législation n'est pas la même de part et d'autre de la frontière, sont des exemples significatifs dans le sens où ils font beaucoup parler d'eux dans les médias. Un autre exemple serait celui de la fonction de refuge que peut exercer la frontière. Dans un contexte de conflits internes ou d'oppression sur un territoire, le passage de la frontière peut permettre à une personne de se mettre en sécurité (exemple de l'exil). Ces deux exemples particuliers montrent bien la diversité des échanges spécifiques qui peuvent apparaître en présence d'une frontière. A une échelle communale, ou intercommunale, cette logique de génération de flux par un différentiel entre deux territoires est aussi observable. Un exemple que nous pouvons citer est la relation entre les banlieues péri-urbaines et les grands centres d'agglomération : les individus travaillant en ville, profitent du fait que dans la commune voisine le prix du foncier et de la location est moins cher pour venir s'installer. La logique peut aussi être étudiée au niveau des entreprises : une grande entreprise qui recherche une masse salariale conséquente va se placer à proximité, et de manière à ce qu'elle soit accessible, mais sur le territoire de la commune qui lui offre l'implantation la plus avantageuse.

Face aux échanges provoqués par l'existence de la frontière, le pouvoir institutionnel d'un territoire agit de manière à préserver ses intérêts. La fonction de contrôle s'exprime donc à travers des postes de douane ou de surveillance. Ainsi, dans la pratique, le passage d'une frontière institutionnelle peut être accompagné par des procédures de contrôle pouvant comprendre un simple contrôle physique mais également des procédures administratives complexes (le passage des frontières des Etats-Unis en est un bon exemple). Dans le cas où cette fonction de contrôle doit être moins rigide, car le territoire et ses voisins sont inclus dans un territoire plus vaste qui impose le libre échange (comme dans le cas communal ou intercommunal), le territoire peut mettre en place des actions ou des dispositifs pour gérer et diriger les flux. On peut prendre l'exemple d'un plan de circulation, et donc d'une signalétique qui va faire converger les flux de voitures dans une certaine direction, ou d'un plan de stationnement privilégiant les résidents. Dans le registre des actions provenant du pouvoir institutionnel, ce dernier peut utiliser l'espace situé à proximité de la frontière

¹⁷ Ce terme sera défini dans la partie les spatialités de la frontière (Cf. partie IV.C.2.1.).

selon plusieurs logiques. D'une part, une logique d'affirmation des caractéristiques du territoire (force, savoir-faire, symboles...) : l'aménagement de la frontière est alors travaillé et celle-ci revêt une fonction de vitrine. D'autre part, ces espaces peuvent devenir des zones de rebut où sont rejetés par exemple les équipements à connotation négative (logements sociaux, décharges, usines...) et où l'on jette ses déchets (Wackermann, 2003 ; Gay, 2004). Cela montre que selon ses intérêts, le pouvoir institutionnel va considérer la frontière différemment et donc agir différemment sur cette frontière.

Les différentiels présents du fait de l'existence de la frontière participent également à la structuration du territoire. Les différentiels provoquent un fonctionnement et une vie propre au territoire (Piermay, 2005). Ce fonctionnement et ces pratiques sont fortement liés à la situation locale puisqu'ils dépendent de la nature des différentiels qui s'expriment au niveau de la frontière. Pour illustrer cette notion de structuration et d'organisation du territoire autour d'une frontière institutionnelle, l'exemple de l'espace tri-national de la région de Bâle peut être utilisé. Cet espace est notamment structuré à partir des différentiels du marché du travail du côté français, allemand et suisse. En effet, les travailleurs frontaliers français qui travaillent en Suisse tendent à s'installer à proximité de la frontière, côté français, où le coût de la vie est moins cher qu'en Suisse. De même, on observe des flux transfrontaliers liés à l'achat de biens de consommation ou de services. Cette courte et incomplète illustration montre les enjeux politique et économique qui peuvent émerger de la frontière. Elle montre également que la frontière met en jeu des territorialités particulières qui s'expriment par des zones, des espaces frontaliers ou transfrontaliers marqués par les échanges et les relations transfrontalières entre les territoires. Nous nous intéresserons plus particulièrement à cette dimension zonale de la frontière dans une partie suivante (*Cf. partie IV.C.1.2.*).

L'encadré ci-après reprend la notion de « territorialité » afin de mieux comprendre les relations existant entre les individus et leur espace de vie.

Encadré « territorialités »

Le concept de territorialités est un concept qui entre en jeu lorsque l'on s'intéresse à l'espace physique et social. Ce concept, initialement avancé par le géographe Raffestin et repris par de nombreux chercheurs, est aujourd'hui utilisé dans les sciences sociales qui ont trait à l'espace. Nous l'entendons, de manière générale, comme l'ensemble des rapports que les individus et les groupes sociaux entretiennent avec l'espace qu'ils mobilisent.

Selon Di Méo, la territorialité est « *une relation individuelle et/ou collective [dans] un rapport complexe au(x) territoire(s)* » (Di Méo, 2004)¹⁸. Elle associe une relation existentielle de l'homme à l'espace et l'ensemble des réseaux de lieux pratiqués et vécus. De manière plus générale, la territorialité concerne l'espace vécu par les habitants et les acteurs d'un territoire. Elle s'exprime à la fois par les pratiques et les discours des habitants (Hoyaux, 2000)¹⁹. La territorialité revêt un aspect multidimensionnel : c'est dans ce sens qu'elle se distingue et qu'elle permet d'aller au-delà de la

¹⁸ Cité par Aldhuy dans *Au-delà du territoire, la territorialité ?*, 2008.

¹⁹ Citée par Ségaud dans *Frontières, limites et mitoyenneté : une question sans fin*, 2002.

notion de territoire qui reste très polysémique. En effet, la territorialité évoquerait l'espace vécu dans toutes ses dimensions (Aldhuy, 2008). Sur la base des travaux de Frémont (1979), Aldhuy propose trois éléments de compréhension de la territorialité (2008). Il s'agirait de l'identification de l'espace de vie (l'ensemble des lieux fréquentés par un individu ou un groupe social), la caractérisation de l'espace social (l'ensemble des interrelations qui découlent de l'espace social ou qui le forment) et l'appréhension de l'espace vécu (les valeurs psychologiques associées qui unissent l'homme à l'espace). Ces éléments peuvent être par exemple mobilisés dans le cadre d'une étude prenant en compte les territorialités.

En définitive, « *la territorialité permet de dépasser la seule question de l'organisation de l'espace des sociétés pour s'engager vers la compréhension de la condition spatiale des individus vivant en société* ». (Aldhuy, 2008). Aussi, lorsque Martin Vanier s'intéresse aux relations entre acteurs de différents territoires, il parle d'interterritorialité et non simplement de relations (Vanier, 2005, 2008). Il affirme en effet que les territoires en tant que sujets sociaux et économiques affirment des interterritorialités du fait des réseaux, des mobilités et de la pluralité des centralités. De ce fait, les territoires en tant que sujets politiques doivent s'adapter. Pour Vanier, il s'agit ici de développer la gestion des interfaces à travers de fortes relations entre acteurs nécessitant la codécision et la coresponsabilité, sans déboucher sans cesse sur la création de nouveaux cadres territoriaux (Ibid.).

1.3. *...ainsi que des interactions institutionnelles*

La coprésence de deux systèmes institutionnels distincts et autonomes l'un par rapport à l'autre engendre des interactions au niveau institutionnel et politique, en plus des pratiques et actions développées précédemment. Ces interactions, marquées par la volonté des acteurs institutionnels, révèlent la gradation de la frontière en termes de séparation et de relation.

Tout d'abord, notons que la non-interaction est possible. Elle peut refléter une volonté de séparation en raison, par exemple, de divergences idéologiques (Cf. *partie précédente*). Selon la divergence des caractéristiques de chaque territoire et en présence de peu d'interactions (au niveau des acteurs institutionnels comme des pratiques), la frontière peut marquer deux temporalités différentes (temps sociaux) du fait de la différence de croissance, de développement entre les deux territoires (Guichonnet, Raffestin, 1974). A l'échelon local, on peut citer l'exemple de décalages entre des communes rurales dans lesquelles les institutions ont mené une forte politique d'équipements en nouvelles technologies (mise en place de la fibre optique, installations des réseaux dans les communes), et d'autres qui ont mis l'accent davantage sur d'autres domaines, comme l'agriculture, et qui sont ainsi peu connectées aux réseaux. A un échelon encore inférieur, nous pensons aussi au cas des secteurs patrimoniaux sauvegardés ; la problématique qui se pose souvent est que pour préserver l'image qu'ils renvoient, les institutions imposent des règles très strictes sur l'implantation de commerces, d'entreprises et sur l'équipement technologique des logements. On parle alors souvent de quartiers, ou d'espaces " musées ", car ils ne peuvent profiter du dynamisme économique et social qui peut exister dans le quartier voisin, par exemple. Sans aller jusqu'à qualifier ce phénomène de non-interaction, un territoire peut également affirmer l'aspect séparatif de la

frontière du fait d'une volonté d'autonomie et d'indépendance par rapport aux autres territoires. Cette possibilité, bien qu'elle puisse être affichée au niveau institutionnel, ne signifie pas nécessairement que le territoire est en opposition par rapport aux autres, et cela n'empêche pas les relations entre les territoires dans les pratiques, d'autant plus dans un contexte de mondialisation des échanges.

Les interactions institutionnelles peuvent instaurer des nouvelles territorialités. En effet, les collaborations et coopérations entre acteurs institutionnels mettent en jeu de nouveaux rapports à l'espace. Ces rapports étant de types interterritoriaux, nous pouvons donc parler d'interterritorialités. Bien qu'ils n'instituent pas réellement d'interterritorialités puisqu'ils n'ont pas nécessairement rapport aux relations que les groupes sociaux entretiennent avec l'espace, les accords bilatéraux constituent une première forme de liaison. L'interterritorialité sur le plan institutionnel s'inscrit davantage dans les réelles coopérations transfrontalières.

Les espaces frontaliers²⁰ font apparaître de nouveaux projets qui ne se basent pas sur la constitution d'un nouveau territoire institutionnel classique, mais plutôt sur les relations interterritoriales qui font émerger des nouvelles formes de territorialités (Fourny, 2009 ; Hinfrey, 2010). Ainsi, les coopérations transfrontalières prennent des formes variées dont il n'est pas possible de dresser un panorama exhaustif en ces quelques lignes. Pour citer quelques exemples, elles peuvent concerner la gestion commune d'espaces ou d'infrastructures, l'échange de savoir-faire et de compétences à travers les relations en réseau, des projets communs de développement voire des projets communs d'aménagement...

A partir d'études empiriques sur les relations transfrontalières (frontières étatiques), M-C Fourny (2009) dresse une typologie des formes de territorialités transfrontalières qui émergent de ces relations. Elle fait ressortir deux grands principes de coopération transfrontalière qui semblent transposables dans le contexte intercommunal. D'une part, les coopérations basées sur une logique de similitude, de coopération dans la ressemblance et dans le commun ; d'autre part, les coopérations pensées à travers les relations. Dans le premier cas, l'espace devient emblématique. La coopération peut viser à la formation d'un espace commun englobant, fondé sur les valeurs universelles transcendant les distinctions locales et culturelles, ou présupposer une certaine homogénéité ou encore des pratiques ou problèmes communs (du fait de la contiguïté) qui justifient la coopération. La gestion commune d'infrastructures sur un espace frontalier peut donc, par exemple, entrer dans cette logique : dans le cadre intercommunal, on peut penser aux gros équipements tels que les stations d'épuration, les aéroports, les gares TGV, les usines de traitement des déchets, et ainsi de suite... Dans le second cas, la coopération prend sens par les gains que cherche à obtenir chacun des territoires par ces liens. Les échanges et transferts de savoir-faire, de compétences, les alliances stratégiques qui s'expriment dans la mutualisation des forces et leur complémentarité sont ici des possibilités de coopérations. On peut penser notamment à la création de collèges, voire de piscines « à cheval » sur les deux communes. M-C Fourny précise également que de manière effective, les territorialités transfrontalières peuvent s'exprimer en combinant ces principes. Quoi qu'il en soit, les coopérations transfrontalières sont des interactions qui symbolisent bien la notion de relation induite par la frontière.

²⁰ Nous développerons ce terme dans une partie suivante.

1.4. *Les outils de représentation des frontières institutionnelles*

La juxtaposition de deux modes de gestion particuliers à travers l'outil frontière n'engendre pas seulement des pratiques particulières sur un espace ou encore des interactions institutionnelles. En effet, chaque institution va implanter des marqueurs de son territoire, et diffuser une image de la frontière. La nécessité de représenter le territoire découle notamment d'une de ses propriétés : l'*espace ressource* qui induit que l'action humaine et plus spécifiquement l'aménagement entraîne une consommation de l'espace (Lussault, 2007). Ce dernier révèle donc un intérêt dans la possession, il devient convoité car il permet les actions de l'homme. Il en découle la nécessité de déterminer l'appartenance de cet espace afin d'éviter qu'il ne devienne source de conflits, par divers moyens cartographiques ou physiques.

Les institutions, tout comme les groupes d'individus dont nous parlerons dans la partie suivante, disposent de plusieurs outils pour représenter leur territoire et leurs frontières. Les représentations institutionnelles sont souvent les plus diffusées, car les institutions disposent généralement de plus de moyens et de l'organisation administrative nécessaire pour les appliquer.

La première représentation que l'on peut citer est la cartographie. Elle permet de représenter un territoire et d'en prendre possession tout comme l'explique l'encyclopédie de la géographie : « *Par la représentation cartographique, les hommes ont dressé progressivement l'image du monde, le "théâtre du monde" et en même temps se sont donnés les moyens d'agir sur lui, de le transformer, d'en prendre possession au sens le plus fort* » (Boilly, Ferras, Pumain, 1992, p11). Cette représentation de la frontière retrouve donc son sens premier dans l'histoire et la politique, se lisant comme une ligne séparant deux souverainetés (P. Hamman, P. Hintermeyer, 2012). Cette notion de ligne est donc inhérente à la représentation de la frontière, elle est nécessaire aux actants organisateurs afin de connaître leurs capacités d'actions, et permet l'accomplissement de la première fonction de compréhension de l'espace. La ligne frontière existe donc aussi bien sur les cartes que dans les esprits. Cependant, la tracer sur une carte reste complexe comme nous l'expliquerons dans une partie suivante.

Afin de matérialiser cette ligne, d'informer le passant qu'elle marque le passage d'un territoire à l'autre, les institutions travaillent sur la visibilité de la frontière. Le premier exemple qui nous vient à l'esprit est la présence des panneaux d'indication d'entrée de ville par exemple. On retrouve ces mêmes panneaux lorsque l'on entre dans un nouveau département, une nouvelle région et même entre certains pays. En addition à ces simples indications, une institution va pouvoir embellir les entrées de son territoire pour accentuer l'image du passage en y incluant un aspect « vitrine » du territoire comme nous l'avons vu précédemment. En effet, une part importante du 1% paysage dans les communes françaises est généralement utilisé pour embellir ces entrées de ville.²¹

Par les discours politiques mettant parfois l'accent sur la distinction entre territoires, les institutions cherchent à marquer l'existence de la frontière dans l'imaginaire des individus. Nous verrons dans la partie suivante comment cette image peut impacter les représentations dites " sociales " des habitants du territoire et également des extérieurs à ce dernier.

²¹ Source : Boutet, 2012

La dimension institutionnelle, fortement associée à l'aspect politique, occupe une place importante dans ce qu'exprime la frontière. Elle suppose donc la coprésence d'au moins deux modes de gestion particuliers, et donc de différentiels qui peuvent s'exprimer de multiples manières. Elle engendre par la suite des pratiques et des actions spécifiques (parfois innovantes) qui expriment, à travers la multiplicité des cas, la gradation entre séparation et relation. D'une manière générale, elle participe à l'organisation et à la structuration de l'espace (Wackermann, 2003 ; Newman, 2006). Par ailleurs, la dimension institutionnelle ne peut être considérée indépendamment puisqu'elle fait également appel à d'autres acteurs, c'est-à-dire les individus et groupes sociaux qui habitent les territoires. Ainsi, la collaboration au niveau institutionnel n'est rien sans les échanges et les liens humains qui doivent l'accompagner ou qu'elle impacte.

2. *La dimension sociale*

A côté de la dimension institutionnelle, la frontière peut également exprimer une réalité sociale. Cette dimension sociale fait écho aux processus bottom-up d'émergence de frontières via des processus sociaux. Nous nous intéresserons d'abord aux caractéristiques sociales que peut exprimer la frontière avant d'aborder la représentation sociale qu'ont les personnes de l'objet frontière.

2.1. *Les caractéristiques sociales*

La frontière peut s'exprimer à travers des caractéristiques sociales. Elle révèle une distinction binaire sur la base des catégorisations sociologiques, c'est-à-dire sur la base des différentes catégorisations humaines présentes dans la société (Newman, 2006).

2.1.1. *Les frontières dites sociales*

Les sciences sociales utilisent le terme « frontières sociales » pour désigner un certain nombre de phénomènes sociaux. La conception actuelle des frontières sociales repose notamment sur les travaux du sociologue allemand Georg Simmel (1908), qui considère la frontière sociale comme une limite interne à la société qui tient à la différence de degré de participation à la société de ses membres²². Sans entrer dans le débat de la participation à la société, il est toutefois possible de considérer que les frontières sociales expriment des formes de relégation au sein des sociétés contemporaines, pourtant pour la plupart basées sur l'égalité des chances et la mobilité sociale, et donc sur l'éradication de ces relégations (Soulet, 2010). A ce titre, le Groupe Frontière précise que ces frontières ne seraient pas des fractures puisque les parties qu'elles séparent évoluent dans un même ensemble interdépendant (Groupe Frontière, 2004). Globalement, on parle donc de frontière sociale lorsque les inégalités sociales aboutissent à une logique de relégation ou d'exclusion. Elles se basent le plus souvent sur des " classes sociales " mettant notamment en jeu la catégorie socio-professionnelle et les moyens financiers.

Ces frontières n'ont pas nécessairement un caractère spatial. Pourtant, l'espace peut jouer un rôle particulièrement important dans le cas des frontières sociales. Non seulement elles peuvent être spatialisées, c'est-à-dire qu'elles trouvent une inscription spatiale entre deux territoires, mais elles peuvent également être exacerbées à travers un processus de ségrégation résidentielle (Newman, 2006). Le cas de la pauvreté illustre particulièrement cet élément, d'autant plus qu'il est

²² Idée notamment reprise par le Groupe Frontière (2004) et C.Sélimanovski (2005).

plus ou moins accompagné de discrimination et de ségrégation. La définition sociale de la pauvreté introduit une relation d'assistance qui réunit dans une catégorie unique des personnes qui, bien que différentes, sont marquées par un statut unique disqualifiant qui imprègne alors leur identité (Paugam, 1993)²³. Cette pauvreté se traduit alors par une position résidentielle défavorable qui en retour, entretient ou aggrave la disqualification sociale²⁴ qui touche les personnes en situation de pauvreté (Sélimanovski, 2005). On est donc bien dans un processus de ségrégation, c'est-à-dire « *une mise à l'écart de population disqualifiée et/ou discriminée dans les espaces dépréciés* » (Ibid., p54). En France, l'exemple le plus marquant est sans doute celui des quartiers sensibles des grandes agglomérations françaises, comme le montre Sélimanovski. Il s'agit d'une frontière complexe, issue de la pauvreté de la société post-industrielle ainsi que des processus antérieurs de discrimination et de ségrégation, rendue visibles par « *la concentration résidentielle [de ces] populations disqualifiées et l'extranéité dans les grands ensembles d'habitats collectifs* » (Ibid.). De plus, la politique de la ville, en délimitant des zones circonscrites où l'on applique des mesures de discrimination positive ou de réhabilitation, participe à la stigmatisation de ces quartiers marqués par un repli spatial de la population (ancrage, immobilité résidentielle subie...) (Piermay, 2005). Ainsi, l'espace participe bel et bien à l'affirmation des frontières sociales. Les autres exemples de frontières sociales s'inscrivent également dans cette logique. Ainsi, le phénomène de gentrification des centres urbains produit également des limites internes à la société puisqu'il établit des clivages, qui plus est spatialisés, entre individus et groupes sociaux. Le cas des *gated communities* produit des effets similaires qui prennent d'autant plus d'ampleur du fait de la matérialisation physique de la volonté d'isolement de la part de ses habitants.

Les quelques exemples exposés ici permettent d'illustrer le fait que les frontières sociales sont des limites spatiales qui sont avant tout perçues et vécues par les habitants et les personnes intéressées (Groupe Frontière, 2004 ; Sélimanovski, 2005). Elles font donc appel aux représentations qu'en ont ces personnes (Cf. *partie IV.B.2.2.*). Par ailleurs, les frontières sociales montrent que l'appréciation du phénomène de la frontière ne se limite pas à sa dimension volontaire (Soulet, 2010). Il faut également souligner que l'usage du terme « *frontière sociale* » se rapporte davantage à des phénomènes axés sur la séparation. Toutefois, le franchissement de cette frontière reste possible. De plus, si l'on considère comme le Groupe Frontière que les parties séparées par la frontière évoluent dans un même ensemble interdépendant, cela suppose l'existence de liens entre ces parties dans les pratiques. Par exemple, une frontière entre quartiers riches et pauvres au sein d'une ville ne suppose pas l'absence de liens : des lieux de mixité existent potentiellement, les personnes défavorisées constituant en certains cas de la main d'œuvre pour les classes plus aisées...

2.1.2. *Des caractéristiques sociales variées peuvent être en jeu*

Au-delà du critère socio-professionnel qui apparaît comme prédominant dans les frontières dites sociales, la frontière peut mettre en jeu des caractéristiques d'ordre social très variées. Il peut s'agir de caractéristiques culturelles, ethniques, religieuses... elles-mêmes souvent combinées entre elles et associées à des caractéristiques davantage socio-professionnelles.

²³ Idée reprise par C. Sélimanovski (2005, 2008).

²⁴ La disqualification sociale est entendue par Sélimanovski comme le fait d'attribuer moins de valeurs à certains individus ou groupes sociaux.

La frontière peut donc être considérée comme un phénomène culturel. La notion de culture est une notion très vaste et beaucoup utilisée dans les sciences sociales, au même titre que la notion d'identité. Sans chercher à définir précisément ce concept²⁵, il s'agit ici d'explicitier le fait que les caractéristiques d'ordre culturel participent au processus de frontièrisation explicité précédemment (Cf. III. *Processus de frontièrisation*).

La culture s'appuie sur des valeurs personnelles partagées, ce qui suppose une certaine diversité des individus (Wackermann, 2003). Les caractéristiques culturelles sont souvent associées à la notion d'identité, on parle en effet souvent d'identité culturelle (Cf. *Partie III.A.*). Elles s'appuient néanmoins sur un certain nombre de caractéristiques relativement objectives, telles que par exemple l'hérédité, la langue, la religion, les modes de vie, les coutumes, les techniques... Ces caractéristiques peuvent participer à la dialectique frontalière. Si l'on se place dans le contexte français, un exemple marquant de frontières culturelles est celui des identités culturelles régionales, souvent affirmées (Alsace, Bretagne, Pays Basque...).

De même que pour les frontières sociales, il apparaît que l'usage des frontières culturelles désigne, à priori, davantage la séparation que la liaison. Néanmoins, le franchissement de la frontière est possible mais elle nécessite une phase de transition lors de laquelle l'individu va progressivement adopter les codes de l'autre culture (Newman, 2006). De plus, les liens culturels existent bel et bien. Ces liens sont le plus souvent visibles lorsque les caractéristiques culturelles se combinent à des frontières institutionnelles. En effet, la juxtaposition de deux territoires à l'identité différente, l'évolution historique de la frontière et les possibilités d'échanges peuvent engendrer un territoire de transition ou une « zone d'hybridation » qui fait émerger une culture locale et des pratiques spécifiques (Groupe Frontière, 2004 ; Newman, 2006). Le cas alsacien exprime bien cette zone de transition (dialecte, toponymie, architecture...). L'identité culturelle peut également constituer le lien lorsqu'une frontière institutionnelle délimite deux territoires partageant cette même identité (Cf. III. *Processus de frontièrisation*). Le cas des identités culturelles basque et catalane entre la France et l'Espagne peut également illustrer ce lien.

Un autre type de caractéristique sociale exprimée par la frontière correspond à l'origine ethnique. C'est par exemple le cas pour les regroupements ethniques au sein des agglomérations. Outre la volonté de différenciation culturelle, ces frontières sont amplifiées par des phénomènes de discrimination et de ségrégation. La religion peut également s'inscrire dans cette logique et devenir le facteur déterminant d'une frontière, notamment en milieu urbain (Cf. *partie Les frontières urbaines à travers le monde, T1.Partie 3*).

Par ailleurs, la dimension idéologique peut être considérée comme un phénomène social. En effet, si l'on considère l'idéologie comme un système de représentations et d'idées à la base de

²⁵ On peut toutefois citer, à titre informatif, la définition donnée par l'UNESCO : « *La culture, dans son sens le plus large, est considérée comme l'ensemble des traits distinctifs, spirituels et matériels, intellectuels et affectifs, qui caractérisent une société ou un groupe social. Elle englobe, outre les arts et les lettres, les modes de vie, les droits fondamentaux de l'être humain, les systèmes de valeurs, les traditions et les croyances.* » - Conférence mondiale sur les politiques culturelles, Mexico City, 26 juillet – 6 août 1982, *Déclaration du Mexique sur les politiques culturelles*.

comportements sociaux et de pratiques²⁶, la dimension idéologique est fortement liée aux caractéristiques culturelles. Pourtant, elle s'exprime souvent lorsqu'elle combine des caractéristiques sociales et des systèmes institutionnels et politiques.

En définitive, on peut dire que les caractéristiques sociales jouent souvent un rôle important pour la compréhension de la frontière. De plus, comme le souligne Wackermann dans le cadre des identités culturelles (2003), les identités sont alimentées par des récits et renforcées par l'utilisation de symboles, ce qui ouvre sur le champ des représentations mentales que les personnes ont d'une réalité sociale.

2.2. *La représentation sociale*

Les frontières n'étant pas toujours matérielles, ni nécessairement visibles, elles ont tout de même un impact non négligeable sur les pratiques quotidiennes (Newmann, 2006) des usagers, que ce soit de manière directe ou indirecte.²⁷ D'autre part, la représentation sociale des individus peut entraîner la création de barrières psychologiques ou sociologiques par exemple, légitimant ainsi l'existence des frontières ainsi représentées (Wackermann, 2003).

Cette représentation sociale est définie par Moscovici par un « *système de valeurs, de notions et de pratiques relatives à des objets, des aspects ou des dimensions du milieu social, qui permet non seulement la stabilisation du cadre de vie des individus et des groupes, mais qui constitue également un instrument d'orientation de la perception des situations et d'élaboration des réponses* » (Moscovici, 1996, p125)²⁸. Cette représentation sociale permettrait alors d'orienter et de stabiliser des groupes d'individus notamment grâce à ces systèmes de valeurs et de pratiques. Moscovici montre ainsi le contenu de la représentation sociale mais également ses fonctions dans la deuxième partie de sa définition.

2.2.1. *Contenu (valeurs, notions, pratiques)*

La frontière possède ainsi une valeur, un symbole aux yeux des populations qu'elle entoure, développant « *le cadre idéal de l'action, ainsi que les représentations que se font les acteurs de la frontière et de l'espace frontalier* » (Hinfray, 2010, p34). Ce contenu est fortement influencé par l'histoire, (séparation entre l'est et l'ouest du Mur de Berlin), mais aussi par la politique des territoires frontaliers régissant son ouverture, entraînant ainsi des pratiques de la frontière très variables en fonction de l'ouverture de cette dernière. Si elle se veut imperméable, la frontière créera un cadre de vie réduit spatialement et recentré vers son territoire. Ces valeurs entretenues par la frontière peuvent, dans certains cas, provoquer une crainte de l'autre lors de son ouverture, et entraîner une volonté de les maintenir concrètement (Newman, 2006). Les pratiques peuvent alors mettre du temps à changer comme le montre l'exemple du Mur de Berlin, où aujourd'hui encore, certaines personnes n'ont pas changé leurs manières d'appréhender l'espace. Il en ressort la difficulté d'effacer les frontières pour les populations fortement marquées par les valeurs inculquées

²⁶ Cette approche de l'idéologie est basée sur la définition donnée par le Larousse en ligne.

²⁷ De manière directe lorsque la frontière entraîne une difficulté de passage de par son existence, et de manière indirecte lorsque la frontière entraîne la possibilité de créer des infrastructures qui, ensuite, représenteront une difficulté de passage par leur existence.

²⁸ Cité par Gustave-Nicolas FISCHER dans l'évaluation des environnements de travail. La méthode diagnostique. (1998) Montréal. Les presses de l'université de Montréal.

depuis plusieurs années par celles-ci. Au contraire, la frontière peut devenir un moyen de montrer les bienfaits d'un pays, une manière de s'ouvrir à d'autres cultures. Elle est alors une ode au voyage vers l'inconnu, vision de la frontière encouragée par la mondialisation.

2.2.2. *Fonctions (stabilisation du cadre de vie, instrument d'orientation)*

Toutes les valeurs de la frontière permettant de la justifier dans la société et de vivre autour, le contenu de sa représentation engendre alors des fonctions qui permettent aux groupes d'individus de s'orienter grâce à cette dernière. Par exemple, les riches seront moins enclins à se rendre, sur leur temps libre du moins, dans les quartiers pauvres et inversement, car ils sortiraient de leur cadre de vie, maintenant ainsi la frontière sociale. Cette ségrégation existe encore aujourd'hui et se matérialise dans l'espace malgré les politiques de mixité sociale : « *En ville aujourd'hui, les quartiers résidentiels fermés s'opposent aux « ghettos », les condominios aux barrios, les quartiers « branchés » aux espaces résidentiels des populations « reléguées », exclues, pauvres et marginales* » (Escallier, 2006). Cela dénote une nécessité de se retrouver sur un terrain connu, stabilisant le cadre de vie par le maintien d'une frontière entre les classes sociales. La frontière sert alors à distinguer la provenance des personnes, devenant un instrument d'orientation, qui, comme au XIXe siècle avec les chemins de fer en bordure de la zone urbanisée, distingue différents quartiers donnant place à des expressions telles que "to come from accross the tracks" et ses dérivés "from the wrong side of the tracks" ou "from the other side of the lines" (Gay, 2004).

Ainsi, « *Il peut donc y avoir une représentation sociale de la frontière très différente de part et d'autre de la frontière. Le marquage social des contenus ou des processus de représentation est à référer aux conditions et aux contextes dans lesquels émergent les représentations, aux communications par lesquelles elles circulent, aux fonctions qu'elles servent dans l'interaction avec le monde et les autres.* » (Jodelet, s.d). Il est donc bien important de comprendre que ces représentations qu'ont les individus de la frontière peuvent avoir été préalablement véhiculées par des discours politiques ou des clichés traditionnels comme nous l'avons vu. Une fois ces représentations véhiculées, elles sont appropriées par les individus, et s'ancrent dans leur quotidien en le modulant.

Outre les barrières mentales édifiées par les individus du fait de leur représentation des territoires, la frontière peut aussi être parfois marquée par des barrières matérielles, découlant de ces représentations ou les alimentant. Nous avons aussi vu que ces barrières, mentales ou matérielles, engendraient des pratiques particulières. Les impacts de la frontière se situent ainsi à plusieurs échelles spatiales sur le territoire. Aussi, dans la partie suivante, nous aborderons non pas la spatialité mais les spatialités de la frontière.

C. *Les spatialités de la frontière*

Après s'être intéressés aux processus de frontièrisation et aux différentes dimensions que pouvait exprimer la frontière, nous allons à présent aborder la question de ses spatialités. En effet, étudier le processus de frontièrisation permet d'étudier la genèse d'un objet très particulier, et donc d'en comprendre l'essence même, qui se trouve être une gradation entre différents types de processus. D'autre part, cette idée de gradation s'est retrouvée lorsque nous avons tenté une rationalisation de ce que pouvait exprimer une frontière. Comprendre son histoire et ses expressions

les plus profondes ne suffit pas à l'étude réelle d'une frontière. Pour que cette étude soit correcte, il faut également y intégrer ses traductions spatiales, dont nous en avons déjà abordé certains points dans les parties précédentes, notamment la projection de la limite cartographique ou encore la signalisation des frontières (Cf. IV.B.1.4. *Les outils de représentation des frontières institutionnelles ; un autre*). Ces traductions peuvent relever de différents phénomènes. La spatialité d'une frontière peut tout d'abord être assimilée à l'une des formes géométriques : le point, la ligne et la zone, que nous appellerons les formes hétérogènes de la frontière. Comme nous l'avons déjà vu, elle s'exprime aussi par son impact sur le territoire et sur les pratiques qu'elle engendre, nous décrivons donc à quelles échelles et de quelles façons cet impact s'exprime. Enfin, une frontière peut être ou non dotée d'une symbolique, d'une valeur matérielle ; nous donnerons ainsi quelques exemples de comment une frontière peut être liée à un ou plusieurs objets, matériels ou non.

1. Formes hétérogènes de la frontière

1.1. *Frontières linéaires et frontières points*

Lorsque nous traitons des outils institutionnels pour représenter les frontières, nous avons abordé la frontière en tant que ligne matérialisée afin de marquer la différenciation entre deux territoires. Cette notion de représentation précise et linéaire de la frontière est également mise en écho dans une des traductions anglaises de la frontière : « *Boundary line* » littéralement : « frontière ligne ». Par ailleurs, la ligne séparatrice est une composante nécessaire pour la perception de l'espace. Ce dernier disposant d'attributs pour le définir : la taille, la métrique, la substance (la dimension non spatiale des objets spatiaux) et la configuration (Lussault, 2007). Sans cette ligne, la définition de la taille et de la métrique au sein d'un espace serait plus relative qu'effective. Elle permet ainsi de visualiser un espace et d'en avoir une représentation concrète.

Il faut cependant savoir que les frontières ne sont pas toutes linéaires. En effet, une autre forme de la frontière explicitée par le Groupe frontière est la *frontière point*. Les frontières points sont issues notamment des réseaux, tels que les aéroports, les zones blanches, les gares, les ports ou encore Internet, donnant une tendance réticulaire aux frontières. La frontière nodale est un point de passage où se concentrent des enjeux multiples, de nature politique, économique, sociale, juridique et technique, nécessitant un contrôle tout au long des frontières (Groupe Frontière, 2004). Elles sont donc très présentes dans les grandes villes du fait de la concentration d'importants réseaux de transports et de communications. Cette approche se retrouve dans les études pré-topologiques, où les frontières de la ville sont également composées des points de liaison du réseau vers la ville : par exemple l'aéroport de Montréal est une frontière point de la France.

Nous pouvons donc distinguer deux types de visions de la frontière, la ligne et le point. Cependant, il faut reconnaître « *l'insuffisance d'une vision de la frontière uniquement comme ligne, c'est-à-dire comme césure juridique et politique.* » (Hamman, Hintermeyer, 2012). Hamman ajoutant que « *La représentation d'une localisation unidimensionnelle de la frontière s'épuise, ce qui fait prendre au sérieux la consistance des espaces-frontières.* » (Hamman, 2009b).

1.2. *La frontière en tant que zone*

En effet, tracer une frontière linéaire sur une carte reste complexe en pratique comme l'explique Philippe Rekacewics (2008)²⁹ en faisant référence aux « frontières mouvantes du continent africain » d'Achille Mbembe (1999). En effet, Mbembe y traite la difficulté de dessiner les « espaces interstitiels » du redécoupage du continent Africain selon les limites coloniales et les découpages régionaux. L'une des causes évoquées par l'auteur réside dans le choix du tracé de la frontière qui semble injuste et simplifié vis à vis du passage d'une région à une autre qui « *n'est jamais vraiment incisif* ». De plus « *il n'existe pas de représentations officielles, admises par tous, du découpage politique du monde. Lorsqu'elles sont imprimées, les cartes politiques du monde – celles qui figurent les complexes réseaux de lignes symbolisant les frontières – apparaissent aux yeux du public comme des représentations admises par tous* » (Rekacewicz, 2008). Les frontières pouvant se révéler très mouvantes (vente de terrain, conflits) et peu marquées dans l'espace, elles sont donc rapidement désuètes dans leurs représentations cartographiques qui en elle-même est déjà une approximation. C'est pourquoi l'existence d'une frontière de type « zonale » a paru dans les études sur le concept de la frontière afin de poser un terme sur ce phénomène d'approximation représentative.

Les frontières de ce type, donc les zones, ont été reprises dans plusieurs ouvrages notamment celui de Raffestin et Guichonnet (*Géographie des frontières*, 1974), dans lequel le parallèle est fait avec le terme anglais « *frontier* », qui pourrait trouver une traduction française à travers les « franges pionnières », comme nous l'avons évoqué dans la partie retraçant l'histoire de la notion de frontière. Dans le cas d'une frange pionnière, la frontière est alors une zone dans le sens où son évolution est intégrée à sa définition, elle n'a pas vocation à être statique. Il existe cependant d'autres types de frontières zones, autres que ces franges d'expansion, comme par exemple ce que nous pourrions caractériser de "zone d'incertitude". La légitimité de ce terme se retrouve par l'aspect trop arbitraire de la ligne (Mbembe, 1999), qui entraîne alors un "flou" dans la représentation des habitants de chaque territoire, ne sachant pas exactement où passe la frontière. Cela crée alors des interrogations sur l'appartenance d'un espace à un territoire. Ces interrogations débouchant finalement sur l'acceptation de cet espace comme appartenant aux deux territoires, et si situant donc sur l'un et sur l'autre. Raisonner ainsi permet de reconnaître une épaisseur à la frontière (Hamman, Hintermeyer, 2012), il faut alors accepter l'imprécision quant à sa délimitation comme faisant partie de la définition de l'objet frontière.

Différentes formes de frontières existent donc, qu'elles soient linéaires, nodales ou encore zonales. Il faut cependant garder à l'esprit qu'une frontière peut revêtir plusieurs de ces formes, il n'y a pas de généralité à tirer de cette présentation. Le point, la ligne et la zone forment en quelques sortes l'"ABC" de la géométrie des frontières, la base. Quelle que soit la combinaison de formes d'une frontière, la grande généralité des cas montre qu'il s'agit finalement principalement du "squelette" de la frontière. En réalité, par ses impacts à la fois sur les pratiques et sur les représentations, la frontière prend corps sur des espaces qui peuvent s'avérer très étendus.

²⁹ Cité par : le Comité international de Bologne pour la cartographie et l'analyse du monde contemporain (2008).

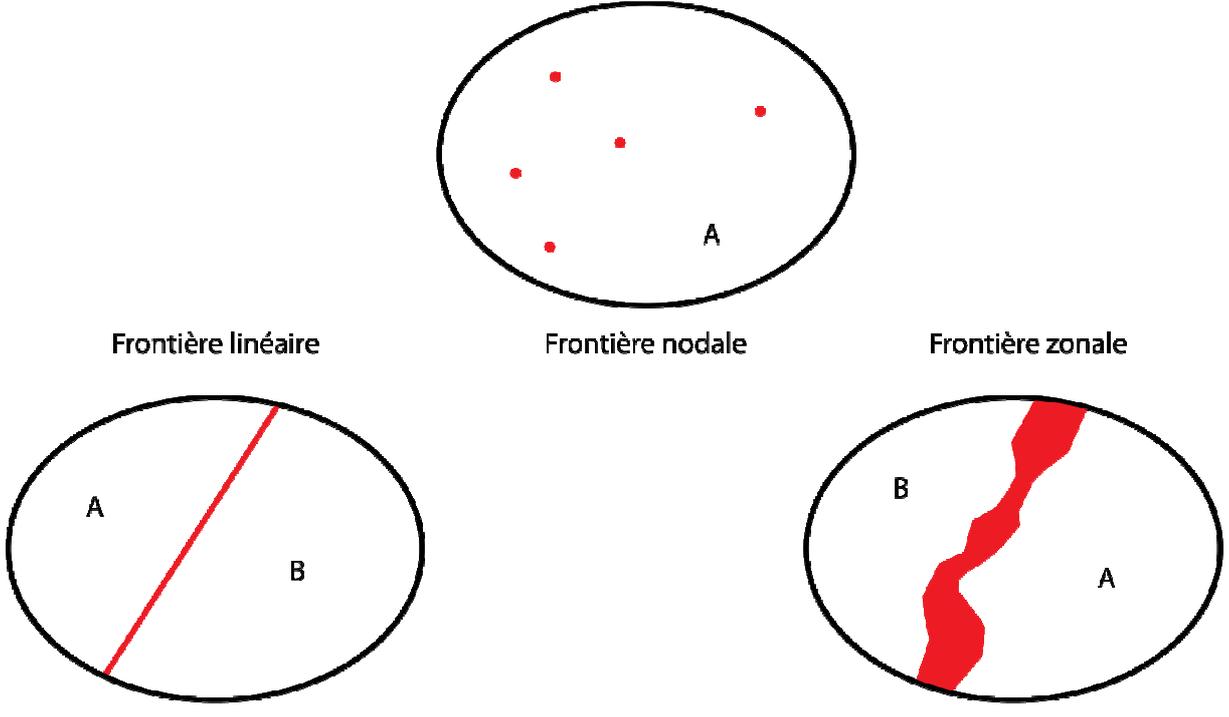


Figure 1: Les trois formes basiques de la frontière : la ligne, le point, la zone
Source : Etudiants PFE 2013 - Interterritorialiser

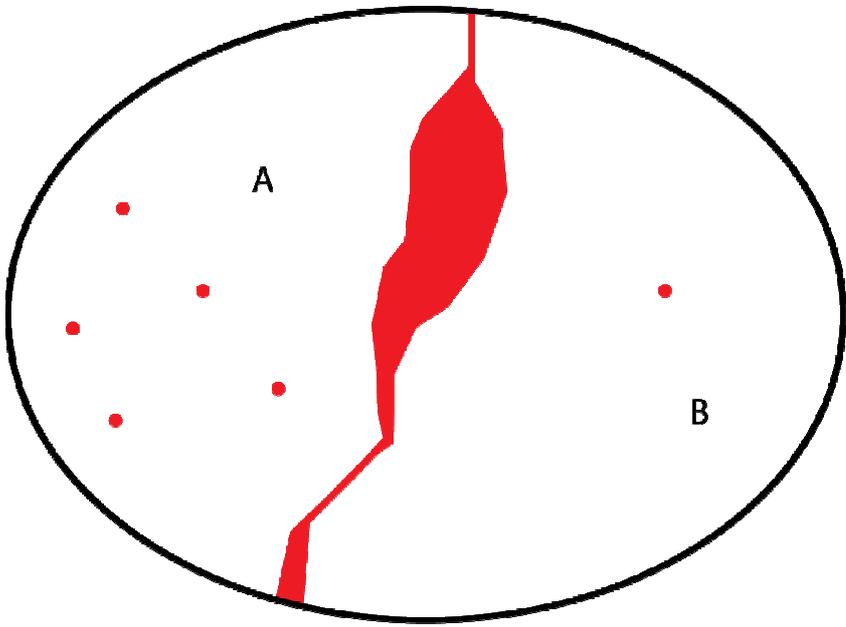


Figure 2: La forme réelle d'une frontière
Source : Etudiants PFE 2013 - Interterritorialiser

2. *L'impact des frontières sur l'espace à proximité*

Si « *les frontières de la carte sont des lignes virtuelles dont le tracé peut laisser penser à une séparation là où il n'y a parfois rien de concret* » (Rekacewics, 2008), il faut alors interpréter ce qui se trouve derrière cette ligne. Newman affirme qu'aujourd'hui, l'intérêt se situe plus dans la manière dont les frontières sont socialement construites (« *démarcation* ») et gérées, ainsi que l'impact qu'elles ont dans les pratiques quotidiennes, avec la création de zones frontalières et de zones de transition qui évoluent constamment (Newman, 2006).

Il émerge donc trois concepts de représentation de ces impacts : la zone frontière dont nous avons déjà parlé, l'espace transfrontalier et la zone d'influence. L'espace frontalier traduit l'existence d'un territoire hybride, « *lieu de rencontre de deux systèmes politiques, économiques et sociaux tout en partageant des spécificités communes* » (Harguindéguy, 2007).

2.1. *L'espace transfrontalier*

Les espaces frontaliers sont des « *espaces marginaux, excentrés géographiquement des grands centres économiques* », qui doivent, pour rayonner et être compétitifs, collaborer avec leurs voisins afin de se développer sur le plan social et économique (Hinfray, 2010, p34). L'union des espaces frontaliers de part et d'autre d'une frontière donne l'espace transfrontalier. Ce dernier « *possède ainsi un fort potentiel de développement économique, puisqu'il est le lieu d'expression de la concurrence mais aussi de la complémentarité des territoires* » (Lebras, 2010, p24). Ces actions et échanges entre les deux territoires constituent ainsi l'espace transfrontalier caractérisé par des concertations interterritoriales pour se développer. Ces concertations s'expriment concrètement par la réflexion autour de l'utilisation interterritoriale des équipements afin de ne pas construire deux équipements similaires au même endroit sans que la demande ne le justifie (Lebras, 2010, p24). Une traduction concrète se retrouve dans les politiques intercommunales qui font fit des frontières afin d'élaborer un unique équipement performant plutôt que d'en construire plusieurs petits.

L'espace transfrontalier est donc caractérisé par la présence d'une action commune entre individus ou groupes d'individus de chacun des territoires en question, la zone de collaboration et de concertation pouvant déboucher sur des projets communs ou sur des ententes plus simples. Nous pouvons donc dire que l'espace transfrontalier de deux territoires ferait partie de l'interterritoire³⁰ tel que nous l'avons défini dans l'introduction de ce projet de recherche. Il faut cependant bien comprendre que la réciproque n'est pas généralisable. En effet, l'espace transfrontalier fait partie de l'interterritoire, mais l'interterritoire n'est pas limité à cet espace, il pourrait en effet comprendre d'autres espaces qui seraient plus éloignés de la frontière.

2.2. *La zone d'influence*

La juxtaposition de deux territoires différents peut exercer une influence sur l'un ou les deux territoires. Cet espace d'influence pourrait se traduire comme « *des zones étendues de transition, où se repèrent de nombreux types intermédiaires* » (Hamman, Hintermeyer, 2012, p11). Ce sont donc des territoires forts d'hybridation soit matériels (architecture) ou immatériels (rythme de vie, cuisine). Blake (2000) et Minghi (1991) sont repris par Newman pour expliquer l'existence de cette

³⁰ Du moins selon sa dimension spatiale

zone : «*Much of the functional literature dealing with borders along the 'closed-open' continuum automatically assumed that the nature of the border would have an impact on the 'borderland'*» (Newman, 2006, p21), qui peut se résumer par l'affirmation de l'impact de la séparation/liaison des frontières sur la zone d'influence. Il précise que cette hybridation transitoire n'est pas forcément présente pour toutes les frontières, et ainsi qu'en la présence d'un lourd passé fait de conflits et de tensions entre différents groupes, certaines frontières peuvent ne présenter qu'une zone d'influence très minime (Newman, 2006). A l'inverse l'ouverture des frontières tendra à augmenter l'espace de la zone d'influence, cet entremêlement pouvant créer une identité particulière propre, et éventuellement un quasi-territoire formant ainsi une marche de transition vers un autre territoire (Guichonnet, Raffestin, 1974).

Pour bien comprendre, il faut savoir que la zone d'influence diffère de l'espace transfrontalier de par ses critères d'identification. En effet, une zone d'influence inclura en son sein un espace transfrontalier, mais elle pourra s'étendre au-delà de cet espace. Nous pouvons prendre l'exemple d'un grand centre commercial implanté en marge d'une commune. L'espace sur lequel se développe ce centre sera alors caractérisé comme étant un espace frontalier, faisant partie d'un espace transfrontalier si les clients et employés proviennent également de la commune voisine. Mais la zone d'influence en découlant pourrait être caractérisée par les lieux d'habitations des clients, des employés, ou encore les lieux de stocks des produits vendus dans ce centre. Ce que nous appelons zone d'influence peut se rapporter à ce que Raffestin et Guichonnet appellent la « région frontalière » : « *c'est-à-dire un secteur traversé par une frontière, [qui] est la juxtaposition, ou, si l'on préfère, la confrontation de deux espaces socio-économiques* » (Raffestin et Guichonnet, 1974).

Les frontières, qu'elles soient de forme linéaire, nodale ou zonale, ont un impact sur les territoires qu'elles distinguent. Cet impact peut être très visible, très ciblé et à proximité des frontières comme c'est le cas des espaces transfrontaliers, exemples par excellence de la coopération entre deux territoires. Cet impact peut aussi se fondre dans le territoire, être moins visible, plus intégré dans le fonctionnement de chaque territoire, mais tout de même influencé par l'existence de la frontière ou d'espaces transfrontaliers, c'est le cas des zones d'influences.

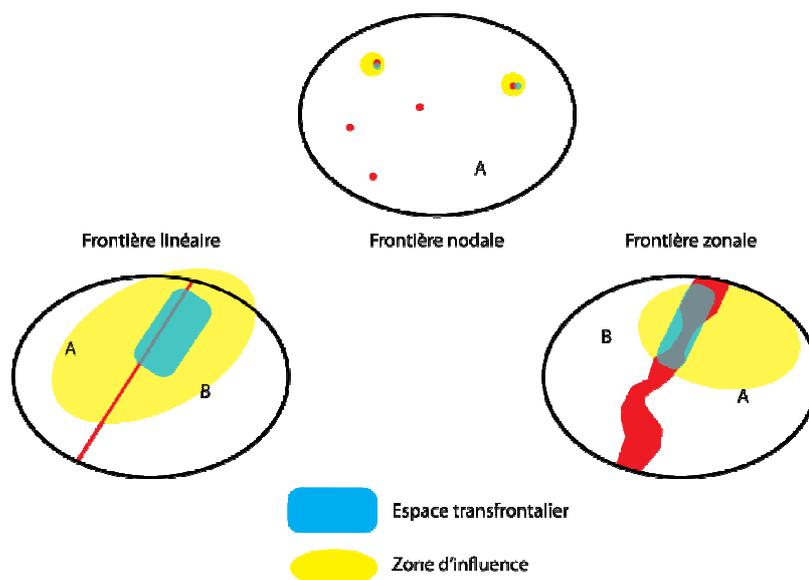


Figure 3: L'impact des différentes formes de frontières sur l'espace

Source : Etudiants PFE 2013 - Interterritorialiser

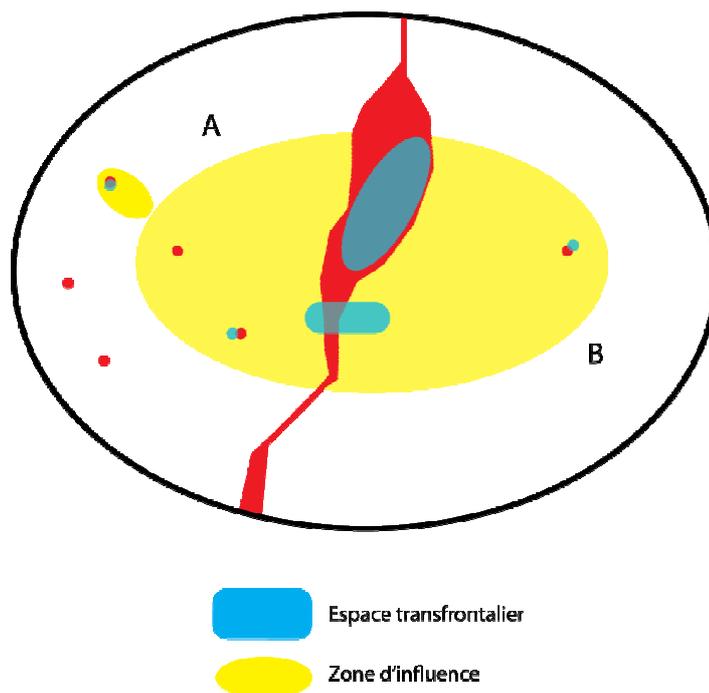


Figure 4: L'impact sur l'espace d'une frontière "réelle"

Source : Etudiants PFE 2013 - Interterritorialiser

Les impacts des frontières engendrent des pratiques particulières de l'espace qui peuvent rendre la situation de la frontière imprécise. Or, nous avons vu que ces frontières servaient notamment à développer une souveraineté sur un espace. Pour délimiter plus précisément leur territoire et pour que la superficie de celui-ci soit communément perçue par tous, entre autres, les institutions et les groupes peuvent être amenés à matérialiser la frontière.

3. Aspect matériel de la frontière

Les formes que prend la frontière sont très diverses : de la barrière au cours d'eau en passant par la frontière invisible ou avec une certaine épaisseur. Cependant elle aura une forte tendance à influencer la manière dont va s'organiser l'Humain, de même que l'organisation des Hommes aura une influence très importante sur cette matérialisation.

3.1. La frontière naturelle

La frontière qualifiée de naturelle est issue d'un double processus. Définie comme une « zone de terre ou d'eau hostile à l'habitat humain destiné à demeurer pour les hommes une région de passage et non de séjour » (Vallaux, s.d.)³¹, elle est le plus souvent représentée par les océans, certains cours d'eau ou encore d'autres éléments géographiques marquants comme des montagnes notamment. Ces entités ont été et sont utilisées comme des frontières car leur inhospitalité rendait l'émancipation et les interactions difficiles au travers d'elles, pouvant entraîner un arrêt de développement, ou alors une différence temporaire de développement de part et d'autre. Cependant la nature sert surtout d'appui pour justifier une frontière, « en effet, la nature ne fournit-elle pas, dans bien des cas, de véritables matériaux que les sociétés exploitent afin de conférer une légitimité supplémentaire, d'ordre matériel justement, aux frontières toujours fabriquées qu'elles

³¹ Cité par P. Guichonnet et C. Raffestin, 1974.

produisent ?» (Di Méo, 2005, p.206). Cette vision montre que la nature n'est pas une frontière en soit, mais permet d'en justifier l'existence, de la matérialiser par une crête de montagne ou un fleuve donnant de l'épaisseur à cette dernière.

3.2. *La frontière artificielle*

A défaut d'avoir été légitimées par un élément géographique marquant, les frontières peuvent avoir été matérialisées à partir de rien, ou presque. En effet, elles découlent de la relation entre deux territoires, et en sont souvent le reflet. Elles peuvent se matérialiser par le biais d'éléments forts, de symboles comme des murs, des grillages et des *no man's land* ; mais aussi par des éléments plus discrets tels que des panneaux sur une route voire des postes de contrôles désaffectés. La frontière est alors créée de toutes pièces dans un but bien précis, soit comme objet promotionnel³², soit pour séparer le territoire voisin via des aménagements donnant une épaisseur à la frontière. La frontière peut également avoir été créée dans les deux buts précédents.

Pour finir cette partie traitant des spatialités des frontières, nous pouvons dire qu'en plus de disposer de plusieurs formes de bases – point, ligne et zone – les frontières, qu'elles soient artificiellement matérialisées ou non, modulent les territoires qu'elles distinguent. Ces impacts sur ces territoires peuvent se faire sur de nombreux domaines et sur une zone très étendue – zone d'influence – pouvant même dépasser les territoires concernés par cette frontière. Cette zone, lorsqu'elle se repère dans un cas de frontière, est souvent très influencée par la présence d'un espace particulier, dont l'appartenance à un territoire n'est pas évidente et qui témoigne de fortes interactions entre les territoires en question. Ce dernier peut être situé sur l'un des territoires ou sur les deux, c'est l'espace transfrontalier. Ces impacts sur le territoire ont tendance à déconstruire la frontière en tant que simple ligne, à mettre en exergue les interactions plus que les séparations entre les deux acteurs territoriaux, et donc à appuyer l'existence de ce que nous avons précédemment nommé l'interterritoire.

Les frontières expriment à la fois des objectifs de distinction, voire de séparation, et de liaison selon les enjeux issus des besoins et des volontés régissant le territoire. Une frontière se caractérise donc par une gradation et un équilibre entre la seule séparation et la seule liaison, et cette gradation est modulée par des fonctions et des pratiques liées à l'existence de la frontière.

Pour les décrire, il est possible de les associer au type de frontière qui découle des processus de frontièrification top-down et bottom-up ; aussi, nous avons distingué deux dimensions de la frontière : la dimension institutionnelle et la dimension sociale.

La dimension institutionnelle implique deux modes de gestion différenciés, ainsi qu'entre autres des caractéristiques politiques, normatives et économiques propres à chacun des deux territoires. Les différentes fonctions de la frontière naissent de différentiels plus ou moins forts entre deux systèmes institutionnels, et parfois renforcés par l'action publique menée de part et d'autre de la frontière.

³² Ce qui rejoint la fonction de vitrine d'une frontière que nous avons abordé précédemment.

Ces différentiels vont entraîner une exploitation des opportunités offertes par la frontière, et vont créer des pratiques et des interactions entre les deux territoires. Ces opportunités peuvent d'une part s'exprimer sous la forme d'interactions institutionnelles, menant à des coopérations basées sur une logique de similitude, ou à des coopérations pensées dans une logique de gain pour chacun des deux territoires. Mais elles s'expriment aussi dans les pratiques et les représentations des individus.

Cela nous amène à la deuxième dimension de la frontière, la dimension sociale. Elles impliquent elles aussi des caractéristiques particulières, socio-professionnelles, culturelles, et idéologiques entre autres, qui entraînent des différentiels entre des territoires. Inversement, ces caractéristiques peuvent constituer le lien lorsque la frontière institutionnelle délimite deux territoires partageant ces caractéristiques. La dimension sociale introduit aussi la notion de représentations sociales qu'ont les individus des territoires et des frontières, qui va conditionner ou non leurs pratiques de cette frontière.

La frontière se définit par une combinaison de propriétés dont les effets sur l'espace peuvent être très variables. Ainsi, les spatialités des frontières dépendent des caractéristiques et des fonctions de la frontière. Une frontière peut avoir ainsi une ou plusieurs formes, soit le point, la ligne et la zone, et son impact peut se traduire par des espaces transfrontaliers, constitués par des actions concertées et des échanges, et par des zones d'influences, zones plus larges englobant les pratiques générées directement ou indirectement par la frontière. Ces spatialités constituent l'interterritoire lié à une frontière.

Conclusion:

La diversité des cas de frontières nécessitait un effort de définition préalable. Dans le cadre de ce travail, nous avons choisi de la considérer comme une construction humaine et sociale qui délimite des territoires et qui est fortement marquée par les logiques de séparation et de liaison. Elle implique donc un processus de frontièrisation, fortement lié au processus de territorialisation. De plus, des pratiques et des interactions particulières peuvent naître du fait de l'existence de la frontière, des différentiels et des opportunités qu'elle offre. La frontière s'exprime à la fois par ses dimensions sociales et institutionnelles, et se traduit à la fois dans l'espace et dans les représentations des individus. Ainsi, on peut dire que la frontière est un système complexe qui nécessite de prendre en compte un ensemble de facteurs.

Partie 2 : Les frontières urbaines à travers le monde

Le travail conceptuel précédent nous permet d'aborder les frontières de manière théorique et générale. Les deux processus phares que sont la séparation et la liaison se retrouvent dans les différents aspects de la frontière qui ont été développés. Bien que la frontière renvoie à des réalités multiples et variées, les éléments abordés précédemment nous permettent de comprendre la logique générale et les enjeux des frontières.

Ce travail est complété par l'étude d'exemples de frontières à travers le monde. Les quatre frontières étudiées ici correspondent à des frontières urbaines. L'étude de ces frontières a un intérêt double dans le cadre de cette recherche. Il s'agit d'une part d'illustrer la définition conceptuelle de la frontière. Pour cela, les cas d'étude ont été retenus puisqu'ils illustrent chacun différents aspects de la frontière, en mettant en jeu des caractéristiques diverses comme la pauvreté, la religion ou encore l'identité communautaire. Bien qu'il s'agisse ici d'exemples relativement emblématiques de frontières urbaines, ces derniers présentent l'avantage d'avoir fait l'objet d'études, notamment de la part de chercheurs. Il est donc possible de se rattacher à des documents traitant ces cas sous l'angle de la frontière. D'autre part, l'analyse de ces frontières permet également de recentrer la recherche sur le milieu urbain. En effet, la finalité de ce travail concerne l'interterritoire urbain entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, cela nécessite donc de s'intéresser particulièrement aux problématiques urbaines que l'on peut affiner à travers ces exemples.

Dans le but d'observer ces différentes frontières, étudiées en parallèle des recherches menées pour réaliser notre définition de la frontière, nous avons créé une fiche « type » d'exemple. Celle-ci nous a permis de rationaliser l'étude de ces frontières de manière à pouvoir rapidement établir en quoi ces exemples se distinguent les uns des autres. En se basant sur la définition et sur les premiers éléments que nous avons pu juger importants dans la compréhension des frontières, nous avons dégagé quatre axes d'étude.

Dans un premier temps, nous avons cherché à recontextualiser ces exemples de frontières à l'aide de la cartographie, d'un rapide historique (résumé dans une frise chronologique) et enfin d'une explication à propos du statut et de la gestion administrative de la frontière. Par la suite, chaque exemple a été étudié du point de vue de la représentation spatiale, ce qui implique l'étude des marqueurs visuels et physiques, de la perméabilité et la création d'un schéma récapitulatif. Le point suivant correspond à la représentation sociale de la frontière, par les usagers mais également par les pratiques qu'elle amène. Enfin, nous avons cherché à savoir quel était l'état actuel de la frontière, ce qui peut prendre la forme de l'étude des conflits récents, de pistes de réconciliations, de projets d'aménagement sur la frontière... Les fiches exemple se terminent sur la bibliographie qui a permis de les rédiger.

Les quatre exemples étudiés dans ce cadre sont les suivants :

- Les peacelines de Belfast (Irlande du nord),
- La ligne verte de Nicosie (Chypre),
- Lomé – Aflao (Togo – Ghana),
- Les favelas de Rio de Janeiro (Brésil).



Carte 1 : Position des frontières urbaines étudiées dans le monde

Fond de carte : wikipedia.fr

Source : Etudiants PFE 2013 - Interterritorialiser

Ce choix découle d'une volonté de se focaliser sur des frontières urbaines, un type de frontière plus à même de nous fournir des renseignements pour la suite de notre étude. De plus, cela nous amène à nous détacher des frontières purement étatiques et à considérer des problématiques plus variées ayant notamment trait aux caractéristiques sociales, identitaires, etc. En effet, la ville est le terrain d'expression privilégié des frontières émergentes, c'est-à-dire des frontières différentes des frontières westphaliennes classiques (Groupe frontière, 2003).

Les *peacelines* de Belfast

Contextualisation

Situation géographique :

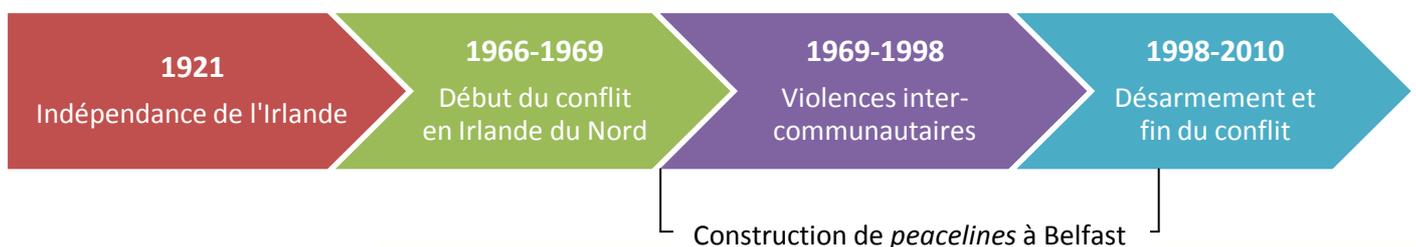


Source : google image

Origine et histoire de la frontière : Belfast fut le théâtre d'un conflit intra-étatique (Ballif, 2006) pendant de nombreuses années au cours de la seconde moitié du 20^{ème} siècle. En effet, la capitale de l'Irlande du Nord est peuplée par deux communautés, aux religions différentes, protestante et catholique, aux identités nationales conflictuelles, britannique et irlandaise, et aux aspirations politiques divergentes, nationaliste et unioniste (Ibid.). Cette opposition entre protestants et catholiques résulte d'une situation coloniale particulière (Ibid.). En effet, les colons venant du Royaume-Unis sont protestants, tandis que les autochtones, militant pour la réunification et l'indépendance de l'Irlande à partir du début du 20^{ème} siècle, sont catholiques. L'origine de ce conflit est donc davantage politique que religieux.

L'opposition entre ces deux groupes confessionnels s'est amplifiée à la fin des années 1960. Cela s'est traduit par des émeutes, des attentats et des assassinats, impliquant à la fois les civils et les forces de l'ordre.

Face à cette « guerre civile », les autorités ont pris la décision de bâtir des murs, les *peacelines*, entre les quartiers protestants et les quartiers catholiques, afin de freiner les débordements et de rendre plus sûr l'accès aux habitations (Ibid.). Ces murs, situés dans les quartiers ouvriers du centre-ville de Belfast, ont été érigés en plusieurs phases de 1969 jusqu'au début des années 2000, c'est-à-dire après la ratification du traité de paix en 1998.



Gestion de la frontière : Les dispositifs de sécurité sont le fruit de décisions politiques, prises dans l'urgence, en faveur du maintien de l'ordre. Les *peacelines* sont donc gérées par les autorités de police qui tentent de rester relativement neutres dans ce conflit. Cependant, les milices paramilitaires de chaque camp, aujourd'hui démobilisées, opéraient également, au moment des conflits, un certain contrôle des points de passage.

Représentation spatiale

Marqueurs physiques et visuels de la frontière : La frontière entre les différents quartiers de Belfast s'est majoritairement traduite par la construction de murs. Cependant, des zones industrielles et des marécages bloquant l'urbanisation font aussi office de frontière, séparant ainsi les quartiers protestants des quartiers catholiques.

L'identité confessionnelle s'affiche à-même la rue dans certains quartiers. En effet, on remarque sur le mobilier urbain (trottoirs, lampadaires, panneaux de signalisation) différentes couleurs peintes, faisant foi de l'appartenance du lieu à l'une des deux confessions. Les graffitis, les slogans des milices paramilitaires de chaque communauté se retrouvent à la limite des quartiers souvent très homogènes comme un signe d'entrée chez l'autre. Les fresques murales, par exemple, sont un élément de la culture protestante. Tous ces éléments, aussi éphémères soient-ils, ont contribué à renforcer l'appartenance à une confession et donc le clivage des deux communautés. Au-delà d'une démonstration identitaire, ils sont également un moyen de contrôle de l'espace public et un acte de provocation envers l'autre communauté (Ballif, 2006).

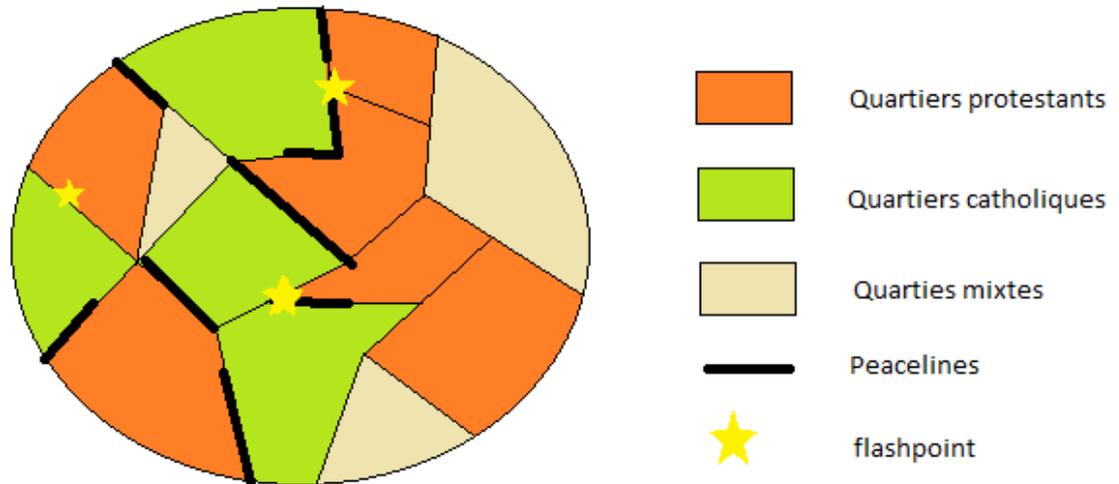
La spatialisation et la matérialisation de la frontière se ressentent également en des lieux précis, nommés *flashpoint*, des lieux frontières entre les quartiers qui, par leur position, sont des terrains d'affrontement récurrent.



Source : google images

Perméabilité de la frontière : La frontière séparant les différents quartiers de Belfast est lacunaire. En effet, les *peacelines* sont discontinues. Ces murs ne scindent pas la ville en plusieurs entités mais séparent les lieux où les tensions se font le plus ressentir. On trouve également des portes régulant l'accès routier à certains quartiers.

Schématisation de la frontière :



Source : Etudiants PFE 2013 - Interterritorialiser

Représentation sociale

Perception de la frontière par des usagers : Dans les années 1970-1980, beaucoup d'habitants des quartiers sensibles souhaitaient la construction de *peacelines* afin de se sentir davantage en sécurité. En janvier 2008, une enquête commandée par l'*US Ireland Alliance* a montré que 81% des personnes interrogées étaient favorables à la destruction des murs, dans un futur plus ou moins proche. De plus, elle a aussi montré que « *les murs ont aidé les habitants à se sentir plus en sécurité en contribuant à séparer les communautés* » (Ballif, 2009). Le rapport qu'ont les habitants à cette forme de frontière entre quartiers était donc relativement positif. Cependant, pour la municipalité, le sentiment n'est pas le même puisque la construction des murs reflète un échec quant à la gestion du conflit entre les confessions (Ballif, 2006).

Pratiques de la frontière : Les *peacelines* étaient et sont encore, pour celles toujours debout, discontinues. Ainsi, les échanges, légaux et illégaux, de personnes, de biens ou de services ont eu lieu très fréquemment et se déroulent toujours aujourd'hui. Certains lieux de passage étaient sous le contrôle des milices paramilitaires, alors que d'autres étaient des portes dont la gestion (fermeture et ouverture) était laissée soit aux riverains soit aux autorités de police. A l'heure actuelle, on note de moins en moins de contrôle aux points de passage, cependant il arrive encore que les riverains ferment certaines portes lorsque le besoin de s'isoler et de se sentir protégé se fait ressentir.

Les *peacelines* font également l'objet de pratiques artistiques. En effet, elles sont un réel espace d'expression, avec la présence de fresques, de peinture ou de messages qui ont une intense portée politique. Ces pratiques artistiques procurent une dimension pacifique à cette frontière.

État actuel de la frontière

Actuellement, les murs de paix sont toujours debout et composent l'espace urbain. Plusieurs études réalisées par le ministère de l'habitat nord-irlandais, le NIHE (Northern Ireland Housing Executive), s'accordent sur le fait qu'une trentaine de *peacelines* sont encore présents dans la capitale d'Irlande du Nord, certains murs ayant été démolis. Les autorités n'envisagent cependant pas de tous les détruire (Ballif, 2006).

Projets d'aménagement de la frontière

Vers la fin des années 1980, les *peacelines*, en tant que mobilier urbain, sont reconsidérés et font l'objet de programme d'intégration paysagère. En effet, les aménageurs cherchent à incorporer ces murs dans la composition urbaine. Des « zones tampons » sous forme de parcs et jardins, d'espaces de jeux pour enfants, sont apparues dans les lieux où les conflits étaient relativement violents. Elles continuent de mettre de la distance entre les quartiers protestants et les quartiers catholiques. Des jardins paysagers sont par exemple aménagés pour embellir ces espaces souvent marginalisés.

De plus, on remarque, depuis une dizaine d'années maintenant, des initiatives de la municipalité en faveur de la ville partagée et des « bonnes relations » qui encouragent le développement de la mixité sociale et le partage de l'espace urbain. Cependant, la politique de logement du NIHE reste relativement prudente sur ces aspects de mixité puisque les tensions se font encore parfois ressentir.

Un projet de création de musée de la culture et de l'héritage à Belfast, afin de permettre une « réunification culturelle » en Irlande du Nord, a été lancé en 2012.

Conclusion

Le conflit en Irlande du Nord a plusieurs origines, à la fois politique, culturel, religieux et social. En effet, les croyances religieuses et les aspirations politiques influent ici sur l'identité culturelle de chaque communauté. La faible mixité sociale déjà présente dans les années 1960 n'a pas apaisé ces clivages qui ont conduits ces deux confessions à se battre, revendiquant chacune légitimité et droits sur ce territoire. Les marqueurs sociaux d'appartenance à l'une des deux confessions sont nombreux et ont entériné au fil du temps les différences de mode de vie propres à chaque groupe (Ballif, 2001), ce qui a renforcé l'opposition entre catholiques et protestants.

À Belfast, la construction des *peacelines* s'est faite dans l'urgence, comme une mesure temporaire face à une situation donnée. Cependant, les *peacelines* se pérennisent et se banalisent dans le paysage de Belfast, devenant aujourd'hui des lieux à caractère touristique comme un témoin de l'histoire de la ville.

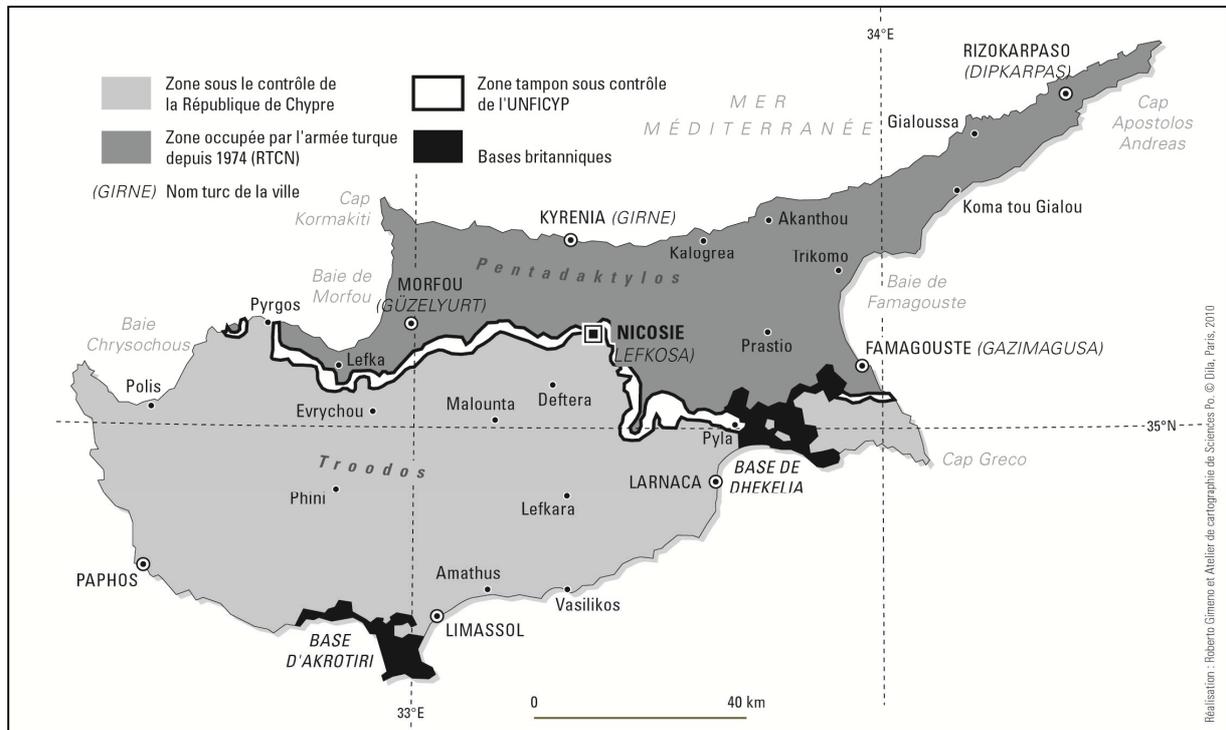
Références bibliographiques

- BALLIF, F., Thèse de Doctorat nouveau régime en Urbanisme et aménagement, *les peacelines de Belfast, du maintien de l'ordre à l'aménagement urbain (1969-2002)*.
- BALLIF, F., *Les peacelines de Belfast, entre maintien de l'ordre et gestion urbaine*, Cultures et Conflits, n°73, 2009.

La ligne verte de Nicosie

Contextualisation

Situation géographique :



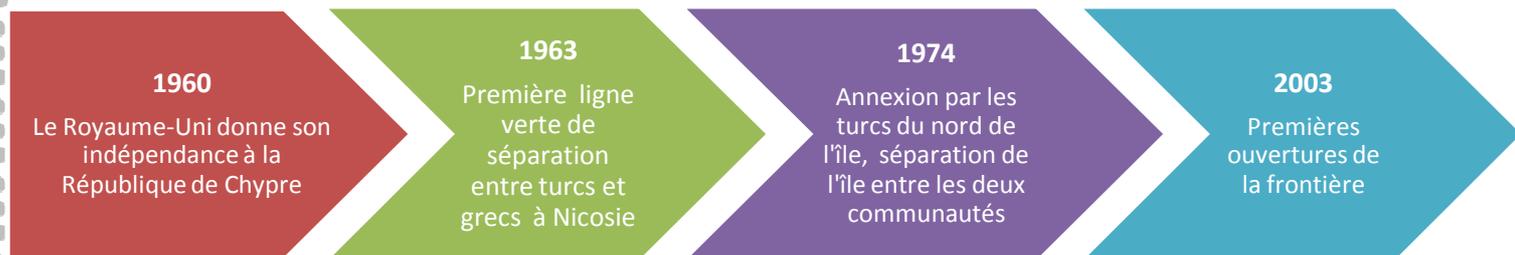
Source : Jean-François Drevet « Chypre entre partition et réunification », *Politique étrangère* 4/2010 (Hiver)

Origine et histoire de la frontière :

La ville de Nicosie est la capitale de Chypre. Elle est coupée par la « ligne verte » ou « ligne Attila » qui traverse l'île et sépare les chypriotes turcs (République Turque du nord de Chypre), des chypriotes grecs (République de Chypre). Cette ligne a une largeur de trois mètres au minimum dans le centre de Nicosie et jusqu'à sept kilomètres dans le reste de l'île.

Chypre est une ancienne colonie anglaise devenue indépendante en 1960. A cette époque, les populations étaient totalement entremêlées : les villages turcs étaient situés aux côtés des villages grecs dans toute l'île. La séparation commence en 1963 quand les Chypriotes turcs se révoltent contre les nouveaux amendements de la constitution imposés par les grecs et plus unitaires. La capitale Nicosie est coupée en deux par la première ligne verte, les passages entre les quartiers nord turcs et sud grecs sont presque impossibles (Chiclet, 2007).

En 1974, des militaires grecs réalisent un coup d'État et l'armée turque en profite pour envahir le nord de Chypre. En un été, les turcs ont annexé 36% du territoire. Une ligne de démarcation de 180km est instaurée dans le cadre du cessez-le-feu, ligne qui prolonge celle précédemment établie à Nicosie. Cette séparation va entraîner une « épuration ethnique », c'est-à-dire que les grecs en territoire turc (environ 180 000) et les turcs en territoire grec (environ 60 000) vont traverser la ligne et rejoindre leur groupe ethnique. (Chiclet, 2007).



Gestion de la frontière :

La frontière sépare la République de Chypre, membre de l'Union Européenne depuis 2004 de la République Turque du nord de l'île qui n'est pas reconnue ni par l'UE ni par la communauté internationale (Chiclet, 2007).

Des postes d'observation turcs et grecs sont présents de part et d'autre de la « ligne verte ». La zone centrale est sous l'autorité des casques bleus dans le cadre de la mission UNFICYP (Force des Nations Unies chargée du maintien de la paix à Chypre) en 1974 destinée à prévenir toute reprise des combats entre les communautés chypriotes (Péchoux, 2002). Ils s'assurent du respect des termes du cessez-le-feu initial. Ceux-ci ont notamment construit une route au milieu de la frontière pour avoir la possibilité de patrouiller régulièrement, de comptabiliser et de prévenir les incidents entre les deux armées.

Représentation spatiale

Marqueurs physiques et visuels de la frontière :

Les marqueurs physiques de la frontière chypriote sont variables selon la largeur de celle-ci mais symbolisent quasi-exclusivement la séparation entre les deux communautés. Ainsi à Nicosie, ceux-ci alternent entre les barrages et postes de surveillance de l'ONU et les barils, sacs de sable et barbelés (Michaël, 2012). Dans les espaces plus ruraux, la frontière de la zone gérée par l'ONU est symbolisée par tous les points de contrôle des casques bleus sur les routes et chemins. « Son démarquage selon quelques dizaines de points de repère matérialisés et répertoriés n'a pas été matériellement tracé entre tous ces points » (Péchoux, 2002).



Source : google images

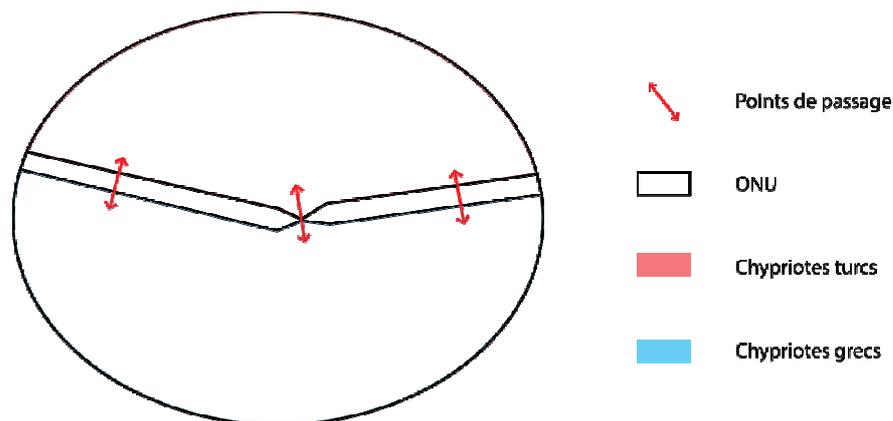
Perméabilité de la frontière :

Entre 1974 et 2003, seul le Lédra Palace, un hôtel de luxe devenu le QG des nations unies permettait de franchir cette frontière. C'est notamment par ce biais que les milliers de grecs et turcs passèrent lors de « l'épuration ethnique » (Chiclet, 2007). Il est également le lieu de rencontre des deux parties. Pendant cette période, chaque fois que des manifestants ont tenté de traverser la « ligne verte », les soldats turcs ont tiré, faisant plusieurs morts (Drevet, 2010).

En 2003, une initiative turque permet le passage à ce niveau pour tous les chypriotes. Cinq autres points de passage sont alors ouverts tout au long de la frontière, les citoyens des deux camps ont le droit de traverser pour une journée (Chiclet, 2007).

En 2007, la République de Chypre effectue un nouvel effort de perméabilisation avec la démolition des fortifications militaires chypriotes grecques de la rue Ledra (Chiclet, 2007). Le maire de Nicosie, Eleni Mavrou dira à ce propos que « *L'important maintenant, c'est d'ouvrir un autre nouveau point de passage pour communiquer et vivifier la ville* ».

Schématisation de la frontière :



Source : Etudiants PFE 2013 - Interterritorialiser

Représentation sociale

Cette frontière fait tout d'abord l'objet de différentes appellations de part et d'autre. En effet les nations unies et les chypriotes grecs l'appellent « ligne verte » (car tracée avec un crayon vert par un officier britannique lors de sa création), et les turcs « ligne Attila » en référence au nom de l'officier turc qui a commandé l'attaque sur la Chypre de 1974 (Chiclet, 2007).

Nous pouvons également remarquer des disparités d'opinions entre les sociétés à travers les sondages et les référendums. Dès 1960, lors de l'indépendance 80 % de chypriotes grecs voulaient le rattachement de l'île à la mère patrie grecque tandis que les chypriotes turcs (18 % de la population) désiraient la séparation physique et donc géographique des deux communautés puis leur rattachement à Ankara pour les turcs.

Par la suite, le référendum organisé des deux côtés, sur l'approbation du plan Annan (et la réunification des deux nations chypriotes) en 2004 a été repoussé à 76% par les Chypriotes grecs et accepté par les Chypriotes turcs à 65%. Le plan était considéré comme étant plus proche des

revendications turques que grecques (Chiclet, 2007). Cela montre que les chypriotes sont diversement prêts à une réunification.

Néanmoins, de plus en plus de jeunes dans le pays n'ont pas la nostalgie des propriétés perdues lors de la division de l'île et ceux-ci communiquent grâce à internet. Ainsi, ils s'aperçoivent qu'ils ont « les mêmes envies, les mêmes besoins, écoutent les mêmes musiques, portent les mêmes vêtements... Le Net est devenu aujourd'hui le principal facteur de réconciliation, surtout pour ceux qui n'ont pas connu les affres des affrontements interethniques » (Chiclet, 2007).

État actuel de la frontière

A l'heure actuelle, la frontière peine à s'ouvrir complètement mais des actions unilatérales sont réalisés par les deux parties comme en 2003 par les chypriotes turcs ou en 2007 par les chypriotes grecs (voir *Perméabilité de la frontière*). On peut malgré tout dire que les réticences les plus importantes viennent d'une majorité de chypriotes grecs avec le rejet du plan Aman de 2004 mais également d'Ankara (Chiclet, 2007) comme l'a signifié le président de la république de Chypre en 2007 : « *L'obstacle n'est pas le mur, mais les troupes turques. Si les troupes se retirent et permettent que l'ONU vérifie la présence de mines, alors le point de passage pourra être ouvert* ». Par ailleurs, les deux territoires s'opposent également au niveau économique avec un PIB par habitant très inférieur dans le nord turc. (Péchoux, 2002). On peut également noter que la zone tampon, dans les parties les plus larges, abrite désormais toute une économie avec de nombreux agriculteurs qui exploitent ces terres politiquement neutres. De la même façon, la nature a repris ses droits dans certaines zones et profite de la désertion des Hommes pour créer un biotope très riche en termes de biodiversité (Drevet, 2010).

Conclusion

Nicosie est la dernière capitale européenne à être coupée par un mur. L'apaisement du conflit et l'arrivée des nouvelles générations entraînent une augmentation progressive des points de passages et de la perméabilité de cette frontière-zone. A part pour certaines œuvres d'art ponctuelles, la « ligne verte » n'est pas un espace de projet et cela ne changera probablement pas si les tensions entre gouvernements grec et turc restent les mêmes.

Références bibliographiques

- ANDROULA Michaël, *Chypre, une identité politique et culturelle divisée*, Études 7/2012 (Tome 417), pp. 7-17.
- CHICLET Christophe, *Une réconciliation passe-muraille*, *Confluences Méditerranée* 3/2007 (N°62), pp. 95-100.
- DREVET Jean-François, *Chypre entre partition et réunification*, *Politique étrangère* 4/2010 (Hiver), pp. 767-781.
- PECHOUX Pierre-Yves, *La zone tampon ou buffer zone des Nations unies à Chypre*, *Guerres mondiales et conflits contemporains* 1/2002 (n° 205), pp. 97-118.

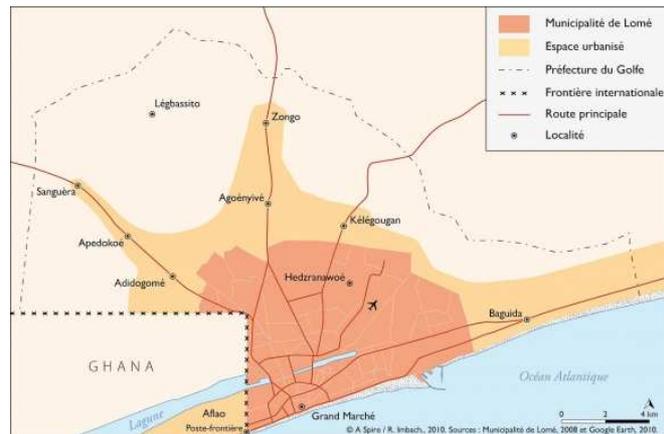
Lomé – Aflao

Contextualisation

Situation géographique : Lomé est situé au Sud-Ouest du Togo, sur le littoral du Golfe de Guinée. Lomé est une ville frontalière, car elle jouxte directement Aflao, ville du Ghana (P. Gervais-Lambton et G. Kwami Nyassogbo, 2007).



Source : Google images



Source : article de A. Spire / R. Imbach, 2010 « Lomé ville post-frontière » (Municipalité de Lomé, 2008 et Google Earth, 2010)

Origine et histoire de la frontière:

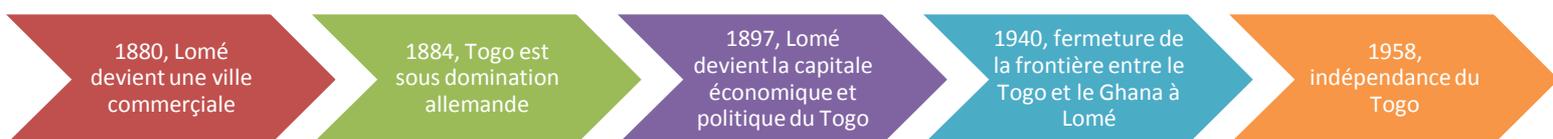
Avant l'ère coloniale qui a fait de Lomé la ville qu'elle est maintenant, c'était un petit village de pêcheurs très prisé par les différents milieux d'affaires de la côte (P. Gervais-Lambton et G. Kwami Nyassogbo, 2007). Le trafic commercial, de plus en plus important avec la colonie britannique de la Gold Coast³³ (Ibid.), se déplace pour atteindre Lomé en 1880. Pour échapper aux lourdes taxes douanières, les commerçants venaient s'installer à Lomé, sans rompre de liens avec leur territoire d'origine (Ibid.). Malgré la frontière coloniale, les échanges de part et d'autre de celle-ci étaient très importants et le groupe ethnique des éwés était présent sur les deux territoires (A. Spire, 2012).

En 1884, le Togo devient le Togo allemand grâce à un accord de protectorat signé entre un explorateur allemand et un chef local qui contrôlait un territoire autour du lac Togo (D. Samson, 2010). Puis en 1897, l'Allemagne fait de Lomé la capitale économique et politique du Togo. Lomé avait une position stratégique pour le commerce, notamment pour l'export vers le monde après l'importation des produits venant de la Gold Coast notamment. A l'époque coloniale, la frontière ne fait pas séparation entre le Togo et la Gold Coast. Lomé apparaissait comme le prolongement de la colonie britannique. Les traces de la culture britannique étaient sensibles à tous les niveaux. Pendant l'ère coloniale, la circulation des biens, d'activités économiques et des hommes entre les deux zones étaient très intenses (P. Gervais-Lambton et G. Kwami Nyassogbo, 2007).

³³ Colonie britannique qui après sa fusion avec le Togo britannique en 1948 est devenue l'actuel Ghana (D. Samson, 2010).

Les conflits de la Première Guerre Mondiale font échos sur le sol africain. Ainsi en 1919, le Togo allemand est partagé par la Société des Nations, avec 2/3 du territoire donné à la France et 1/3 au Royaume-Uni. En 1940, la situation de la France, occupée par l'Allemagne, influence les conditions de vie au Togo et amène à la fermeture de la frontière entre le Togo français et le Togo britannique (D. Samson, 2010). Cette fermeture entraîna de sérieuses difficultés d'approvisionnement. Elle a fragilisé les deux zones, notamment Lomé, car elle empêchait les interactions et échanges entre ces deux territoires et l'export de produit vers Lomé à qui la colonie britannique manquait beaucoup (P. Gervais-Lambton et G. Kwami Nyassogbo, 2007).

La délimitation actuelle entre le Togo et le Ghana a été remise en cause dans les années 1950, puisqu'elle ne correspondait pas à l'identité territoriale des éwés³⁴, qui souhaitent créer leur propre territoire où pouvait s'exprimer leur identité (A. Spire, 2012).



Gestion de la frontière : La gestion de la frontière se fait grâce à une entente entre les deux gouvernements concernés par celle-ci : le Togo et le Ghana. A l'échelle locale, c'est-à-dire au poste de contrôle, les autorités sont représentées par des agents de la douane. La Communauté des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) intervient également dans la gestion de cette frontière, puisqu'elle a mis en place des accords de libre circulation et d'échanges en Afrique de l'Ouest.

Représentation spatiale

Marqueurs visuels et physiques de la frontière :



Source : letogolais.com



Source : togocity.com



Source : republicoftogo.com

Un seul poste de douane entre Lomé et Aflao se situe au niveau du littoral, dans le quartier de Kodjoviakopé (Ibid.). La séparation de Lomé avec le Ghana est matérialisée par des grillages ou des barbelés (Article République Togolaise, Aout 2009).

³⁴ Groupe ethnique bordant le Golfe de Guinée, s'étendant sur un espace culturel transfrontalier entre trois états (Bénin, Togo et Ghana) (A. Spire, 2012).

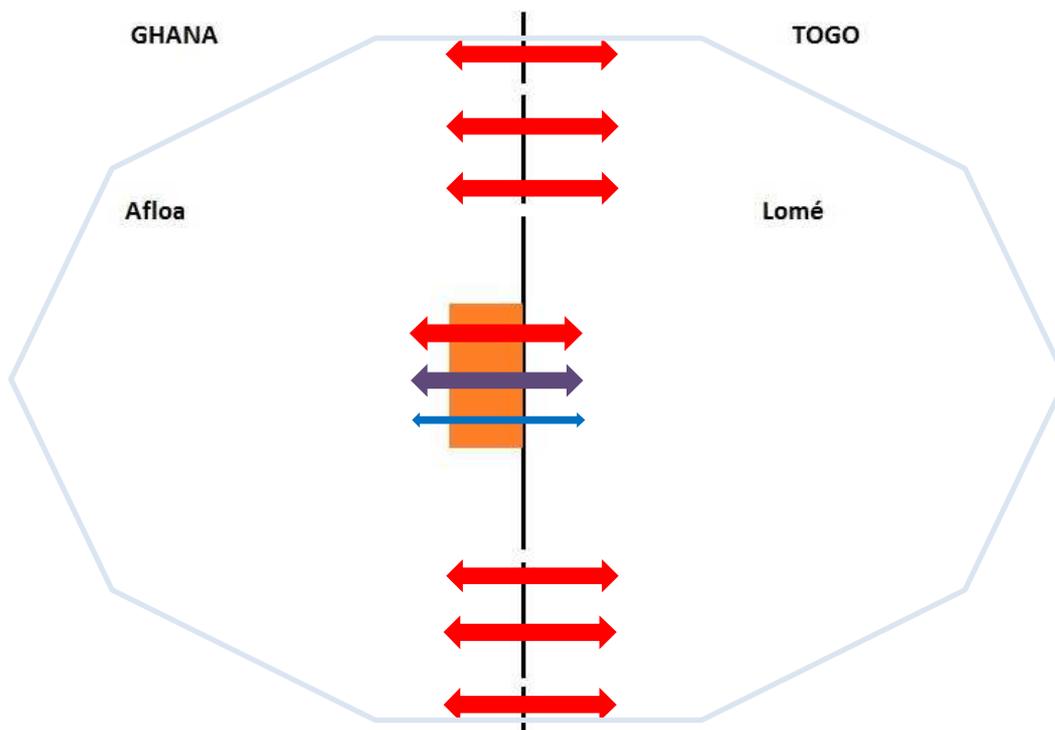
Perméabilité, porosité physique de la frontière, points de passage...

Les deux zones de part et d'autre de la frontière sont intimement liées, par leur histoire, par leur culture, par leur identité ethnique et par les échanges commerciaux. La frontière coloniale a amené la création de deux territoires, impliquant l'apparition de différentiels d'ordre politiques, économiques et monétaires entre le Togo et le Ghana (A. Spire, 2012). Les liens partagés et les différentiels entre ces deux territoires amènent à un franchissement de la frontière (légal ou illégal) (Ibid.).

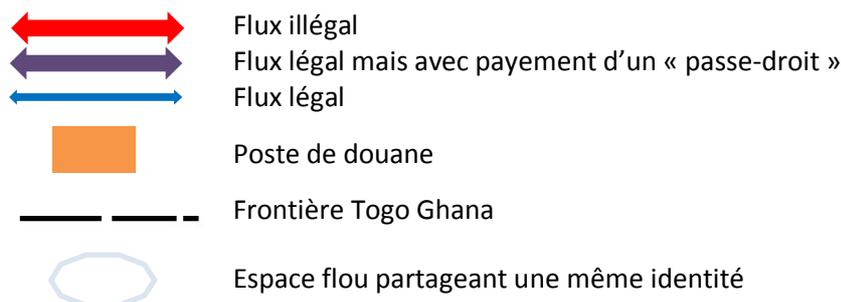
La traversée de la frontière se fait légalement cependant de nombreux moyens illégaux se sont mis en place et sa traversée clandestine en devient plus facile. La frontière à Lomé est très perméable et son franchissement est très facile (Ibid.). En effet, depuis l'époque coloniale, le contrôle des passages est superficiel et est souvent l'objet d'illégalités (P. Nugent, 2000 ; A. Spire, 2012), les échanges sont nombreux entre les deux territoires et les douaniers sont aisément corrompibles (A. Spire, 2012). Les trafiquants peuvent donc facilement traverser la frontière pour mener à bien leur business (Article République Togolaise, Aout 2009). L'un des nombreux moyens pour éviter de payer le « passe-droit » au poste frontière est de sortir des sentiers officiels et donc d'emprunter des routes clandestines (A. Spire, 2012).

La frontière à Lomé ne sépare pas deux groupes de populations très différentes : le groupe ethnique est le même (Ewé), les modes de vie sont identiques, la langue ne diffère guère. Les différences se font ressentir notamment sur les modes vestimentaires, les coiffures et les comportements (P. Gervais-Lambton et G. Kwami Nyassogbo, 2007).

Schéma de la frontière



Source : Etudiants PFE 2013 - Interterritorialiser



Représentation sociale

Perception de la frontière par des usagers :

La corruption est quasi omniprésente lors du franchissement de la frontière au poste de contrôle. En effet, il arrive fréquemment que des douaniers demandent une somme à certains citoyens en règle pour traverser la frontière (Article de Ampah Johnson, Juin 2013). Les douaniers fixent eux-mêmes le montant à verser selon l'origine et l'appartenance du citoyen (A. Spire, 2012).

Les citoyens qui souhaitent éviter de verser de l'argent aux douaniers adoptent ainsi un style vestimentaire très peu soigné afin de franchir la frontière de façon à être confondu avec les riverains, qui ont une sorte de dérogation officieuse pour effectuer des navettes fréquentes (Ibid.). Afin de passer la frontière avec facilité, certaines personnes s'adaptent aux caractéristiques du territoire en dissimulant leur identité, notamment par une adaptation linguistique qui permet de passer sans papiers (Ibid.). Le franchissement illégal de la frontière amène la création d'une appartenance à un groupe qui détient le savoir-faire de la transgression de la frontière, le savoir-circuler autour de la frontière (Ibid.).

État actuel de la frontière

La ville de Lomé se détache d'une ville coloniale par certaines de ces caractéristiques. La ségrégation entre les quartiers y est absente, en effet il y a une cohabitation entre les pauvres et les riches (Ibid.). Les agents de la douane de la frontière Togo / Ghana abusent de leur pouvoir, lors de passages des populations. Cependant, les gouvernements des deux territoires n'agissent pas pour combattre ces pratiques (Article de Ampah Johnson, Juin 2013).

La frontière étant une « passoire », le transit de drogues, armes, véhicules volés et capitaux douteux y est très facile. Les trafiquants peuvent mener tranquillement leur business. Le franchissement de la frontière se fait beaucoup grâce à la corruption (Article République Togolaise, Aout 2009). Lomé est présenté comme une ville post frontière par Amandine Spire dans *Lomé, ville post-frontière*, 2010. En effet, Lomé est un espace de migration et d'hybridation. Ce territoire se caractérise par un métissage culturel dû à la cohabitation et le mélange de différentes identités. La frontière n'implique pas un « ici » et un « là-bas », puisque chaque habitant est lié d'une manière ou d'une autre aux deux territoires de part et d'autre de la frontière (familles, activités, résidences...) (A. Spire, 2012).

La frontière entre le Togo et le Ghana à Lomé a fait émergé un espace transfrontalier de part et

d'autre de celle-ci. En effet, il est caractérisé par d'importants échanges et circulations, par le partage d'une identité ethnique et territoriale, d'une histoire et par des forts liens entre les habitants de ces deux territoires. Une continuité se fait de part et d'autre de la frontière (A. Spire, 2012).

Projets d'aménagement sur la frontière

Il n'y a pas de projets d'aménagement physique sur la frontière. Cependant, les gouvernements du Togo et du Ghana ont décidé de renforcer leur coopération pour lutter contre la criminalité transfrontalière, notamment au poste d'Aflao. Une meilleure collaboration entre les services de polices des deux pays permettrait de combattre plus efficacement la délinquance et les trafiquants (Article République Togolaise, septembre 2010).

Les deux parties se sont mises d'accord pour réactiver la commission mixte de démarcation de la frontière. Même si aucun litige territorial n'oppose les deux pays, cette structure aura comme objectif d'harmoniser la lutte contre le trafic transfrontalier et d'assurer davantage de sécurité (Article République Togolaise, Aout 2009).

Conclusion

La frontière à Lomé, produit de la colonisation, illustre la séparation surimposée à la population appartenant pourtant à un groupe ethnique. Frontière également étatique, elle exprime sa particularité dans les échanges qu'elle a engendré depuis l'ère coloniale. En effet, même après la fermeture de cette frontière, les échanges commerciaux et d'hommes, un peu moins importants qu'au début, sont toujours très présents. Ces échanges permettent la communication de deux territoires séparés mais ayant une identité commune. Ces liaisons entre les deux territoires amènent un franchissement de la frontière, légal ou illégal, mais quelle que soit la manière toujours aisément. La séparation du groupe ethnique a entraîné la création d'un espace transnational de part et d'autre de cette frontière. Ce territoire fort d'hybridation exprime d'avantage la notion de liaison de cette frontière.

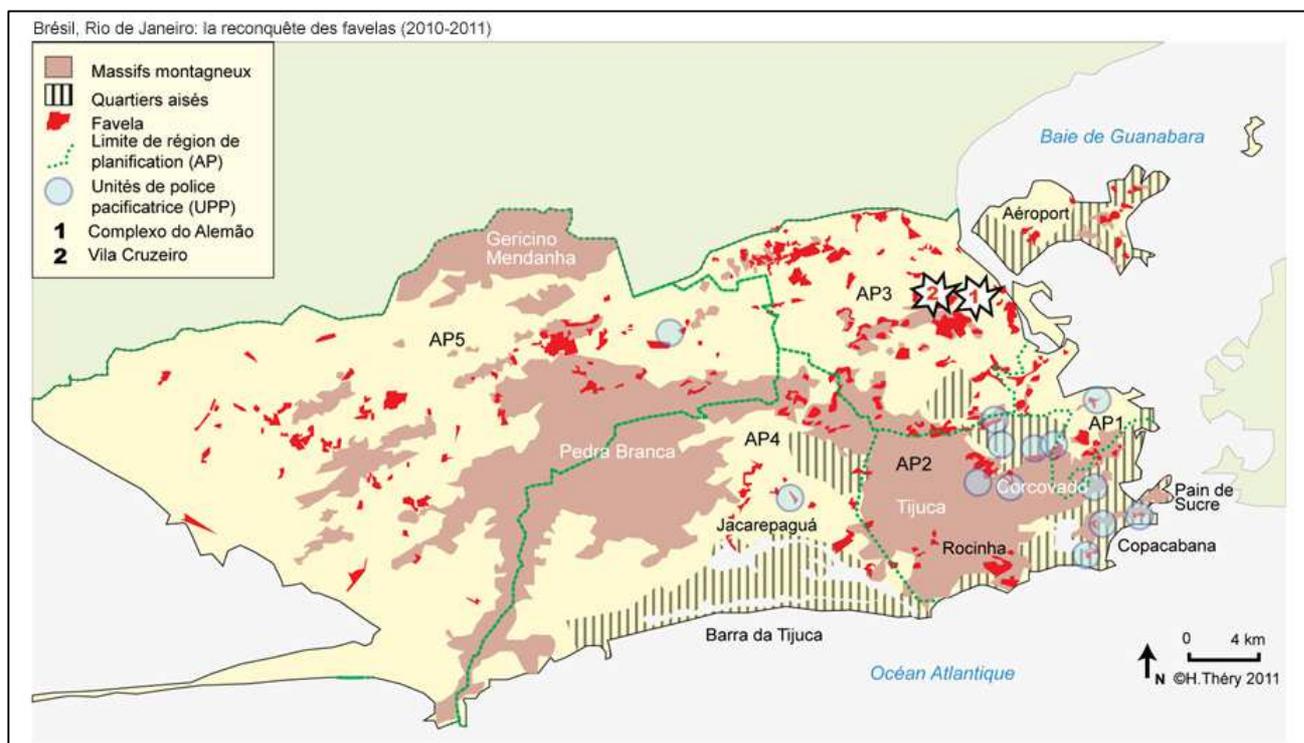
Références bibliographiques

- GERVAIS-LAMBTON Philippe et KWAMI NYASSOGBO Gabriel, *Lomé : Dynamiques d'une ville africaine*, 2007.
- JOHNSON Ampah, *ESPACE CEDEAO : HALTE AUX RACKETS A LA FRONTIERE TOGO – GHANA*, PolemiQ'ablement Votre, 19 juin 2013.
- République Togolaise, *Frontière Togo-Ghana : Grand nettoyage à l'horizon*, 27/08/2009.
- République Togolaise, *Criminalité transfrontalière : Lomé et Accra coopèrent*, 29/09/2010.
- SAMSON Didier, *Les dates-clé de l'histoire du Togo*, Radio France Internationale (RFI), 26 avril 2010.
- SPIRE Amandine, *Lomé, ville post-frontière*, EchoGéo, 14 | 2010, mis en ligne le 16 décembre 2010.

Les favelas de Rio de Janeiro

Contextualisation

Situation géographique des favelas :



Source : www.diploweb.com

Origine et histoire :

La ville de Rio de Janeiro est la deuxième plus grande ville du Brésil derrière São Paulo avec 6 millions d'habitants en 2007³⁵. Dans cette population, le nombre de personnes vivant dans des favelas est d'environ 1 million soit 20% des habitants¹. Les favelas sont l'appellation brésilienne des bidonvilles, synonyme d'un habitat précaire, dense, souvent en proie à la violence et au trafic de drogues. On en dénombre environ un millier à Rio (Langellier, 2009). Les relations entre favelas et quartiers aisés de la ville, sinon inexistantes, sont limitées par ce que l'on pourrait nommer « frontière de la pauvreté » qui les distingue.

Des regroupements de populations pauvres vers le centre-ville de Rio apparaissent dès le milieu du XIXe siècle à la suite d'importantes transformations d'ordre économiques, sociales et politiques. Par la suite, la politique hygiéniste des années 1900 va entraîner l'expulsion brutale de ces communautés de l'hyper centre (Berenstein Jacques et Fessler Vaz, 2003). Celles-ci sont alors conduites à investir les collines proches du centre et à créer les premières favelas. Depuis, les favelas n'ont cessé de s'étendre et d'accueillir de nouvelles personnes démunies. Avec la reconnaissance officielle des favelas par l'Etat en 1947 et après la fin de la dictature militaire des années 64 – 85, des politiques

³⁵ D'après l'Institut brésilien de géographie et de statistiques (IBGE)

officielles sont lancées pour améliorer les conditions de vie des favelas comme l'accès à l'eau, la création d'infrastructures, la régularisation foncière, etc. (Berenstein Jacques et Fessler Vaz, 2003 ; Séon, 2008). On peut par exemple citer le programme Favela Bairro débuté en 1994, axé sur l'assainissement des favelas, qui avait pour but de rendre accessibles aux transports publics, aux voitures de police, et aux véhicules d'urgence des favelas qui étaient jusque-là impénétrables, en élargissant et pavant les voies publiques (Ibid.).

En 2009, Rio a lancé un vaste programme de construction de murs renforçant la séparation physique entre les quartiers riches et pauvres autour de 13 favelas dont l'objectif officiel est de limiter l'expansion des communautés sur l'environnement proche et la destruction de la forêt. En parallèle, l'Etat cherche à sécuriser certaines favelas avec des unités de police pacificatrice (les UPP), en vue du mondial de football de 2014 et des Jeux Olympiques de 2016 notamment (Borius, 2010).



Gestion de la frontière :

La frontière sociale entre les favelas et les quartiers aisés de Rio n'est pas gérée par une quelconque autorité mais découle d'une volonté plus ou moins assumée de la municipalité. Les séparations qui peuvent exister visent la plupart du temps des zones favorisées comme dans les années 64 – 85, lorsque la dictature expulse les pauvres de certains quartiers riches. « *Le vieux rêve des plus riches, celui d'expulser les pauvres de leur territoire, commence à se réaliser* » (Berenstein Jacques, 2001). Cette frontière de la pauvreté est donc imposée et manipulée de manière brutale.

La municipalité tente de reprendre le contrôle et la gestion des limites des favelas avec la construction des murs (des « éco-limites »). Aujourd'hui, la ville de Rio est en charge du respect de ces limites et projette de les surveiller grâce à des images aériennes (Gonçalves, 2013).

Représentation spatiale

Marqueurs physiques et visuels de la frontière :

Les marqueurs physiques de séparation entre les favelas et quartiers aisés sont de nature très différents selon les favelas, l'environnement à proximité, etc. Ils sont souvent le produit de la volonté des personnes aisées désirant sécuriser leur propriété ou encore celle des trafiquants des favelas désirant contrôler leur territoire. « *Les barrières qui s'érigent dans la ville sont à la fois concrètes avec les gardes armés des résidences riches et les trafiquants des favelas, et mentales, avec la peur et l'amalgame entre pauvreté, crime, et violence* » (Goirand, 2000).

Dans le cas des favelas protégées par les unités de police pacificatrice, la baisse de la criminalité et des trafics permet une meilleure cohabitation entre quartiers aisés et favelas comme

dans celle de Babilônia qui surplombe la fameuse plage de Copacabana (photo de gauche).

Les marqueurs physiques les plus marquants sont les murs qui ont été construits autour des favelas depuis 2009, principalement à proximité des zones les plus touristiques. Ces murs de trois mètres de hauteur accentuent la séparation entre les quartiers pauvres et les quartiers riches et participent à la ségrégation des populations vivant dans les favelas (Borius, 2010).



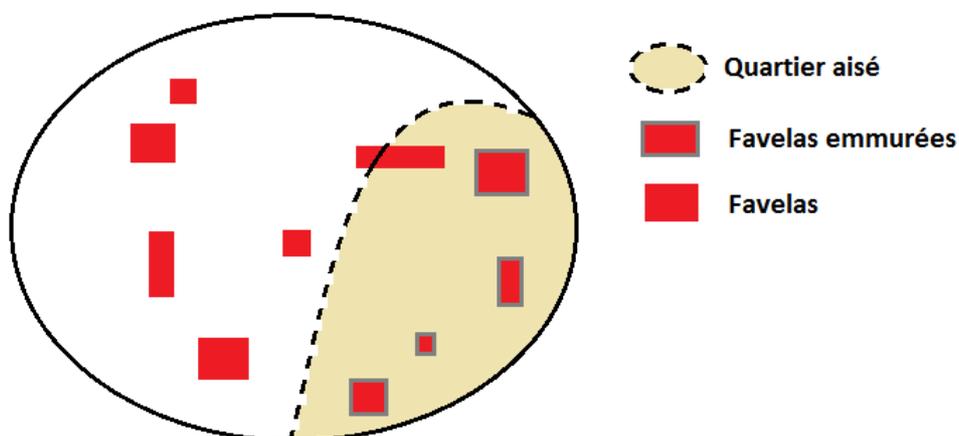
Perméabilité de la frontière :

Source : google images

La distinction entre quartiers riches et favelas étant variable selon les situations, la perméabilité varie elle-aussi. En effet, rien n'empêche un habitant des favelas de se rendre dans les quartiers aisés, en dépit du fait que certains bâtiments seront inaccessibles, et inversement. En d'autres lieux, l'accès aux favelas pourra être bien plus difficile dû à la présence de murs ou de contrôle des mafias locales.

A l'heure actuelle, les échanges entre la classe aisée et les populations plus modestes sont très faibles mais il en existe malgré tout. En effet, les quartiers riches de Rio utilisent la main d'œuvre bon marché induite par la proximité avec les favelas. Cette main d'œuvre – nourrice, cuisinier, nurse, concierge, agent de sécurité... – est donc nécessairement en contact avec les populations les plus aisées (Cary, 2007). En revanche, les populations riches ne vont pas dans les favelas, il s'agit d'échanges unidirectionnels et limités aux heures ouvrées.

Schématisation de la frontière :



Source : Etudiants PFE 2013 - Interterritorialiser

Représentation sociale

La création des murs à partir 2009 a entraîné de nombreuses réactions de la part des habitants de Rio. De nombreux sondages ont été réalisés pour tenter de capter l'opinion publique mais ceux-ci se contredisent selon les sources. Par exemple, pour le responsable du projet, 80% des habitants de Rio sont en faveur des murs alors qu'un sondage du journal Folha indique que seulement 47% soutiennent le projet. Cette manipulation des données est utilisée autant par les détracteurs que par les défenseurs du projet.

Les discours en faveur du mur se retrouvent plutôt du côté des institutions même si certains habitants le défendent comme cette femme de la Rocinha³⁶ : « *Je suis favorable à l'édification du mur car c'est un moyen de préserver l'environnement. Si les autorités n'élèvent pas ces murs aujourd'hui, les gens vont continuer à abattre les arbres et à considérer que ces espaces leur appartiennent.* » (Article de France 24, 2009). Du côté des pouvoirs publics, on invoque la protection de la nature, les dangers liés aux éboulements et le fait que les murs n'entourent pas totalement les favelas ce qui ne menace pas la liberté de circuler des habitants (Rayes, 2009).

De nombreux habitants expriment leur désaccord face à cette méthode comme Itamar Silva, coordinateur de l'ONG Ibase³⁷ et habitant de la Dona Marta : « *La protection de la forêt n'est qu'un alibi. La vraie raison, c'est que les classes aisées ne veulent pas de favelas à proximité car cela dévalorise l'immobilier* ». Cette opinion est majoritairement partagée par les chercheurs notamment par Olivier Borius qui évoque l'utilisation du terme de « socio-limite » à la place de « l'éco-limite ». Dans les treize favelas concernées par les murs, trois ont une croissance nulle (ou même sont en résorption), ce qui interroge sur le choix prioritaire de ces favelas sur les mille qui existent à Rio (Bech et Laffon, 2012).

État actuel de la frontière

Les actions menées dans les favelas ces dernières années, comme la mise en place de parcours touristiques ou l'intervention des unités de police pacificatrice contre les groupes de trafiquants dans certaines d'entre elles, tendent à modifier ces espaces. On assiste ainsi à une certaine « gentrification » des favelas concernées avec la venue de nouvelles activités économiques et une valorisation de l'immobilier (Gonçalves, 2013). La frontière de la pauvreté présente à Rio est peut-être en train de s'affaiblir à certains endroits et pourrait dans l'avenir évoluer avec l'arrivée d'une population plus aisée dans les favelas mais « *les représentations sociales extrêmement négatives des favelas limitent encore l'intérêt de la classe moyenne pour s'y installer* » (Ibid.).

Les projets de la mairie en faveur de l'avenir des favelas sont entachées de problèmes sociaux encore très importants à Rio comme l'ont montré les lourdes manifestations de la population en 2013 déclenchées par l'augmentation du coût du transport en commun à l'heure des dépenses faramineuses engendrés par la coupe du monde de 2014 et les Jeux Olympiques de 2016.

³⁶ Une des plus grandes favelas de Rio.

³⁷ Institut Brésilien d'Analyse Socio-Economique.

Conclusion

La frontière sociale présente à Rio entre les favelas et les quartiers aisés se démarque par son hétérogénéité. En effet, parmi le millier de favelas qu'héberge la ville, nous pouvons observer des situations très dissemblables en termes d'économie, de sécurité, de proximité avec les populations riches ou encore de prise en compte par les pouvoirs publics.

La gentrification en cours de certaines favelas permet d'espérer une amélioration du cadre de vie des populations les plus modestes et un possible affaiblissement de la frontière de la pauvreté. Cependant, toute action des pouvoirs publics dans ce sens est à prendre avec précaution car de l'avis de certains auteurs : « *les grandes réformes urbaines, marquées par une planification technocratique et élitiste [...] provoquent une ségrégation spatiale accrue* » (Jacobs, 2000).

Références bibliographiques

- BECH Victoire et LAFFON Sarah, *La politique de Rio à l'épreuve des favelas*, Le club du Millénaire, 2012.
- BERENSTEIN JACQUES Paola et FESSLER VAZ Lilian, *Notes historiques sur les favelas de Rio*, Passant n°44, 04-05/2003.
- BERENSTEIN JACQUES Paola, *Les favelas de Rio, un enjeu culturel*, L'Harmattan, 2001.
- BORNIUS Olivier, *Rio de Janeiro olympique : murs tropicaux, favelas et gentrification*, Groupe de recherche interdisciplinaire sur le Brésil, 9/07/2010.
- CARY Paul, *La politique introuvable ? Expériences participatives à Recife (Brésil)*, L'Harmattan, 2007
- GOIRAND Camille, *La politique des Favelas*, Karthala, 2000, p. 244.
- LANGELLIER Jean-Pierre, *A Rio, un mur "écologique" pour contenir une favela*, Le Monde, 23/01/2009.
- SEON Audrey, *Au-delà des stéréotypes, les favelas aujourd'hui à Rio*, Institut de recherche et débat sur la gouvernance, 5/10/2008.
- SOARES GONÇALVES Rafael, *Une discipline olympique ? Le retour des politiques d'éradication des favelas à Rio de Janeiro*, Mouvements 2/2013 (n° 74), pp. 24-32.

Synthèse des exemples étudiés

Les différents exemples de frontières urbaines que nous avons pu observer présentent des caractéristiques variées. Bien qu'elles ne soient pas forcément représentatives de ce que l'on peut trouver en France, ni de notre étude du couple Tours – Saint-Pierre-des-Corps, il est intéressant de voir que ces frontières exposent des caractéristiques parfois semblables malgré des processus de frontiérisation distincts.

Ainsi, en s'appuyant sur des caractéristiques de distinction religieuse (Belfast), communautaire (Nicosie), institutionnelle (Lomé) et pécuniaire (Rio), les frontières urbaines étudiées expriment une logique de séparation souvent plus marquée que la liaison. Des liens existent malgré tout dans tous les cas, des traversées illégales de Lomé aux communications des jeunes chypriotes sur internet en passant par les emplois des habitants des favelas dans les quartiers riches de Rio. Il arrive également que la séparation « institutionnelle » ne corresponde pas à la séparation dans les pratiques comme dans le cas des nombreux franchissements de la frontière coloniale entre Lomé et Afloa.

En étudiant la perméabilité de ces frontières et leur état actuel, on peut dégager une certaine tendance à l'ouverture. Comme en attestent les quelques démolitions de peacelines à Belfast ou les ouvertures de la ligne verte à Chypre, des actions sont menées en faveur du lien et non plus seulement de la séparation. Dans d'autres cas comme pour les favelas de Rio, l'avancée vers une liaison plus marquée provient peut-être plus d'une volonté de certains habitants et des regards extérieurs d'améliorer l'équité entre classes sociales que du bon vouloir institutionnel et politique.

Chapitre 2 : Analyse de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps

Méthode d'analyse de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps

La première phase de notre étude nous a permis de poser les bases théoriques de la notion de frontière. Nous avons établi et explicité une définition théorique de la frontière, que nous avons illustrée avec des exemples de frontières urbaines à travers le monde, ce qui nous a permis de nous recentrer sur le cas des frontières urbaines. Cette première phase constitue un socle nécessaire pour la finalité de notre étude qui concerne les enjeux relatifs à l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps. Ainsi, la seconde phase de notre étude constitue l'analyse de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps.

Nous allons dans un premier temps présenter notre démarche et méthode d'analyse de cet interterritoire, puis, dans un second temps, nous exposerons et expliciterons les résultats de notre analyse.

A partir de la définition prétopologique de l'interterritoire, qui suggère l'existence d'une spatialité et d'un contenu relatifs aux différentes dimensions d'un territoire³⁸, nous avons définis l'interterritoire comme étant la zone d'interaction entre deux territoires. Le territoire ayant été défini précédemment comme une entité spatiale délimitée par une frontière, socialement construite et qui fait état d'une certaine unité qui la caractérise³⁹, l'existence de l'interterritoire suppose l'existence d'une frontière sur au moins une de ses dimensions. En effet, nous avons vu que la notion de frontière est une notion complexe qui se rattache à différentes dimensions, notamment institutionnelle, sociale, spatiale, et qui est souvent associée à des pratiques spécifiques et des représentations sociales particulières. A travers ces dimensions, la frontière comprend deux processus qui sont la séparation et la liaison.

Dans le cas de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, nous pouvons parler d'interterritoire dans la mesure où la frontière existe essentiellement dans sa dimension institutionnelle. Le but de ce projet de recherche visant à définir dans quelles mesures les interactions entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps dimensionnent leur interterritoire, nous allons donc étudier les liaisons et les séparations caractérisant l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps. Autrement dit, nous cherchons les différents éléments ou processus qui lient ou séparent Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Dans le but de répondre à cette problématique, nous avons établi une double hypothèse :

- ✓ Il existe des divergences d'ordre symbolique au sein du couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps ainsi que dans leurs relations.
- ✓ Cependant, il n'y a pas de réelles séparations entre les deux communes dans la mesure où le couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps constitue un ensemble urbain continu, principalement au niveau des pratiques urbaines.

³⁸ Voir Introduction générale, définition de Serge Thibault.

³⁹ Voir *Définition de la frontière*

Afin de répondre à la problématique, de valider ou d'infirmer les hypothèses, nous nous sommes appuyés sur la définition théorique de la frontière établie précédemment. Ce modèle théorique de la frontière devient donc opératoire et permet de dégager différents thèmes ou dimensions qui expriment potentiellement la séparation ou la liaison au sein de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps. Pour chaque point de la définition de la frontière, l'interterritoire, en découlant dans le cadre de notre cas d'étude, prendra une épaisseur, une forme différente, ce qui constituera le « contenu » suggéré par la définition prétopologique de l'interterritoire. Nous allons donc présenter succinctement les actions entreprises en vue d'analyser les différents points relatifs au modèle théorique de la frontière dans le cadre de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps.

Le tableau complet des personnes rencontrées au cours de l'étude et l'ensemble des trames d'entretien utilisées sont disponibles en annexe.

A. Historique des territoires et de la limite communale

Pour aborder l'aspect historique des territoires de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, nous nous sommes appuyés sur des éléments bibliographiques ainsi que sur certains éléments abordés lors des entretiens réalisés avec divers acteurs. Pour la commune de Saint-Pierre-des-Corps, nous avons eu l'opportunité de rencontrer un membre de l'Association pour l'étude de l'histoire et de la vie sociale de Saint-Pierre-des-Corps, association qui étudie essentiellement l'histoire de la commune au travers de documents d'archives. Il s'agit pour nous d'une ressource supplémentaire qui nous a permis de compléter nos informations sur l'histoire et l'identité de la ville.

B. La dimension institutionnelle de l'interterritoire

La dimension institutionnelle est fondatrice puisque l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps repose sur son existence. Il s'agit ici de comprendre les caractéristiques politiques de chaque territoire ainsi que les relations et les éventuelles coopérations entre les deux communes.

Pour cela, nous avons rencontré un élu de chaque commune : Mme BELNOUE, première adjointe au maire à Saint-Pierre-des-Corps, et M. GAUTREAU, adjoint au maire de la ville de Tours. A travers le discours des élus, que nous avons complété grâce à des articles de presse ou autres documents tels que des documents d'urbanisme ou des comptes rendus municipaux, nous avons pu appréhender ce qui sépare et relie Tours et Saint-Pierre-des-Corps sur le plan institutionnel. Ces entretiens ont été réalisés sous une forme semi-directive : nous souhaitons que les élus s'expriment librement sur un certain nombre de thématiques relatives aux deux communes (identité, image, politique...) et au couple formé par ces deux communes (rapports, projets, spatialité...) sans être cloisonnés par des questions trop précises. Néanmoins, ayant conscience des disponibilités réduites des élus, nous avons préalablement préparé des questions plus ciblées en rapport direct avec notre recherche. Ainsi, les questions posées étaient d'abord ouvertes, afin de laisser les élus s'exprimer sur les points qui leur semblent les plus importants ou intéressants, puis, dans un second temps et selon l'évolution de l'entretien, nous avons été amenés à le diriger davantage.

La dimension politique ne se limitant pas au discours des élus, nous avons souhaité prendre du recul par rapports à nos entretiens réalisés avec ces derniers et contourner ce qui est parfois un

discours de façade à travers la rencontre des services techniques des communes. Au cours de notre période d'étude, nous avons ainsi eu l'occasion de rencontrer M. DESBOURDES du service d'urbanisme de la ville de Tours. Nous n'avons pas pu faire de même avec les services de la ville de Saint-Pierre-des-Corps. Toujours avec une approche semi-directive, nous avons pu davantage nous orienter sur des éléments plus concrets, en lien plus ou moins direct avec l'urbanisme, ainsi que sur les projets menés à Tours ou en commun avec Saint-Pierre-des-Corps. De manière relativement similaire, nous avons également rencontré Mme PETITFRERE de la Communauté d'Agglomération Tour(s)Plus afin d'évoquer essentiellement les relations et les coopérations dans le cadre de l'intercommunalité. De même, nous avons rencontré Mme TANGUAY de l'agence d'urbanisme de l'agglomération tourangelle (ATU) afin d'avoir un regard plus extérieur sur les deux communes, leurs relations et les éventuels projets les concernant.

C. La dimension sociale de l'interterritoire

La dimension sociale regroupe différentes notions. Dans le cas de l'étude de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps, nous la rattachons dans un premier temps aux éléments qui peuvent caractériser l'identité de la population de chaque commune. Ainsi, nous avons abordé ce point à travers l'ensemble des entretiens réalisés. Nous avons ensuite pu croiser ces caractéristiques avec des données statistiques.

Dans un second temps, nous nous sommes intéressés aux représentations sociales des habitants dans le but de comprendre comment le couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps s'exprime dans le discours des habitants de chacune des deux communes. Pour cela, en plus d'interroger directement les habitants sur le couple formé par les deux communes, il a été nécessaire de les interroger sur la vision qu'ils ont des caractéristiques et de l'identité de leur commune, de la commune voisine, sur les éventuels différentiels perçus ainsi que les pratiques liées à l'existence de ces deux territoires. Il est important de comprendre que nous ne nous sommes pas intéressés à l'analyse et la compréhension individuelle de chaque entretien, mais que nous cherchions à voir comment les figures de l'interterritoire apparaissent aux yeux des habitants et comment ces figures se rattachent, le cas échéant, à des logiques de séparation ou de liaison des deux territoires étudiés.

Nous avons réalisé les entretiens entre le 14 et le 28 novembre 2013 auprès de dix habitants: cinq de Tours et cinq de Saint-Pierre-des-Corps, choisis indépendamment de leur lieu de résidence au sein de chaque commune. Nous souhaitions en effet interroger des habitants qui résident dans différents quartiers afin d'avoir une vision globale et non influencée par des pratiques propres à un quartier ou à la proximité de la limite communale par exemple. Pour que ces entretiens soient pertinents, il était nécessaire que les personnes interrogées aient une connaissance et une expérience du territoire : la durée admise de résidence sur le territoire retenue est donc de 3 ans. En vue de faire émerger les figures de l'interterritoire qui apparaissent aux yeux des habitants, nous avons opté pour des entretiens de type semi-directif : nous cherchions à laisser la personne s'exprimer librement sur un certain nombre de thème relatifs à notre étude. Il n'était pas souhaitable de borner les entretiens avec une méthode trop directive qui aurait limité la personne interrogée et n'aurait pas permis de faire ressortir et d'approfondir réellement sa représentation de notre objet d'étude. Les questions posées étaient donc des questions ouvertes qui visent à donner à la personne la possibilité de s'exprimer sur les points qui lui semble importants ou intéressants. Cependant, afin

de maintenir une certaine dynamique de discussion, de l'orienter et de l'approfondir, nous avons établi quelques questions plus précises qui font référence à des informations que nous souhaitons recueillir au cours de l'entretien. Enfin, l'entretien a également fait appel à d'autres outils méthodologiques comme la réalisation d'une carte mentale. Il a été demandé à la personne rencontrée de dessiner sur une feuille blanche, de manière libre, le couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps, afin de dégager les principaux éléments de l'image que la personne a de l'interterritoire. La personne était invitée à commenter sa réalisation, ce qui permet de comprendre les raisons du choix de cette dernière. (La trame d'entretien complète et détaillée est disponible en annexe).

Certaines limites sont néanmoins apparues lors de ces entretiens. Tout d'abord, il faut être conscient que le nombre de personnes interrogées reste faible (cinq personnes par communes) : il est nécessaire d'être prudent quant aux éléments obtenus à travers ces entretiens et ne pas les considérer comme valable aux yeux de l'ensemble de la population. De plus, malgré une certaine diversité au niveau des âges des personnes rencontrées et de leur temps de résidence dans leur commune, les personnes entretenues reflètent peu la diversité de la population qui a parfois été évoqué au cours des entretiens. Toutefois, les entretiens ont fait ressortir un certain nombre de similitudes et de tendances qui permettent de tirer des conclusions sur les figures de l'interterritoire dans les représentations des habitants.

D. ***La dimension spatiale de l'interterritoire***

Dès lors qu'on définit un territoire comme une entité spatiale délimitée par une frontière (bien que ne se limitant pas à cet aspect), l'espace joue un rôle dans le phénomène de la frontière. Cette dimension spatiale, nous l'avons vu, peut s'exprimer à travers des formes variées. Dans le cas de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps, nous devons donc considérer la limite communale mais pas uniquement. Il s'agit d'identifier dans l'espace, les différents éléments qui participent aux logiques de séparation et de liaison. Il s'agit donc d'un aspect que nous avons intégré à nos observations de terrain.

Nous avons également souhaité travailler sur les marqueurs territoriaux, c'est-à-dire les éléments physiques qui marquent et identifient le territoire d'une commune comme tel. Ces éléments participent donc à la dimension spatiale de l'interterritoire puisqu'ils identifient des lieux et des espaces comme se rattachant à l'une des deux communes, à un entre-deux... Nous avons ainsi recherché, à travers les observations de terrain, les différents marqueurs territoriaux potentiellement présents dans l'espace. De plus, nous avons souhaité travailler sur les panneaux signalétiques. En effet, ce sont des éléments importants de la compréhension de l'espace par ses usagers : ils peuvent affirmer certains axes de circulation comme les axes routiers privilégiés pour se rendre d'une commune à une autre et peuvent participer à la matérialisation de la frontière institutionnelle entre les deux communes. Ils relèvent également de la compétence de la commune et peuvent ainsi révéler un certain rapport de force à travers la signalétique respective de chaque commune. Nous avons donc recensé les différents panneaux d'entrée de ville ainsi que les panneaux signalétiques routiers qui dirigent vers la ville voisine ou vers des zones intérieures particulières à chaque commune (centre-ville, gares, zones commerciales...). Ce travail s'est limité à la partie est de la commune de Tours (à partir de l'axe formé par l'avenue Grammont et la rue Nationale) et sur la

partie ouest de celle de Saint-Pierre-des-Corps (à partir de l'axe formé par le boulevard Jean Jaurès), principalement entre la Loire et le Cher. Il a été réalisé sur les axes routiers principaux (Cf Chapitre 2 – Partie 2) : nous avons donc considéré que les routes à gabarit plus faible, à l'intérieur des quartiers, ne possèdent pas d'indications spécifiques, et que dans le cas contraire, celles-ci amèneraient sur les axes majeurs retenus.

E. Les pratiques de l'interterritoire

Nous avons vu précédemment que de manière générale, l'existence d'une frontière pouvait engendrer des pratiques spécifiques, qui peuvent illustrer à la fois les processus de séparation et de liaison. Dans le cas de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps, nous avons donc souhaité observer les pratiques afin de les confronter à l'existence de la limite communale et aux éventuelles séparations et liaisons se rattachant à d'autres dimensions qu'il est possible de déceler entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Pour cela, nous avons dû nous rattacher aux espaces que l'on pouvait considérer objectivement, au début de notre étude, comme étant l'interterritoire. Nous avons considéré comme point de départ la définition prétopologique de l'interterritoire, c'est-à-dire « *l'espace situé entre deux territoires, dès lors que cet espace ne se résume pas à une ligne et que l'on admet qu'il possède une étendue, un contenu, même si ce contenu est situé géographiquement sur l'un des deux territoires* » (Serge Thibault, 2013). Ainsi, il a été possible d'identifier les espaces suivants :

- La limite communale entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps et ses abords.
- La liaison ferroviaire entre les gares des deux communes, et donc les gares et leurs abords.
- La Loire, élément de liaison entre les deux communes.

Dans le cadre de l'observation et de l'étude des pratiques, il ne nous a pas semblé pertinent de considérer les lignes et arrêts de bus. Les observations de terrain ayant été réalisées en parallèle du reste de l'étude, nous n'avons pas pu observer d'autres espaces de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps qui auraient été éventuellement identifiés lors de nos recherches ou de nos entretiens. Toutefois, il est apparu que ce choix reste pertinent au vue des différents points qui ont été abordés par les différentes personnes que nous avons rencontrés.

Ainsi, nous avons observé de manière directe les pratiques aux abords de la limite communale (comprenant une partie en bord de Loire) et au niveau des gares. Nous en avons profité pour interroger des usagers de ces espaces. Nous avons également observé les éléments physiques et la matérialité de ces espaces, pour relever nos impressions... toujours dans l'optique finale de comprendre si les éléments observés se rattachent davantage à une logique de séparation ou de liaison, et de quelle manière. La démarche d'observation directe des pratiques de l'interterritoire comprend deux phases principales.

1. La période d'imprégnation

Dans un premier temps, notre démarche a consisté en une « période d'imprégnation ». Nous sommes allés sur le terrain pour la première fois en tentant de recueillir nos premières impressions, et en cherchant à s'immerger dans le milieu. Cette démarche est considérée comme « indispensable » par Jacques COSNIER dans *L'éthologie des espaces publics* (2008) et signifie parcourir le terrain en « flâneur », en « usager-amateur ». Il nous conseille de noter sur un journal de bord tout ce qui peut représenter un certain intérêt, des habitudes journalières aux détails qui peuvent sembler insignifiants.

L'avantage principal de cette méthode est qu'elle nous permet de nous familiariser avec le milieu et d'en « repérer les traits les plus pertinents qui seront à approfondir ou à expliquer ». Elle peut nous permettre également d'accoutumer le milieu à notre présence (Cosnier, 2008).

Étant au début de notre recherche lors de la première sortie terrain, nous avons été guidés par nos lectures et recherches de ce moment principalement liées à la frontière. De ce fait, dans cette découverte du terrain, nous nous sommes focalisés surtout sur les traversées et la limite communale. Par la suite, l'élargissement de notre étude sur le couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps nous a permis de prendre du recul et de ne plus rechercher seulement les séparations ou les distinctions de formes urbaines.

2. L'observation des pratiques sur 24h aux abords de la limite communale

Dans le but d'étudier les pratiques influencées par le voisinage communal, nous avons décidé d'étendre cette démarche, cette « période d'imprégnation ». Plusieurs aspects de la méthode proposée par Jacques Cosnier et abordés précédemment nous ont convaincu de sa pertinence lors de l'étude d'un milieu et de ses pratiques. Sachant que selon cet auteur « *plus [la période d'imprégnation] est longue meilleure elle sera* », il nous a paru intéressant d'augmenter le temps passé consécutivement sur le terrain. De plus, nous avons la volonté de prendre en considération tous les temps de la journée, et notamment la nuit. En effet, la ville n'est pas figée, évolue dans le temps et l'espace selon des rythmes quotidiens, hebdomadaires, mensuels, etc. (Gwiazdzinski, 2002). Pour ne pas présager de ce qu'il se passe dans cette zone pendant la nuit et ainsi parler à la place de l'autre au lieu de se mettre du point de vue de l'autre (Becker, 2004), nous avons choisi de demeurer vingt-quatre heures d'affilées sur le terrain. De cette manière, nous avons pu appréhender de façon plus complète les pratiques et déterminer si celles-ci sont influencées par la limite communale. Plusieurs endroits ont été étudiés aux abords de la limite, de l'espace sous l'autoroute à d'autres points de franchissement (pont du milieu, bords de Loire...), de la voie ferrée aux quartiers résidentiel environnants. La retranscription des observations s'est faite sous la forme de prises de notes, de photos, de dessins, d'enregistrements sonores etc.

En complémentarité de notre démarche d'observation directe du terrain d'étude, nous avons cherché à enrichir nos données par des conversations libres avec des personnes rencontrées aléatoirement tout au long des 24h. Cet outil méthodologique s'approche d'une « observation participante » et ressemble le plus souvent à une conversation spontanée « entre usagers » (Cosnier, 2008). Ainsi, nous avons discuté avec plusieurs personnes rencontrées au hasard de nos déambulations à propos de leurs pratiques, de leur ressenti de l'espace environnant etc. Parfois,

nous cherchions à nous faire passer réellement pour un usager pour ne pas avoir besoin d'accoutumer le milieu à notre présence en amont. Ainsi, il nous est arrivé de jouer le rôle d'une personne perdue au niveau de la limite communale qui demande dans quelle commune elle se situe et par où rejoindre un point donné.

Une « observation qualitative » des flux de personnes et de véhicules a également été faite lors de ces 24h. En se basant sur des ressentis et des comptages non formalisés, notre groupe d'étude a pu voir s'il n'existait pas de « comportements spécifiques observables » (Cosnier, 2008).

L'ensemble de la méthodologie utilisée pour observer les pratiques de cet espace ont pour but de « *comprendre les significations que les gens donnent de leur monde au lieu d'essayer de les inventer* » (Becker, 2004).

Ainsi, cette démarche méthodologique pour l'étude concrète de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps nous a permis de recueillir les éléments nécessaires à la compréhension de ce dernier et de son fonctionnement. Notre travail de terrain nous permet donc de répondre à la problématique suivante : « *Dans quelles mesures les interactions entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps dimensionnent-elles leur interterritoire ?* ». Nous nous sommes tout d'abord attachés à étudier la dimension historique des territoires de Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Les analyses qui suivent ont ensuite pour objectif de démontrer le fait qu'il y a des divergences essentiellement d'ordre symbolique entre les deux communes mais qu'il n'y a pas de réelles séparations dans les pratiques de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps.

Partie 1 : Une histoire commune marquée par des différences de développement et des divergences d'idéologie

« Les représentations de Tours, qu'elles soient officielles ou individuelles, se nourrissent des références historiques, plus ou moins maîtrisées certes, mais en général omniprésentes ». L'étude de l'histoire d'une ville, ou dans notre cas d'un ensemble de deux communes, permet de mieux comprendre son image, les représentations que les habitants, élus, journalistes ou autres acteurs s'en font. « L'historicité fonde la légitimité de l'image » (Lussault, 1993).

I. La naissance des communes : Tours la royale et Saint-Pierre-des-Corps la maraîchère

De la même manière que Saint-Pierre-des-Corps par la suite, Tours s'est développée avec la Loire, culturellement et économiquement. Encore aujourd'hui, il est difficile de dissocier la ville du paysage ligérien, dont la Loire est apparue au fil de l'histoire à la fois comme une contrainte, mais aussi comme un atout.

A. Un développement selon la Loire

Tours fut cependant longtemps plus une formulation intellectuelle qu'une réalité géographique (Lussault, 1993), contrainte à un développement réduit car située dans une zone fortement exposée à l'aléa des crues. Ce n'est qu'en 1356 qu'est créée une première enceinte, autour du premier corps de ville (Ibid). La croissance de la ville se fait tout selon un axe Est-Ouest, sur la presqu'île entre la Loire et le Cher, à partir de deux foyers d'urbanisation : la « Cité » côté Est et Chateauneuf de St-Martin à l'Ouest, qui l'emportait alors sur la cité, à la fois de par sa taille et de par sa population (Ibid).

Autour de cette enceinte se développent progressivement des paroisses extra-muros, telle que celle de Saint-Pierre, dont l'église était située dans l'actuel quartier Blanqui, au Sud-Est des premiers remparts de Tours (Histoire du canal T1, 2011). L'urbanisation reste toutefois peu développée, et accolée au reste de l'ensemble urbain. Dès le Moyen-Age, la grande majorité de la surface du territoire, qui portera plus tard le nom de Saint-Pierre-des-Corps, est alors occupée par des maraîchages du fait de la présence de marécages et d'un sol sablo-limoneux très fertile. Outre ces cultures, la zone est également utilisée comme un cimetière au moyen-âge et avant, du temps des Romains. En effet, lors des grandes pandémies, les corps des tourangeaux décédés étaient emmenés après les limites Est de la ville, après l'Église vouée au culte de Saint-Pierre (Barré, 2013). Cette utilisation de l'espace vaudra son nom à la commune lors de sa création.

Tours connaît un essor important au XIV^e siècle grâce au développement de l'industrie de la soie. Elle devient une « ville royale » par son statut (Chevalier, 1975 et 1985). Alors que la ville se développe, la construction d'une nouvelle muraille débute peu après. Quand elle s'achève, deux siècles plus tard, au XVII^e siècle, la ville est alors en déclin, sa population stagne, et elle a doublé sa

superficie. Les nouveaux remparts sont situés à l'emplacement des actuels boulevards Heurteloup et Béranger. Des flux importants continuent de traverser la ville d'Est en Ouest, et non du Nord au Sud comme ce sera le cas plus tard, la route d'Espagne ne passant à Tours qu'à partir du XVIII^{ème} siècle (Lussault, 1993).

B. La nouvelle orientation méridienne du XVIII^{ème} siècle et la création des communes

Le XVIII^{ème} siècle marque le changement d'orientation urbanistique de la ville de Tours. Les flux principaux sont alors orientés selon un axe Nord-Sud par la venue de la route d'Espagne, et non plus Est-Ouest.

La restructuration de la ville à travers cet axe s'est faite par des travaux qui durèrent 40 ans, à partir de 1765, de La Tranchée jusqu'au coteau au Sud du Cher. Cette percée imposante inspira de nombreux auteurs ainsi que diverses métaphores. En effet, Arthur Young⁴⁰ en parle en 1787 : « *L'entrée de Tours [par la tranchée] est vraiment magnifique. C'est une rue neuve composée de grandes maisons, construites en pierre de taille avec des façades régulières. Cette belle rue (...) est tracée en ligne droite à travers toute la ville jusqu'au nouveau pont de quinze arches* » (La Touraine dans Lussault, 1993). Balzac, lui, la décrit comme les « Champs-Élysées locaux ». Cette grande voie est alors devenue le centre des représentations de la ville. Michel Lussault la considère de son point de vue de géographe comme « *l'élément principal de l'organisation globale de l'espace tourangeau* », son « *épine dorsale* » (Lussault, 1993). Elle serait également l'illustration d'une nouvelle ère à l'époque du développement des pensées hygiénistes : « *Elle devient emblème d'une culture tourangelle, tempérée ; équilibrée* » (Ibid.). A propos de ces pensées hygiénistes, le magazine La Touraine écrivit : « *Tout jusque-là nous annonce l'une des plus belles villes de France ; mais il ne faut pas pénétrer à l'intérieur, si l'on ne veut pas voir l'une des plus vilaines. Peu de contrastes sont aussi frappants. Autant la rue neuve est large, élégante et gaie, autant les autres sont étroites, vieilles et tristes* ». Ce point témoigne d'une volonté pour Tours de d'améliorer son image en se concentrant sur des zones bien spécifiques dans un premier temps, presque en négligeant « *l'intérieur* » moins exploré.

Ce siècle marque également la création officielle des communes françaises suite à la révolution. Dans ce cadre, le découpage communal de 1792 attribue à Saint-Pierre-des-Corps les terres de l'ancienne paroisse de Saint-Pierre, soit l'actuel quartier Blanqui, ainsi que les terres situées à l'Est entre la Loire et le Cher, soit le territoire rectangulaire actuel de la commune. Les limites communales de Saint-Pierre-des-Corps sont restées à peu près les mêmes jusqu'à aujourd'hui, exceptées quelques modifications sur lesquelles nous reviendront plus tard, notamment celles qui la séparent de Tours. Au lendemain de la révolution, Saint-Pierre-des-Corps est peuplée de 700 habitants⁴¹ et occupée à 75% par des maraîchages, dont les légumes étaient vendus aux marchés de Tours, alors peuplée quant à elle de 21 000 habitants (Barré, 2013).

⁴⁰ Auteur du livre *Voyages en France de 1792*, dans lequel il décrit son paysage rural.

⁴¹ Source : site de la commune de Saint-Pierre-des-Corps, www.saintpierredescorps.fr.

II. Les grands changements du XIX^{ème} siècle

Le XIX^{ème} siècle voit se produire de grands changements pour l'ensemble de l'agglomération, et principalement pour Tours et Saint-Pierre-des-Corps, qui sont au cœur des projets d'aménagement. Ces grands projets impactent sur l'accessibilité de l'agglomération et sur sa desserte, d'une part par la navigation avec la construction du canal de Berry, d'autre part par la voie ferroviaire, avec l'arrivée du chemin de fer.

A. La construction du canal de jonction

Voies navigables depuis des siècles, la Loire et surtout le Cher n'en étaient pas moins dangereuses et parfois difficilement praticables pour les non-initiés. Aussi les travaux de canalisation du Cher débutèrent en 1807 sur décret impérial, et se terminèrent en 1839, permettant ainsi l'acheminement de marchandises et de voyageurs de Montluçon à Nantes en passant par Bourges, Vierzon et Tours (Histoire du canal T1, 2011).

En parallèle de ce projet, le conseil municipal de Tours approuve en 1824 la mise en place d'un canal de jonction entre les deux fleuves, notamment parce que la ville de Tours voit dans ce projet le gain des retombées économiques et une amélioration de ses problèmes d'insalubrité. D'autre part, ce canal de dérivation de 2,4km réduit de 40km le trajet par le confluent⁴². Trois tracés sont soumis par les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées⁴³; c'est le deuxième qui est retenu, situé en lieu et place de l'actuelle A10 (Histoire du canal T1, 2011). Les travaux durèrent jusqu'en 1829. Au niveau du Cher, le canal débouchait sur le port de Rochepinard (l'actuelle zone commerciale des Atlantes), l'un des plus importants de la ville à cette époque. Son embouchure au niveau de la Loire, se situait à l'emplacement de l'ancienne abbaye de Saint-Loup, aujourd'hui ancien logis modernisé au niveau du passage Trousseau, à l'Est de l'Autoroute (Ibid.).

Ces aménagements marquent l'essor de la navigation fluviale et le début d'une grande période de développement économique et industriel lié aux activités de transports sur le territoire (Ibid.). Le trafic sur le canal de jonction croît en effet rapidement, pour atteindre son apogée en 1850. Tours devient alors une plate-forme importante d'échanges et un nœud privilégié de communication et de négociation grâce au transit de nombreuses marchandises par voie navigable. Les métiers et activités liés à la navigation fluviale se développent sur la commune (Ibid.). L'arrivée du canal et l'implantation de ses deux ports⁴⁴, puis du chemin de fer par la suite – comme nous le verrons dans la partie suivante – entraînent l'installation d'usines à proximité du canal et stimulent l'activité industrielle du territoire. Tours se développe et s'urbanise fortement à partir de cette époque (Ibid.).

Ce développement se fait à des vitesses différentes. En effet, Saint Pierre-des-Corps est alors une commune rurale basée sur la culture maraîchère, l'urbanisation y est très modeste. Les berges du canal du côté de la ville actuelle ne sont pas urbanisées, excepté sur la partie nord du canal (Ibid.).

⁴² Source : site des Amis du Cher, amis-du-cher.org, consulté le 02/12/13.

⁴³ Le premier : le canal partait du château de Cangé sur la commune de Saint-Avertin et rejoignait la Loire au niveau de l'église de Saint-Georges.

Le deuxième : le canal correspondait le tracé actuel de l'autoroute.

Le troisième : le canal utilisait le lit de l'ancien ruau Sainte-Anne.

⁴⁴ A Rochepinard du côté du Cher et au niveau du rond-point des fusillés du côté de la Loire.

De plus, le canal constitue une barrière physique dans la continuité urbaine. Seuls quelques ponts en bois permettent de le traverser. Cette coupure est renforcée par les rangées d'arbres plantés sur la digue (Ibid.). Les Corpopétrussiens doivent régulièrement le traverser pour aller à l'église, toujours située dans l'actuel quartier Blanqui (Barré, 2013).

Aussi, dès février 1829, des plaintes concernant le canal commencent à être émises. Certains habitants de Saint Pierre-des-Corps envoient des pétitions à la préfecture pour protester contre les inondations dues au creusement du canal. Mais ce n'est qu'en 1855 que sont engagés sur décision du préfet des travaux pour renforcer la canalisation de cette voie d'eau, pour remédier à certains défauts qui pourraient accentuer les conséquences de l'inondation côté Tours. Le canal fait alors partie des priorités du territoire en ce qui concerne la protection de la ville face aux crues (Histoire du canal T1, 2011).

De fait, ces travaux font suite à deux grandes crues s'étant produites depuis le début du siècle, celle de Décembre 1825 et celle d'Octobre 1846. Elles seront suivies par la plus grosse crue jamais enregistrée à Tours (DREAL Centre, 2010), la crue de juin 1856, causant de multiples inondations sur la majeure partie du territoire de la commune, et remettant ainsi totalement en cause les installations face aux montées des eaux⁴⁵. Saint-Pierre-des-Corps est quant à elle totalement submergée par 2 à 3 mètres d'eau. Les protections contre les inondations sont principalement faites pour protéger la ville de Tours : suite aux inondations, la levée ouest du canal est consolidée.

Depuis la construction du canal, la municipalité de Saint Pierre-des-Corps a l'impression de ne pas avoir bénéficié des retombées économiques dues à ce dernier mais d'avoir plutôt subi les défaillances des protections contre les crues. (Histoire du canal T1, 2011). En effet, le développement et l'urbanisation engendrés par le canal a surtout profité à Tours, Saint-Pierre-des-Corps étant à l'époque une commune plus rurale.

Si selon Michel Lussault (1993), le rôle fluvial s'atténue entre le XVIII^e et le XIX^e siècle, son déclin s'accélère dans la seconde partie du XIX^e siècle. En cause : le déclin global de la navigation fluviale et la mise en cause du canal de jonction dans les grandes crues du XIX^e, mais aussi l'arrivée du chemin de fer en 1846. Le canal se détournera donc de ses fonctions premières pour laisser la place à la plaisance et aux loisirs sur les berges au début des années 1900 (Histoire du canal, T1).

B. L'arrivée du chemin de fer

Les premiers trains arrivent à Tours en 1845 (Lussault, 1993). Cette arrivée ouvre un débat à Tours : il y a une opposition entre les partisans d'une gare de passage et ceux qui préféreraient une gare en « cul de sac ». Après de nombreuses tergiversations, c'est l'intérêt du commerce local qui l'emporte, défendu par le lobby du commerce, omniprésent à Tours depuis cette époque. Le débarcadère des marchandises est donc installé vers 1850 au Sud des remparts, au bout de la rue de Bordeaux, malgré les défauts que ce choix comporte ; soit le cul de sac, et des voies en biais qui impliquent une emprise au sol imposante de 238ha (Lussault, 1993). Par ailleurs, la voie ferrée impose aussi une coupure urbaine importante : « *Si cette implantation lance véritablement*

⁴⁵ Blog Du Trash et des Baisers, mise à jour 2010.

l'expansion extra-muros, elle constitue également une considérable barrière urbaine, [...], à la fois structurante dans la mesure où elle conditionna l'organisation urbaine, et puissamment contraignante » (Lussault, 1993). Cela donne du moins l'avantage à Tours d'avoir une gare centrale, comme c'est le cas des gares parisiennes.

Cependant, la problématique des liaisons avec l'Ouest et avec Paris se pose. Pour faciliter le transit de marchandises et pour conserver la continuité de la ligne de chemin de fer, le contournement de Tours pour les convois en transit est décidé en 1855. Saint-Pierre-des-Corps donne alors son accord pour accueillir une gare de passage, et les équipements ferroviaires conséquents y étant associés. Le trafic se répartit par la suite relativement bien entre les deux villes, notamment grâce aux navettes (Barré, 2013) qui ont assuré le transport de voyageurs après la mise en service d'une gare « voyageurs » en 1880 à Saint-Pierre-des-Corps (Histoire du canal T1, 2011).

L'arrivée de cet équipement ferroviaire très lourd sur la commune de Saint-Pierre-des-Corps bouleverse totalement l'activité de la commune, jusqu'alors essentiellement maraîchère, et son urbanisation. Au fur et à mesure, et ce jusqu'au début du XX^{ème} siècle, la gare de Saint-Pierre-des-Corps s'agrandit, de même que l'emprise au sol des équipements liés au chemin de fer augmente. En effet, tout le Sud de la commune est occupé par les activités dédiées au chemin de fer, comme des ateliers d'entretien et de construction (Barre, 2013), et les entreprises continuent de s'implanter à proximité (Histoire du canal T1, 2011). Nous verrons plus en détail le développement urbain de la commune dans la partie suivante.

Plus tard, l'arrivée du TGV sur cette même place ferroviaire continue de favoriser le développement démographique et géographique de la commune.

C. Le développement urbain de part et d'autre du canal

L'installation de ces grandes infrastructures impacta considérablement la poursuite du développement et l'urbanisation des deux communes (Histoire du canal, T1, 2011). La deuxième moitié du XIX^{ème} siècle et le début du XX^{ème} représentent en quelque sorte une période d'affirmation de ces deux communes, durant laquelle elles vont forger leurs identités respectives dont on retrouve encore la trace aujourd'hui.

Entre 1831 et 1851, la ville de Tours, comme toutes les grandes villes de France, voit sa croissance s'accélérer par le phénomène de l'exode rural : la ville gagne 10 000 habitants sur cette période. Pourtant, « *En 1850, les 33 000 habitants de Tours s'épanchaient peu hors des remparts* » (Lussault, 1993). Ce mouvement se poursuit dans la seconde moitié du siècle avec l'arrivée du chemin de fer : « *L'arrivée du rail va sans doute donner une impulsion décisive* » (Ibid.). Les populations de la ville et de l'agglomération doublent en effet entre 1851 et 1911. La commune procède alors à un remodelage urbain important : les remparts sont détruits en 1861, remplacés par deux boulevards Est-Ouest structurants, les Boulevards Heurteloup et Béranger. A leur jonction est créé un carrefour vital, celui de Jean Jaurès, qui sera très présent dans les représentations de la ville (Lussault, 1993).

En parallèle à ces travaux de réorganisation, à partir de la décennie de 1840, la ville se modernise et s'urbanise de manière plus contemporaine. Les monuments tourangeaux fleurissent

durant cette période, et ce jusqu'à la construction de la gare de Tours en 1898. Outre cette dernière, se voulant symbole de la modernité et de l'aspect industriel, se trouve aussi parmi eux l'imposant hôtel de ville qui rappelle la présence du pouvoir politique (Ibid.). « *Les tourangeaux furent et restent sensibles à cette grandeur monumentale, flattant l'orgueil local* » (Ibid.). Cette modernisation passe aussi par la mise en place du premier tramway de Tours, pensé à partir de 1874 et inauguré en 1877. Tout d'abord composé de tramways hippomobiles, un changement d'exploitant en 1889 induit la création d'une nouvelle ligne, longeant la Loire et allant jusqu'à Vouvray, dont les rames sont tractées par des machines à vapeur⁴⁶. Le réseau sera électrifié de 1898 à 1901, puis il connaîtra des difficultés à partir de 1918 et disparaîtra en 1949 (Ibid.).

La ville s'assure alors de sa forte influence sur les territoires avoisinants. En effet, face à la croissance démographique de Saint-Etienne (situé à l'époque sous l'actuelle boulevard Béranger), ainsi que la concurrence qu'elle présente notamment grâce à ses faibles charges et sa meilleure hygiène, Tours fusionne avec cette dernière. Michel Lussault met en exergue le fait que cette fusion est l'une des « *premières manifestations d'un souci constant de la ville de Tours de maîtriser ses périphéries* ». Il s'agissait aussi de compenser un besoin important d'espace de la ville centre. Cette absorption donne donc suite à partir de 1846 et jusqu'en 1850 à de nouvelles délimitations des communes. Ayant fusionné avec Saint-Etienne, Tours établit un accord avec Saint-Pierre-des-Corps et Saint-Avertin pour des échanges de terres, l'objectif étant que les limites communales se calquent sur le relief. Tours récupère notamment les terres situés à l'ouest du canal (Histoire du canal T1, 2011). . Ainsi, la limite communale entre ces deux communes est due au passage du canal à cet endroit (Ibid.). Il est intéressant de noter que d'après l'association étudiant l'histoire de Saint-Pierre-des-Corps, ces échanges n'auraient pas été équitables, Saint-Pierre-des-Corps n'aurait pas tiré autant de bénéfices que Tours : « Il suffit de regarder les surfaces échangées pour se rendre compte de ce déséquilibre »⁴⁷. Cette information n'a pas pu être vérifiée, l'équité d'un échange datant de deux cent ans étant compliquée à appréhender.

Le développement de Tours vers le Sud se fait selon des règles strictes et des alignements géométriques, afin de limiter au maximum « *une appropriation incontrôlée du sol et maintenir la conformité à la structure préexistante* » (Lussault, 1993). Ce développement se fait également dans la logique du mouvement hygiéniste. Le centre-ville revenait alors à la bourgeoisie, et les ilots alentours étaient plus diversifiés. Michel Lussault introduit pour cette époque la notion d'une « *atmosphère tourangelle* », dont selon lui les Prébendes est la meilleure illustration. « *On a souvent représenté ce 'particulier tourangeau' comme très expressif de la mentalité d'une catégorie sociale importante pour cette ville, car révélant à la fois le goût pour une architecture cossue et quelque peu hautaine mais sans trop d'ostentation, un sens affirmé d'une raide dignité et une sociabilité conjuguant le secret de l'intimité des aspirations individuelles et la pesanteur du voisinage* » (Lussault, 1993). Nous verrons par la suite comment cette représentation des tourangeaux est toujours d'actualité dans l'esprit des habitants, vingt ans après l'analyse de Lussault.

Mais tous les quartiers ne se développent pas avec cette même représentation ; certains doivent en effet composer avec les équipements lourds et autres installations industrielles

⁴⁶ Source : archives départementales de l'Indre et Loire.

⁴⁷ Entretien avec JJ BARRE, 11/2013

implantées en marge des autres quartiers d'habitat, comme par exemple le quartier La Fuye-Velpeau. Michel Lussault le décrit notamment comme plus modeste, inséré dans « *la boucle des voies ferrées* », avec de petits immeubles collectifs qui viennent avoisiner les particuliers moins élégants, moins confortables. Ce sont cependant des quartiers populaires – ce quartier comprenait environ 30 à 40% d'ouvriers – qui vivent et où la vie sociale est riche à l'époque, avec déjà beaucoup de marchés (Lussault, 1993).

Tours n'est pas la seule à connaître une urbanisation et un développement conséquent. Au début du 20^{ème} siècle se produit une nouvelle poussée citadine généralisée. Celle-ci se produit plus sur la forme d'un « *tassement* » désordonné jusqu'aux limites communales de Tours et dans une moindre mesure en périphérie, le « *désordre* » étant plus fort dans ces zones, avec de l'habitat individuel non contrôlé notamment à Saint-Pierre-des-Corps (Lussault, 1993). Cependant l'urbanisation reste concentrée autour de la ville de Tours, « *Seuls les plus proches faubourgs étaient urbanisés et le développement périphérique demeurait quasi inexistant* » (Ibid.), à l'exception des résidences bourgeoises à Saint-Avertin et Saint-Cyr.

La commune de Saint-Pierre-des-Corps semble suivre un développement particulier, car Michel Lussault la considère comme un faubourg s'affirmant plus urbain que les autres communes voisines de Tours, au même titre que La Riche et Saint-Symphorien. C'est elle que la croissance urbaine touche en premier, du fait du développement du secteur ferroviaire. Sa desserte par les grandes infrastructures, d'abord fluviales puis ferroviaires, et sa proximité avec Tours lui permettent de faire commerce de son activité traditionnelle, le maraîchage, parfois jusqu'à Paris. Ce sont ces mêmes avantages de proximité et d'accessibilité – avec l'ouverture de la gare aux voyageurs notamment – qui lui amènent un apport de population (Histoire du canal T1, 2011).

C'est à partir de ces échanges que se lance le développement de la commune « *verrouillée* » (Lussault, 1993) par la Loire, le Cher, le canal de jonction et le chemin de fer, Saint-Pierre-des-Corps s'étend alors vers l'est. Michel Lussault décrit son évolution comme « *hâtive* », « *archaïque* », résultant d'une « *incapacité à assurer une urbanité moderne* », « *déstructurée* ». Il résume ainsi cet aspect de précipitation sous le terme de « *cité champignon* ».

Typique des communes périphériques de l'époque, quoique plus marquée à Saint-Pierre-des-Corps du fait de son caractère ferroviaire, l'architecture de la ville est à l'image de son développement. « *Tout cela donnait à cette commune [Saint-Pierre-des-Corps] son aspect particulier de prolongement humble et besogneux de la grande ville, doublé d'une fonction d'approvisionnement* » (Ibid.).

En 1919, Saint-Pierre-des-Corps était ainsi une ville cheminote, à la fois par l'importance de ses infrastructures ferroviaires et des implantations liées, mais cette caractéristique se traduisait aussi dans son architecture. On trouve encore sur la commune ces petites maisons de cheminots, avec jardins, pour profiter de la fertilité du sol. Cette architecture est en quelque sorte un croisement entre l'identité maraîchère de la commune et son identité ferroviaire. Par la suite, « *le bâti neuf va se greffer sur la vieille trame rurale* » (Ibid.).

Cette identité se traduit également dans l'identité politique de la commune. En 1920 a lieu le

Congrès de l'International Socialiste à la salle du Manège de Tours, qui se conclura par la scission du SFIO⁴⁸, le PCF est alors créé et l'autre branche résultante de cette séparation deviendra le PS.⁴⁹ L'équipe municipale de Saint-Pierre-des-Corps décide d'adhérer immédiatement au PCF, car leurs idées rejoignent celles du Parti. Depuis, la commune a toujours été dirigée par le PC, sans aucun changement de parti (Barré, 2013). La permanence des élites politiques semble assez bien traduire le lien de proximité qui existera par la suite entre elles et les habitants. Entre 1945 et 2013, la ville de Saint-Pierre-des-Corps a connu seulement 3 maires : Jean Bonnin de 1945 à 1971, Jacques Vigier de 1971 à 1983, et Marie-France Beaufiles qui est élue depuis 1983 (Barré, 2013). Il est aussi à noter que depuis le début des années 1980, après l'accord formé entre le PS et le PC, les membres du PS participent à la municipalité de Saint-Pierre-des-Corps avec le PC, ce qui recentre légèrement la politique locale.

Progressivement, par son développement, Saint-Pierre-des-Corps semble chercher à affirmer son autonomie. En 1906, une église est créée sur le territoire de la commune, permettant ainsi aux corpopétrussiens de ne plus traverser le canal pour se rendre à l'église qui était à Tours. En 1912, la mairie de Saint-Pierre, qui était jusque-là sur les bords de Loire, donc plutôt tournée vers les échanges fluviaux, est déplacée à son emplacement actuel, en plein centre de Saint-Pierre-des-Corps. Dans les années 1930, la municipalité accompagne l'expansion urbaine, la dirigeant entre la Loire et le chemin de fer depuis Tours vers l'Est, toujours en arborant son identité ouvrière : « *Constructions et cités ouvrières s'érigèrent, sans que soit remise en cause une certaine médiocrité du bâti* » (Lussault, 1993). Encore aujourd'hui, les noms des espaces publics, fortement inspirés du communisme, traduisent bien cette démarcation politique importante.

La phase du développement corpopétrussien que nous venons d'aborder est résumée par Michel Lussault de la manière suivante : « *Saint-Pierre-des-Corps s'affirme donc comme une banlieue originale, car possédant une source de croissance autonome* ». Et enfin, « *Il ne faut pas chercher ailleurs cette individualité corpopétrussienne, très marquée en 1900 et encore sensible aujourd'hui, dans de nombreux domaines (cf. notamment l'aspect social et politique [...])* ». La commune de Saint-Pierre-des-Corps se distingue de Tours dans son développement, alors que cette dernière s'inscrit dans les grandes tendances nationales – notamment le mouvement hygiéniste – et cherche à se placer en tant que capitale régionale.

III. De 1945 à aujourd'hui : un fort développement sans logique d'agglomération

La seconde guerre mondiale a apporté à Saint-Pierre-des-Corps comme à Tours son lot de destructions. Cependant, la commune périphérique fut bien plus touchée que la ville-centre, assurément à cause de la présence d'un des nœuds ferroviaires les plus importants de France à cette époque. 85% de son bâti ayant été détruit (Lussault, 1993), Saint-Pierre-des-Corps a reçu la croix de guerre en 1948⁵⁰.

⁴⁸ Section Française de l'Internationale Ouvrière

⁴⁹ La présence de ce congrès de scission sur ce territoire peut avoir un aspect symbolique dans l'histoire des relations politiques entre les deux communes, Tours étant affilié au Parti Socialiste et St Pierre au PCF.

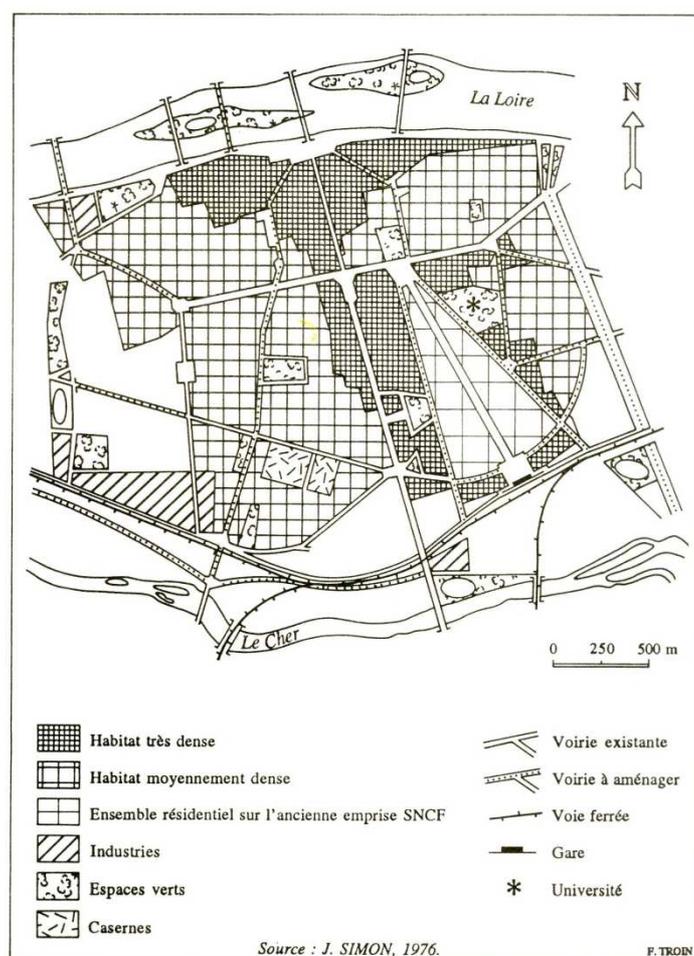
⁵⁰ Décoration militaire pour fait de guerre entre 1939 et 1945.

A. La reconstruction – un presque retour à la normal

Sur la commune de Tours, la reconstruction s’est déroulée par à-coups, les destructions ayant été réparties en différents points dans la ville. Seuls quelques grands projets se démarquent, comme celui de la reconstruction de la Rue Nationale ou encore la création du quartier du Sanitas. Du côté de Saint-Pierre-des-Corps, la reconstruction devait se faire selon un plan unique étant donné l’ampleur de la destruction.

1. L’échec du Plan Dorian

Afin de donner de la cohérence à ces opérations de reconstructions, le Plan Dorian fut élaboré par l’urbaniste Jean Dorian, ayant pour ambition la réorganisation de Tours et de ses communes périphériques selon une logique d’agglomération. C’est la première fois qu’une telle notion est envisagée, Michel Lussault la caractérise alors comme un « *ensemble structuré aux relations internes hiérarchisées et complémentaires* » (Ibid.). Ce plan prévoyait le désenclavement du Sud-Est de Tours par l’enlèvement de la gare en cul-de-sac, afin de pallier au doublon de gare Tours/Saint-Pierre-des-Corps. Une gare unique pour l’agglomération aurait alors été aménagée plus au Sud, mais toujours sur le territoire de Tours. Les autres aménagements proposés se plaçaient dans un objectif de fluidification des déplacements automobiles intra-urbains.



Carte 2: L'organisation de l'espace urbain central prévu par le Plan Dorian à Tours

Ce plan ouvrit de nombreux débats (comme l'utopisme des urbanistes face à la réalité ou le coût des travaux) et ne fut finalement pas réalisé, même si certaines reconstructions se réalisèrent en s'inspirant de ses préconisations (Lussault, 1993). Il représentait en effet un idéal, presque une utopie, concernant un fonctionnement basé sur la coopération de communes qui n'avaient pas pour habitude de faire les choses ensemble. Le coût démesuré des travaux à réaliser, en plus du changement trop brut qu'il aurait provoqué dans les mentalités des habitants – qui aspiraient davantage à un « retour à la normale » après la guerre – rendirent ce plan impossible à réaliser dans sa totalité.

2. La grande reconstruction de Saint-Pierre

Après 10 ans de travaux de reconstruction, la ville de Saint-Pierre-des-Corps est renouvelée, de nouveaux axes sont créés, de nouvelles entreprises s'installent et l'emprise ferroviaire est plus forte. L'urbanisation s'est inspirée du Plan Dorian avec notamment une logique de plans en damiers pour les nouvelles zones résidentielles. Cependant, la mauvaise qualité du bâti corpopétrussien ne s'en trouve pas améliorée selon Michel Lussault, faute de moyens. D'autre part, le rattachement de l'Avenue de la République au Boulevard Heurteloup qui était prévu ne se fit pas à cause des difficultés liées aux expropriations nécessaires après le développement pavillonnaire archaïque de l'entre-deux guerres. « Or, c'eût été une réelle remise en question d'un fait marquant : l'isolement de St-Pierre » (Lussault, 1993).

Durant cette période, Jean Bonnin était le maire de Saint-Pierre-des-Corps. Il fut considéré comme le « bâtisseur » de la ville, le « reconstruteur ». Il fut élu clandestinement lors de l'occupation allemande en 1944 et resta maire jusqu'en 1971. Preuve de son importance politique et symbolique pour la municipalité de Saint-Pierre-des-Corps, ce personnage politique donna son nom à l'avenue reliant l'Avenue de la République au Boulevard Heurteloup, projet passé devenu réalité bien après les 10 années de reconstruction. Cette avenue est d'une importance symbolique forte aujourd'hui, comme nous le verrons dans une prochaine partie.

3. La reconstruction par à-coups de Tours

Michel Lussault est plus critique avec l'urbanisation de Saint-Pierre-des-Corps qu'avec celle de Tours, il va parfois loin dans les critiques négatives et emploie à maintes reprises le terme « médiocre » pour caractériser la ville périphérique avant et après la reconstruction. Sans être aussi sévère avec la ville de Tours, il revient cependant sur certains de ces aspects de cette ville qui, à défaut d'être médiocre, n'a pas vraiment pris en compte l'insertion paysagère des nouvelles constructions en favorisant la fonctionnalité. Il cite par exemple le plan en damier avoisinant les rues médiévales rejoignant la Rue Nationale qui opère une fracture avec ces dernières, ou encore le quartier du Sanitas alors fait de barres et de tours au milieu du bâti plus ancien de l'historique Saint-Etienne. Ce manque de réflexion globale dans l'urbanisation est en quelques sortes un lien entre nos deux territoires. En effet, l'un a favorisé la fonctionnalité et la venue d'entreprises à défaut d'avoir pu pallier à sa « médiocrité », l'autre a favorisé la venue d'un grand nombre d'habitants à défaut d'avoir pu conserver sa logique d'urbanisation.

Concernant la reconstruction de Tours, elle se serait concentrée sur certains espaces considérés comme stratégiques, délaissant ainsi d'autres zones intérieures, comme cela fut le cas

lors de son urbanisation au milieu du XVII^{ème} siècle. A propos de celle de Saint-Pierre-des-Corps, nous pouvons dire que la triple barrière constituée de la Loire, le Cher et l'ancien canal, continuait d'isoler la ville. Cependant, cela n'était pas dommageable en tout point, car cela accentuait le sentiment d'irréductibilité de cette dernière : « *l'autonomisme proclamé de Saint-Pierre-des-Corps, foyer du culte prolétarien* » (Ibid.). Politiquement, la ville communiste s'est développée en opposition avec ses voisines, mais cette opposition est loin d'être aussi marquée en ce qui concerne l'aménagement de son territoire.

B. Création d'une plateforme multimodale et multi-services entre Tours et Saint-Pierre

Comblement de l'ancien canal par une autoroute ainsi qu'un boulevard urbain, mise en place de la gare TGV et construction d'un espace commercial à grande échelle : les chantiers d'après-guerre à aujourd'hui furent titanesques et transformèrent totalement l'espace urbain corpopétrussien, et partiellement l'espace tourangeau. Cette partie revient sur ces opérations et tente comprendre les tenants et aboutissants s'y rattachant.

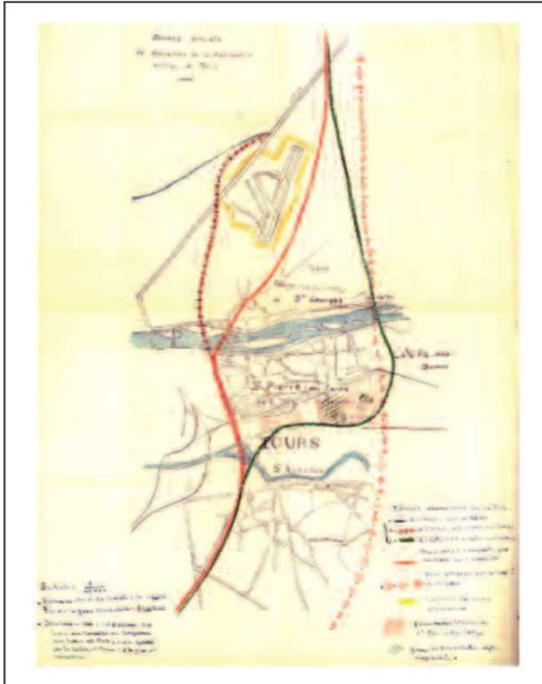
1. Le comblement du canal et le projet de l'autoroute

A la suite de la seconde guerre mondiale, il est décidé le recouvrement du canal par les vestiges des destructions de la guerre, puis la construction d'un boulevard urbain au niveau de l'ancien lit. La ville de Tours a pris en charge le comblement du canal, il se finit en 1960 après un an de travaux. Il faudra attendre cinq ans avant que les premiers travaux pour la construction de l'autoroute ne débutent au niveau de l'ancien canal. Le comblement du canal de jonction a une autre utilité, il permet de protéger Tours de la montée des eaux par la construction d'une digue. (Histoire du canal T2, 2011). Ce point engendra certaines réactions négatives de la part de Saint-Pierre-des-Corps et en particulier parce que la protection de Tours en cas de crue se fait au dépend de celle de la ville communiste.



Photographie 1: Vue de la gare du canal comblée en 1960, photo AMC

Sous la municipalité de Jean Royer à Tours, en 1960, le projet de déviation de la RN10 saturée et celui de la construction de l'autoroute A10 à Tours⁵¹ sont combinés. Le projet en résultant fut alors le plus grand chantier d'Europe à cette époque, en comptant la canalisation du Cher et l'aménagement des quartiers Rochepinard et Rives du Cher. L'autoroute comportait à l'origine deux voies de moins qu'aujourd'hui. Comme pour la construction du canal de jonction, trois tracés furent proposés par les ingénieurs pour le passage de l'infrastructure routière.



Carte 3: Plan des différents tracés de l'autoroute
Source : Histoire du canal T2, 2011

Le tracé bleu : l'autoroute serait passée à l'ouest de Tours, et de La Riche (actuel périphérique ouest). Il était considéré à l'époque comme trop coûteux et trop long.

Le tracé rouge : l'autoroute serait passée sur l'ancien lit du canal, traverserait le coteau de Saint-Symphorien au nord et Chambray-lès-Tours au sud. Ce tracé contourne le bois de Grandmont par l'est. C'est l'actuel tracé de l'autoroute A10. L'autoroute ne passe pas au niveau de la gare du canal, elle est légèrement déviée pour percer le coteau en vis-à-vis de l'abbaye de Marmoutier.

Le tracé vert : l'autoroute serait passée entre Saint Pierre-des-Corps et la Ville-aux-Dames, à l'est de l'agglomération. Il nécessiterait 900 mètres supplémentaires, un exhaussement de la digue et des chaussées au niveau de Saint-Avertin. D'après l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussée, l'autoroute passerait trop loin de Tours pour que les automobilistes soient tentés de s'y rendre⁵².

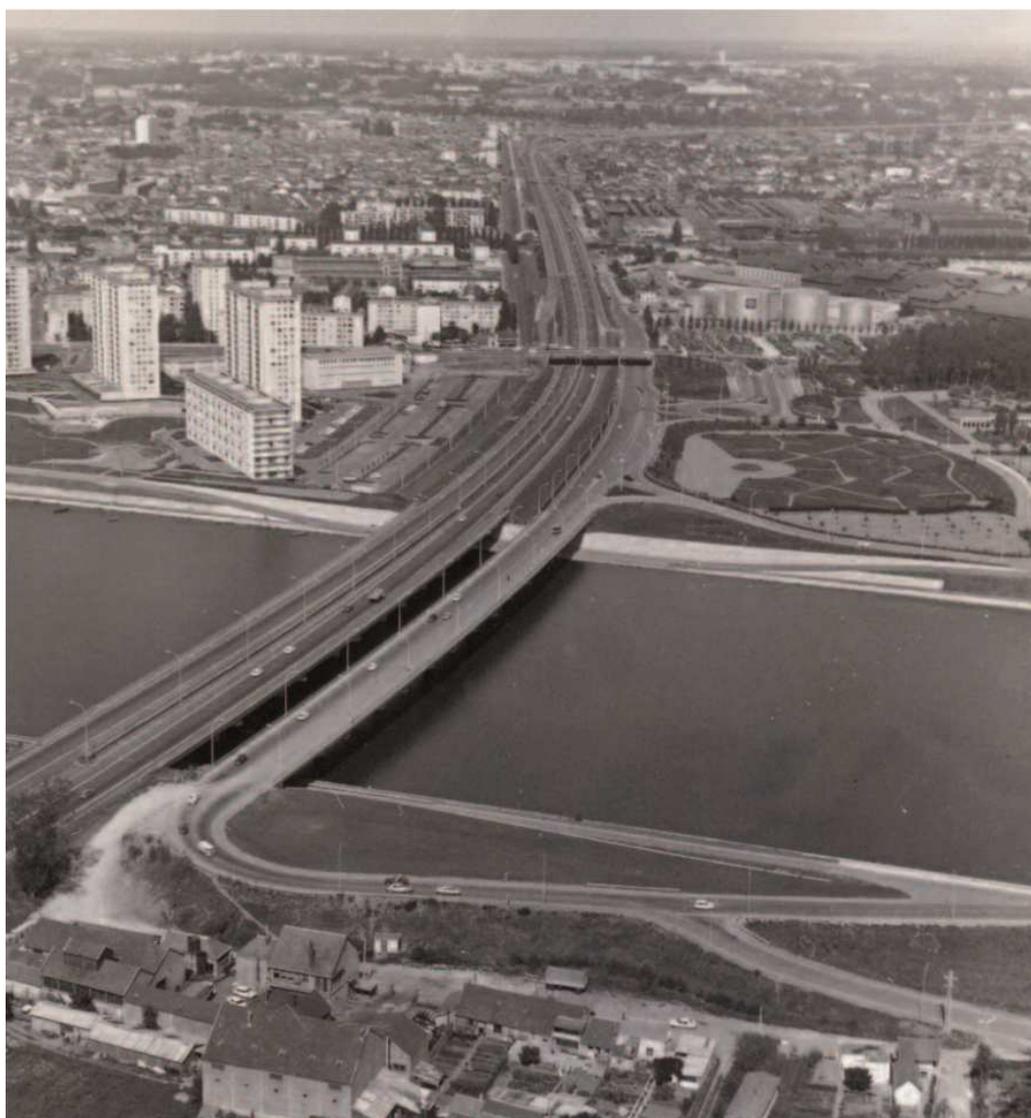
L'élaboration de ces trois tracés engendrèrent la création de comités de défense, notamment celui de Saint Pierre-des-Corps qui fut le plus important. Sa présidente, Mlle BOUHIER, devint la présidente du Comité Intercommunal de Défense, qui regroupait alors la plupart des maires des communes touchées par l'un des tracés. La construction d'une autoroute paraissait intéressante pour le comité, le désaccord concernait uniquement le tracé, le « rouge » détruisant une soixantaine de maisons dans le vieux Saint-Pierre, soit le peu de maisons encore debout après la destruction de 85% de la ville (Histoire du canal T2, 2011). Ce désaccord était partagé par la municipalité de Tours, qui ne voulait pas d'une autoroute au sein d'un ensemble urbain, jugeant que la faire passer en périphérie serait préférable, laissant ainsi plus de place au développement urbain. La revue d'Indre-et-Loire de l'époque cite un discours de Jean Royer pour appuyer cette volonté : « *Dans les années qui viennent, Tours formera une seule et même agglomération, je dirais même, une seule et même ville et, qu'en fait, si nous admettions définitivement le "tracé rouge", on couperait cette ville en deux, alors qu'il est bien plus rationnel de la contourner à la périphérie* ». Nous reviendrons dans la partie

⁵¹ Projet national autoroutier reliant Paris à Bordeaux (Histoire du canal T2, 2011).

⁵² L'ingénieur en question invoque un seuil psychologique de 500m au-delà duquel un automobiliste n'aurait aucune tentation d'entrer dans la ville côtoyée par l'autoroute. Dans le cas du tracé vert, la sortie aurait été à 2000 mètres de Tours (Histoire du canal T2, 2011).

suivante sur la notion d'agglomération, l'idée à retenir est que les décideurs sont conscients de la fracture urbaine qu'engendrerait une autoroute urbaine avant même sa construction.

De nombreux débats eurent lieu en 1960 concernant le choix du tracé. L'ingénieur des ponts et chaussées défendait le « tracé rouge » selon des arguments purement pratiques. Ce dernier coûtait en effet bien moins cher que les autres, la plupart des terrains appartenant déjà à l'Etat (ancien lit du canal). De plus, les Etats-Unis utilisaient un certain nombre d'autoroutes urbaines, pourquoi ne pas faire de même en France? La plupart des communes touchées refusait de contribuer financièrement à un tel projet, mais ce dernier fut finalement choisi, car profitant au désengorgement du trafic tourangeau devenu de plus en plus congestionné au fil des débats. Le temps pour l'Etat de s'appropriier les parcelles lui manquant, les travaux commencèrent en 1965. Une fois l'autoroute terminée, un boulevard urbain fut construit, juxtaposant l'A10, l'Avenue George Pompidou fut inaugurée en 1974. La photographie aérienne suivante montre le changement paysager induit par la construction de ces deux structures routières. De nombreuses plaintes concernant ce changement furent émises, mais sans résultat (Histoire du canal T2, 2011).



Photographie 2: Vue aérienne du passage de la levée de Rochepinard en 1973, photo AMC

2. L'arrivée du TGV et l'aménagement des Atlantes

La gare TGV est mise en service en 1990. Au sein de la commune de Saint-Pierre-des-Corps, les passages à niveaux reliant auparavant le Nord et le Sud de la ville au niveau du chemin de fer sont alors remplacés par des ponts, renforçant les coupures internes de la commune. Les rails représentent alors plus que jamais une barrière, l'une des trois qui contraignent l'urbanisation de Saint-Pierre-des-Corps (Lussault, 1993).

Deux ans plus tard, l'emplacement de l'actuel centre commercial des Atlantes apparaît comme idéal pour une implantation commerçante à grande échelle. En effet, l'autoroute amenait d'une part un flux conséquent d'usagers provenant d'autres départements voire d'autres régions. D'autre part, le développement du chemin de fer pour accueillir le TGV permis à Saint-Pierre-des-Corps une croissance appréciable, une accessibilité accrue et une attractivité résidentielle aussi forte que la ville était de plus en plus « proche » de Paris.

Alors que le grand centre commercial se construisait, l'autoroute gagnait deux nouvelles voies pour pallier à l'augmentation du trafic en 1993, ce qui créa encore une fois des réactions d'oppositions et des créations de comités de défenses, « *Le combat contre l'autoroute n'aura finalement jamais vraiment cessé* » (Histoire du Canal T2, 2011).

La zone d'activité en résultant, combinant les *Atlantes*, les commerces voisins, et la zone de la Vallée du Cher était initialement partagée entre Saint-Pierre-des-Corps et Saint-Avertin. Tours a récupéré la Vallée du Cher la partie de Saint-Avertin de la vallée du Cher en 1965 (place de l'actuel parc des Expositions). Cette zone d'activité est aujourd'hui un espace très attractif et dont les problématiques dépassent le cadre municipal, comme en convient l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours en écrivant, dans le Tome 2 de l'Histoire du Canal (2011) : « *Les enjeux de ce territoire frontière n'échappent à personne ; même devenue autoroute, il canalise les circulations internes de l'agglomération et abrite une zone de développement industriel et commercial vaste.* ».

C. Les premières tentatives infructueuses de coopération inter-communale

Outre ces développements urbains, l'analyse des comportements des communes périphériques de Tours lorsque cette dernière tenta de les regrouper sous la notion d'agglomération est intéressante au regard de notre sujet d'étude.

Le Plan Dorian pour la reconstruction aurait pu être une base pour la naissance d'une agglomération. Cependant, la volonté des communes périphériques de rester autonomes est alors, et restera longtemps, prédominante et en opposition à l'établissement d'une vision d'ensemble, pourtant souhaitée par Jean Royer, nouveau maire de Tours en 1958. Michel Lussault en parle comme d'une « extrême difficulté à concevoir une gestion globale des problèmes ».

1. Les années 1960 marquée par l'épisode du District Urbain

En 1959, l'idée du « Grand Tours » prônée par les élus de la ville centre s'associe avec la possibilité de créer une structure administrative, permettant une certaine union de territoires différents liés sur un même espace. Dans un objectif de croissance, le troisième District Urbain de France est donc institué le 18 juin 1959 (après Paris et Alger), malgré les réticences de quelques

maires voisins de Tours.

Il comportait alors Tours, St-Pierre-des-Corps, St-Avertin, Joué-lès-Tours, Chambray-les-Tours, La Riche, St-Cyr, Ste-Radegonde et St-Symphorien, et regroupait 138 000 habitants sur 12 400 hectares. Jean Royer, alors maire de Tours depuis un an, avait défini ce qu'il voyait en ce District : « *C'est une étape intermédiaire entre la dispersion et la fusion des communes. Comme une auberge espagnole, le District sera ce que les administrateurs voudront qu'il soit. Le District respecte l'autonomie des conseils municipaux, mais il importe que les délégués de Tours y constituent un bloc bien uni et bien soudé* » (Cité par la Nouvelle République du Centre-Ouest, 11 juillet 1959). Le poids démographique influençant directement la répartition des délégués du conseil d'administration dudit District, les communes voisines s'élevèrent contre ce « mais » du discours. En effet, Tours comptait 15 représentants alors que Saint-Pierre-des-Corps et les autres communes en comptaient au plus trois chacune. Le poids démesuré de Tours lui permettant de bloquer le fonctionnement du District si elle le souhaitait, ce dernier était compromis par les appréhensions des élus des autres communes avant même d'être réellement lancé. A ces inquiétudes s'ajoutèrent le fait que le District fut créé par l'Etat, donc pas directement par les acteurs locaux, et que le rôle de ce dernier ne fut pas clairement défini.

Les débuts du District se déroulèrent dans un manque d'enthousiasme si flagrant qu'il devint inerte très rapidement et malgré les tentatives redondantes du préfet d'apaiser les tensions. L'une des principales tensions fut la question du budget. En effet, comme l'exprimait Jacques Vigier en tant que Délégué de Saint-Pierre-des-Corps à la Nouvelle République du Centre-Ouest : « *Le District urbain est le fruit de la contrainte. Il n'apporte rien aux administrés et fera payer aux communes suburbaines ce qui devrait l'être par l'Etat* ». La volonté d'indépendance se fait ressentir dans Saint-Pierre-des-Corps déjà isolée spatialement, ce qui ne va pas la rapprocher de ses voisines.

C'est encore une fois une question de politique, couplée à une question financière, qui empêche la réalisation de projets à vocation urbaine⁵³. Dans une moindre mesure, les autres communes périphériques partageaient l'avis de Saint-Pierre-des-Corps, ils refusaient en effet d'alourdir leurs charges pour des opérations dans le seul intérêt de Tours. De son côté, Tours était opposée aux financements de l'Etat, afin de conserver sa liberté d'action. De plus, Jean Royer avait pris la tête de ce District de façon autoritaire, et en explicitant clairement son ambition et sa vision : « *L'avenir est aux fusions* »⁵⁴. Le District était la première étape d'une stratégie de fusion, et les municipalités périphériques ne voulaient pas perdre leur légitimité à gouverner leur territoire. Ste-Radegonde accepta cependant ce projet d'emblée et fusionna avec Tours très rapidement pour certains problèmes. En effet, « *la réflexion sur l'échec du District (établi en 1959, ndlr.), des problèmes techniques et de financement des communes du nord de Tours, notamment pour l'assainissement, a mené à la fusion de Saint-Symphorien et Sainte-Radegonde avec Tours* » (Thibault, 2013).

⁵³ Ces mêmes raisons avaient provoqué l'échec du Plan Dorian avant la reconstruction.

⁵⁴ Michel Lussault tire cette citation de La Nouvelle République du Centre-Ouest, 18 octobre 1960.

Un autre désaccord advint concernant la « restriction » des compétences des communes vis-à-vis du District. Autrement dit, la mutualisation des services n'était pas toujours acceptée, celle-ci concernait les actions en matière de logement, de secours et des services assurés par les syndicats.

Après 3 ans d'échecs et aucune réalisation, Jean Royer abandonna, « *laissant l'agglomération s'engluier, selon lui, dans son archaïque marasme* » (Lussault, 1993). La faute est partagée entre la gestion trop autoritaire de ce dernier, et au conservatisme des communes périphériques accrochées à leur ruralité face à l'expansion urbaine (Ibid.). « *Le divorce était inévitable* » (Ibid.). Ce refus d'union entre communes périphérique et ville-centre s'est opéré de la même manière dans de nombreuses autres agglomérations françaises à cette époque.

2. Le semi-échec du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme des années 1970

La nécessité d'une vision à l'échelle de l'agglomération est développée à maintes reprises mais sans grande réussite. Nous citerons le Plan d'Urbanisme Directeur, puis le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, qui tous deux ne furent pas appliqués. Ce dernier avait pourtant le mérite d'avoir créé une certaine coopération entre les quelques 31 communes participant à son élaboration. Cependant, Saint-Pierre-des-Corps fut la première ville à le refuser en 1972, et les premiers Plan d'Occupation des Sols se développèrent commune par commune dès 1976. En addition, la crise nationale de l'époque engendra des difficultés financières qui, face à l'ambition encore une fois trop forte de ce plan, mirent fin à cette coopération et au SDAU.

Cependant, ce SDAU ne fut pas un échec total, il eut en effet le mérite d'avoir lancé la réflexion sur une problématique, celle de l'utilisation de communes périphériques comme « pôle d'appui de l'unité urbaine », Saint-Pierre-des-Corps étant candidate à ce rôle (Lussault, 1993).

Le SDAU prévoyait un projet très ambitieux basé sur une prospective territoriale dans la continuité de la croissance de l'époque. Ce projet représentait alors le cœur d'agglomération, avec une concentration très forte de commerces et d'habitations dans la zone de la vallée du cher. L'idée était de faire du bassin tourangeau une capitale régionale, un appui au bassin parisien. Ce projet, vitrine de Tours, montrait la volonté de centralité de la municipalité plus que la volonté de coopération intercommunale. Deux noyaux secondaires devaient cependant être aménagés, « *l'un à l'Est, l'autre à Fondettes* ». Par Est, il faut entendre Saint-Pierre-des-Corps, cette éviction par un refus de nomination témoigne des relations entre ces deux communes dans les années 1970 (Lussault, 1993).

Il faut savoir qu'à l'époque, Tours vient de se faire évincer par Orléans pour le titre de capitale régionale. Ce fait engendra alors des discours pro-tourangeau encore plus marqués, et la ville-centre usa alors de tout son poids politique pour avoir le dernier mot sur l'élaboration de ce SDAU, faisant fi du pouvoir décisionnel des banlieues et les mettant finalement devant le fait accompli. Michel Lussault mentionne encore une fois Saint-Pierre-des-Corps – dont le territoire est d'ailleurs scindé en deux par la création de zones dans le cadre du SDAU – en tant que première réactionnaire, « *cette ville voulant encore plus que les autres affirmer sa singularité* ». Cette réaction de méfiance fut partagée par d'autres communes en dépit des relations qui semblaient alors être «

bonnes » (Ibid.).

3. Les derniers échecs de création d'agglomération des royeristes

15 ans après l'échec du SDAU et 30 ans après celui du District, Tours revient à la charge avec la création du SIVOMAT (Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de l'Agglomération Tourangelle) en 1988. Ce dernier avait pour ambition de s'inscrire dans la « compétition européenne »⁵⁵, et également de pallier aux lacunes des précédentes tentatives de coopérations intercommunales. Il n'y avait que deux représentants – en plus de deux suppléants – pour chaque commune, et le budget communal pour alimenter ce syndicat était calculé au prorata de la population de chaque commune. Ce point réglait d'emblée d'éventuelles tensions concernant l'égalité et l'équité des communes dans ce syndicat. D'autre part, il était issu d'une initiative locale, contrairement au District, et la définition de ses compétences était plus souple afin de laisser la place à la discussion avec les communes membres. Le SIVOMAT se plaçait en tant que solution alternative par rapport aux structures intercommunales trop lourdes et trop contraignantes pour les communes périphériques. « *Tout est fait pour lever les réticences* » (Lussault, 1993).

Malgré cette volonté politique d'atténuer les tensions en prônant l'unité urbaine et l'équité de tous, seules 9 communes⁵⁶ de l'agglomération adhérèrent à ce syndicat. Saint-Pierre-des-Corps et La Riche n'en faisaient notamment pas partie. Les communes refusant le syndicat le considéraient comme inopérant et encore une fois trop marqué par la volonté de centralité de Jean Royer. Ce SIVOMAT, bien que souple et non-contraignant, proposait des solutions de gestion, impliquant fortement Tours, face au manque de cohérence au sein de cet ensemble urbain, notamment au niveau des transports (Ibid.).

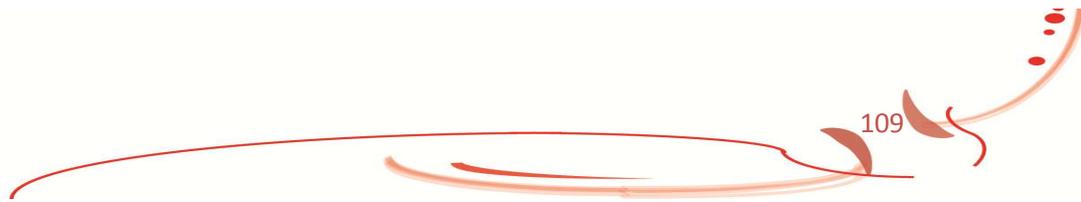
A la suite de cet échec, une association loi 1901 est créée en novembre 1989. Sous son appellation officielle – Association de Réflexions et d'Initiatives Inter-communales pour l'Agglomération tourangelle – elle représente une tentative supplémentaire de créer une coopération entre la ville-centre et ses voisines. Cependant, elle va elle aussi échouer dans cette tâche. Elle aura cependant eu le mérite de regrouper quatre membres de plus que son prédécesseur⁵⁷, mais cette association présentait finalement les mêmes défauts responsables des échecs précédents.

Cet acharnement résultait, selon Michel Lussault, d'un souci politique en période préélectorale porté par l'équipe de Jean Royer. Le personnage politique considéré par les habitants de Tours aujourd'hui comme le « bâtisseur » de Tours tentait inlassablement d'imposer sa vision d'unité urbaine à des voisins méfiants préférant prendre du recul par rapport aux intercommunalités proposées. Cet effet eut des conséquences néfastes pour l'agglomération et reste un handicap pour tous les acteurs de ces tensions. Michel Lussault parle alors de « *rançœur récurrentes* », à la hauteur de la récurrence des ambitions portées par Jean Royer.

⁵⁵ Dans les années 90, la volonté de se démarquer au niveau européen était forte dans les grandes villes françaises. (Lussault, 1993).

⁵⁶ Tours, St-Cyr, Fondettes, La Ville aux Dames, Montbazou, Ballan-Miré, Joué-les-Tours, Chambray-les-Tours et St Avertin.

⁵⁷ La Membrolle sur Choisille, Parçay-Meslay, Veigné et Esvres.



Synthèse

Pour conclure sur cette partie retraçant les événements marquants de l'histoire des deux communes, nous tempèrerons une des citations de Michel Lussault. En effet, Saint-Pierre-des-Corps peut être considérée comme l'extension industrielle de Tours, présentant l'espace nécessaire aux activités comme le maraîchage, l'activité ferroviaire, industrielle ou encore commerçante. Ce faisant, cette commune a développé progressivement une identité assumée par une sphère politique qui se place en désaccord et en autonomie par rapport à ses voisins.

Tours s'est développée selon une motivation politique visant à devenir ce qui est communément appelé aujourd'hui une capitale régionale. Son histoire possède les caractéristiques essentielles de l'histoire française. Elle se distingue cependant des autres grandes villes dans le sens où elle n'a pas réussi pendant longtemps à unir la ville-centre avec ses périphéries en vue d'un développement porté par la notion d'agglomération. Nous verrons par la suite que la volonté d'instaurer une réflexion intercommunale a fini par payer avec la création de la communauté d'agglomération Tour(s) Plus.

La rupture spatiale constituée par le canal, puis par l'autoroute, est à l'origine d'une accentuation simultanée du développement des deux communes. Plusieurs problématiques les lient, comme celle des grandes infrastructures routières, ferroviaires, ou la gestion des inondations. Cependant, cette rupture a aussi servi de rempart lors des divergences politiques, permettant à Saint-Pierre-des-Corps de revendiquer son autonomie. Ainsi, comme l'écrit l'Agence d'Urbanisme de Tours « *Ce sont bien le canal d'hier et l'autoroute d'aujourd'hui qui lient ces deux ensembles, mais n'en font pas pour autant un territoire urbain homogène et cohérent [...] les compromis sont souvent difficiles et les conséquences des contradictions parfois lourdes.* » (Histoire du canal T2).

Cependant, la fin du XXème siècle voit survenir un changement de municipalité et de parti politique à Tours, puis la création de la Communauté d'agglomération de Tour(s) Plus en 1999, qui sera aussitôt présidée par Jean Germain, l'actuel maire de Tours. Les deux communes semblent donc poussées par une nouvelle dynamique de collaboration, que nous étudierons plus en détail dans les parties suivantes.

Etudier l'histoire nous a ainsi permis de comprendre les modalités de développement de ces deux communes jusqu'à aujourd'hui. Puis aborder les questions d'ordre politique nous a permis de cerner les tenants et les aboutissants de la relation régissant le couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps. Cependant, nous n'avons pas encore abordé la manière dont les populations les avaient vécu, et surtout comment elles les vivent aujourd'hui : comment se sont-elles appropriées ces identités ? Comment pratiquent-elles ces obstacles, qui sont à la fois des atouts et des inconvénients ? La suite de notre travail nous permettra aussi de répondre à ces questions.

Partie 2 : Des divergences d'ordre symbolique entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps

Cette partie a pour but de présenter l'analyse des différents éléments recueillis lors de l'étude de terrain sur le cas de Tours et Saint-Pierre-Des-Corps. Elle vise notamment à argumenter le fait que les séparations au sein du couple Tours / Saint-Pierre-Des-Corps sont essentiellement perçues dans les représentations que se font les habitants, les élus et les techniciens de ce couple.

I. Une certaine entente malgré des représentations divergentes

Les entretiens que nous avons réalisés avec cinq habitants de Tours, cinq habitants de Saint-Pierre-des-Corps et un élu de chaque commune nous ont permis de mettre en exergue les représentations des relations entre ces deux villes. Nous ne pouvons pas appuyer de généralité grâce à ces entretiens car ils n'ont pas pour but d'être représentatifs de tous les tourangeaux et de tous les corpopétrussiens⁵⁸. Nous avons cependant pu comprendre les grandes lignes de ces représentations, et ainsi comprendre que ce couple vit une phase déterminante pour son avenir après être passé par une période de fortes tensions⁵⁹. Nous verrons également au court de cette partie que ces tensions concernent essentiellement les sphères politiques et l'aspect symbolique des représentations des habitants.

A. Des décalages significatifs dans les représentations des deux communes

La séparation entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps dans les représentations s'exprime d'abord dans l'image que les habitants ont de leur ville et de la ville voisine. Nous avons pu appréhender cette séparation essentiellement à travers les dix entretiens semi-directifs réalisés auprès des tourangeaux et des corpopétrussiens⁶⁰. Des rencontres plus informelles dans les rues de Tours et Saint-Pierre-des-Corps nous ont également permis de confirmer ce premier résultat.

Dans les deux cas, le discours des habitants s'appuie sur l'Histoire, sur des symboles, des valeurs marquantes ou sur des ressentis. Ces éléments sont issus à la fois de leur propre expérience du territoire, mais également des échos qu'il peut y avoir au sujet des deux villes ou encore du discours politique mené par chaque municipalité. L'analyse du discours des habitants met en évidence le décalage existant entre les deux communes, ainsi que celui existant dans les représentations des tourangeaux et celles des corpopétrussiens.

⁵⁸ Cf. Partie Méthode d'analyse de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps

⁵⁹ Cf. Partie 1 : Une histoire commune marquée par des différences de développement et des divergences d'idéologie

⁶⁰ La trame d'entretien suivie se trouve en annexe.

1. La ville de Tours

Nous nous intéressons dans un premier temps à la ville de Tours. Nous distinguons les représentations des tourangeaux de celles des corpopétrussiens. Bien qu'elles fassent appel à des éléments communs, nous pouvons observer des différences marquantes entre l'avis des corpopétrussiens et celui des tourangeaux. Ceci se traduit par une certaine opposition des deux communes dans les représentations. Les corpopétrussiens interrogés semblent avoir une image plus précise de la ville de Tours par rapport aux tourangeaux, et ressentent un certain rapport de force notamment sur le plan politique.

1.1. Tours, une ville agréable et appréciée par ses habitants

L'analyse des cinq entretiens approfondis avec les habitants de Tours permet de faire émerger une première représentation générale de la ville, qui pourrait être précisée par la réalisation d'autres entretiens. Les points de vue convergent sur un certain nombre d'éléments, ce qui permet d'élaborer une première figure générale de la ville d'après la vision des habitants rencontrés. Le cadre de vie agréable de la ville est omniprésent dans le discours des tourangeaux, qui utilisent des adjectifs et mots positifs pour décrire les avantages de leur ville tels que « beauté » ou encore « agréable », et qui dans l'ensemble, peinent davantage à parler des points négatifs ou d'éléments qu'ils n'aiment pas. Cependant, cette relation entre un habitant et la ville où il réside paraît courante. Ainsi, l'image positive que les tourangeaux ont de leur ville est liée au fait qu'ils y habitent et qu'ils s'y « sentent bien » (entretiens avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). Par ailleurs, ils n'ont que très peu abordé l'aspect politique pour parler de l'identité de leur ville.

1.1.1. Une ville attractive à taille humaine

Une des caractéristiques principales qui est apparue au cours de ces entretiens est la suivante : Tours est considérée comme une ville à taille humaine qui profite à la fois des avantages d'être une ville importante sans subir certains désavantages que connaissent des grandes métropoles françaises. Les avantages de la taille de la ville concernent les aspects pratiques : l'accès aux équipements (hôpitaux, universités, équipements culturels...), aux infrastructures (transports par exemple) et aux services. Bien que nous ayons pu ressentir que ces éléments concernent beaucoup le centre-ville, il apparaît globalement que Tours est une ville où les habitants rencontrés disent disposer de nombreux services et où un certain dynamisme est présent (activités, vie sociale, étudiants...). La ville est vue comme un « *bon compromis* » et une « *ville à taille humaine* » dans le sens où il n'existe pas le sentiment d'oppression des très grandes villes, mais plutôt une certaine douceur (entretiens avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). Une des personnes interrogées a notamment pris l'image des bords de Loire pour exprimer cette douceur et ce « *tempérament ligérien* » (Ibid.). Ces avantages sont de l'ordre du ressenti. Pour certaines personnes, la comparaison se fait par rapport aux grandes villes et notamment Paris: les rapprochements entre Tours et la capitale française semblent relativement imprégnés dans l'esprit des personnes que nous avons rencontrées, d'où l'expression de « *Petit Paris* » parfois utilisée pour caricaturer ou caractériser Tours (Ibid.).

1.1.2. Deux symboles forts : l'histoire et la culture

Le cadre de vie agréable et l'image positive de la ville sont justifiés dans les discours par deux symboles forts que sont son histoire et sa culture. Ces deux éléments, qui sont liés, reviennent dans l'ensemble des entretiens. Ils montrent que dans l'esprit de la population, l'Histoire et la culture sont fortement rattachés à la ville⁶¹. Les personnes interrogées ont parlé des monuments et quartiers historiques et emblématiques de la ville, comme le vieux Tours, le quartier de la cathédrale, la place Jean Jaurès... quartiers et lieux de périodes historiques différentes. Ces lieux apparaissent comme particulièrement appréciés par les tourangeaux interrogés. Ils ressortent également dans les cartes mentales du couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps comme l'atteste la figure 6.

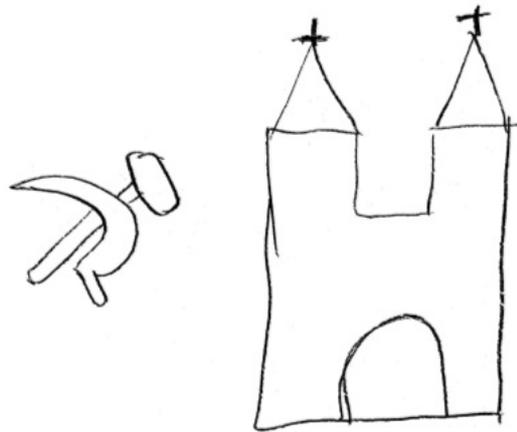


Figure 5: Carte mentale réalisée par M.S., habitant de Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013
Source : Etudiants PFE 2013 - Interterritorialiser

La ville de Tours y est parfois représentée par ces éléments historiques symboliques. Le patrimoine joue un rôle important, associé plus généralement au patrimoine des châteaux de la Loire. L'histoire de Tours a également été évoquée à travers les grands hommes de la ville (François Rabelais et Honoré de Balzac par exemple), ce qui participe à faire de Tours « une ville de culture » aux yeux des habitants (entretiens avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). La culture semble ainsi constituer un autre symbole fort de la ville. Sur ce point, les équipements culturels comme les cinémas, le théâtre et l'opéra, ou encore les événements culturels ont été évoqué.

1.1.3. L'identité bourgeoise : entre ancrage et évolutions

Les tourangeaux ont conscience du caractère historique d'une certaine identité bourgeoise et de l'image à connotation négative qu'elle peut renvoyer vers l'extérieur. Pourtant, les points de vue ne sont pas similaires sur cet aspect. Ceci peut s'expliquer par les différences de temps de résidence et de catégories socio-professionnelles des personnes interrogées, ce qui nécessiterait davantage d'entretiens afin de pouvoir généraliser cet aspect. Pour certains, il s'agirait plus d'une image stéréotypée des tourangeaux, qui serait « chauvins » ou « froids » (entretiens avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013); pour d'autres, ces caractéristiques restent ancrées et la ville est toujours associée à la bourgeoisie sans que cela soit forcément péjoratif.

⁶¹ C'est cette même hypothèse que formule Michel Lussault dans *Tours : image de la ville et politique urbaine* (1993)

Ceci étant dit, il apparaît que les évolutions de Tours jouent un rôle important sur cette vision. La bourgeoisie ne pourrait plus définir la population de Tours dans son ensemble puisque celle-ci est davantage diversifiée. Les quartiers de logements sociaux qui se sont développés dans les dernières décennies semblent contribuer pour beaucoup au changement de cette identité. Il faut également noter que ces quartiers constituent, pour certains, des éléments négatifs au sein de la ville. Ces évolutions obligent à considérer différemment la ville de Tours et sa population. Nous pouvons sentir dans le discours des personnes interrogées l'ancrage d'un Tours « *cadré* » et d'une population bourgeoise voire peu chaleureuse au premier abord. Mais la diversité de cette dernière, notamment en ce qui concerne l'architecture de la ville et sa population⁶², amène à penser qu'il s'agit d'un stéréotype.

1.1.4. La prépondérance des images positives

Lors des entretiens avec les habitants, il était demandé aux personnes interrogées de choisir trois mots pour définir leur ville. Cet exercice a été particulièrement révélateur : on observe ainsi une prépondérance des images positives de la ville de par les mots choisis par les habitants. Le nuage de mots ci-après fait état de ces résultats. La taille des mots dépend du nombre de fois où ce mot a été cité ; la couleur n'a pas de connotation particulière (les mêmes couleurs seront utilisées pour Saint-Pierre-des-Corps).



Figure 6 : Tours vue par ses habitants
Source : Enquête entretien – novembre 2013

Les mots *Agréable*, *Culturelle*, *Beauté*, *Histoire* ou encore *Douceur* expriment particulièrement les éléments explicités plus haut : le côté agréable du cadre de vie, l'Histoire et la culture. Si l'on considère qu'ils constituent « le résumé » de leur vision de la ville, nous pouvons dire que l'image positive est largement prédominante. Cela explique le fort attachement et le sentiment d'appartenance des habitants interrogés à leur commune. Cependant, nous pouvons nuancer ceci puisqu'il est relativement rare que des habitants aient une représentation négative de leur lieu de résidence. À la suite des entretiens, on peut dire que cette appartenance se base à la fois sur le fait que les personnes s'y sentent bien et l'apprécie, et sur le vécu personnel dans la ville.

⁶² Notamment lors de la reconstruction d'après-guerre. Cf. Partie 1 : Une histoire commune marquée par des différences de développement et des divergences d'idéologie

1.2. *Le point de vue des corpopétrussiens : une image plus mitigée*

L'analyse des représentations des corpopétrussiens concernant la ville de Tours met en avant une image plus variée que celle des tourangeaux. Cette image fait appel à la fois à des éléments positifs qui rejoignent le point de vue des tourangeaux, et à des éléments plus négatifs qui reflètent le décalage dans les représentations des habitants des deux communes. Le discours des corpopétrussiens distingue trois dimensions : le cadre de vie, les habitants de la ville et enfin la municipalité, dans sa composante politique.

1.2.1. *Tours, un cadre de vie agréable et une identité peu marquée*

Les habitants de Saint-Pierre-des-Corps évoquent globalement l'image positive du cadre de vie de Tours. Pour cela, ils font appel aux mêmes éléments que les tourangeaux pour parler du cadre de vie agréable d'une ville à taille humaine.

Cela n'empêche pas les corpopétrussiens d'évoquer également des éléments plus négatifs. Pour certains, l'identité de la ville est questionnée car peu perceptible, notamment à l'échelle nationale. Deux personnes interrogées pensent ainsi que Tours manque d'une réelle identité (à travers un symbole fort de la ville par exemple) qui permettrait à la ville de s'affirmer et de se faire davantage connaître au niveau national. De plus, les corpopétrussiens abordent sans peine des points négatifs. On peut par exemple citer le centre des congrès le Vinci, les bords de Loire (manque de mise en valeur pour une ville de cette importance), la froideur du bâti ou encore la structure urbaine et l'organisation routière (ces derniers points concernent Tours et plus largement l'agglomération).

Les corpopétrussiens interrogés ont avant tout une image positive de la ville qu'ils fréquentent. Certains se sentent même tourangeaux du fait de leur vécu et du fait qu'ils apprécient la ville. Il semblerait que pour un corpopétrussien, se dire tourangeau permette de situer Saint-Pierre-des-Corps au niveau national. De plus, le terme *tourangeau* peut également être considéré comme dépassant les limites communales et pouvant s'appliquer à l'ensemble de l'agglomération⁶³.

1.2.2. *Un point de vue marqué sur les habitants*

Les corpopétrussiens interrogés semblent avoir une vision assez précise des habitants de Tours. Les entretiens ont en effet révélé le cliché du tourangeau bourgeois, catholique et froid (voire fier) dans les représentations. Bien qu'ils semblent conscients des évolutions de la population tourangelle, ces caractéristiques sont fréquemment revenues dans les discours des personnes rencontrées, associées à une connotation plutôt négative.

Les corpopétrussiens rencontrés admettent qu'à leurs yeux l'identité bourgeoise des habitants de Tours reste très présente, et particulièrement en comparaison à leur commune. D'après une personne interrogée, le statut social plus élevé des tourangeaux se remarque à travers une plus grande représentation de notables, de commerçants, du corps professoral... et un nombre plus faible d'ouvriers. L'étude des catégories socio-professionnelles en 2010 va dans ce sens comme le montre la figure 8: les ouvriers et employés sont plus représentés à Saint-Pierre-des-Corps par rapport à la

⁶³ À ce titre, il faut noter que le terme tourangeau est officiellement utilisé pour désigner les habitants de la Touraine, et par analogisme, les habitants d'Indre-et-Loire.

moyenne française, contrairement aux professions intermédiaires et aux cadres et professions intellectuelles supérieures. Toutefois, il faut noter que la population de Tours n'est pas que bourgeoise puisqu'il y a un pourcentage élevé de personnes sans activité professionnelle, contrairement à ce que les clichés laissent à penser.

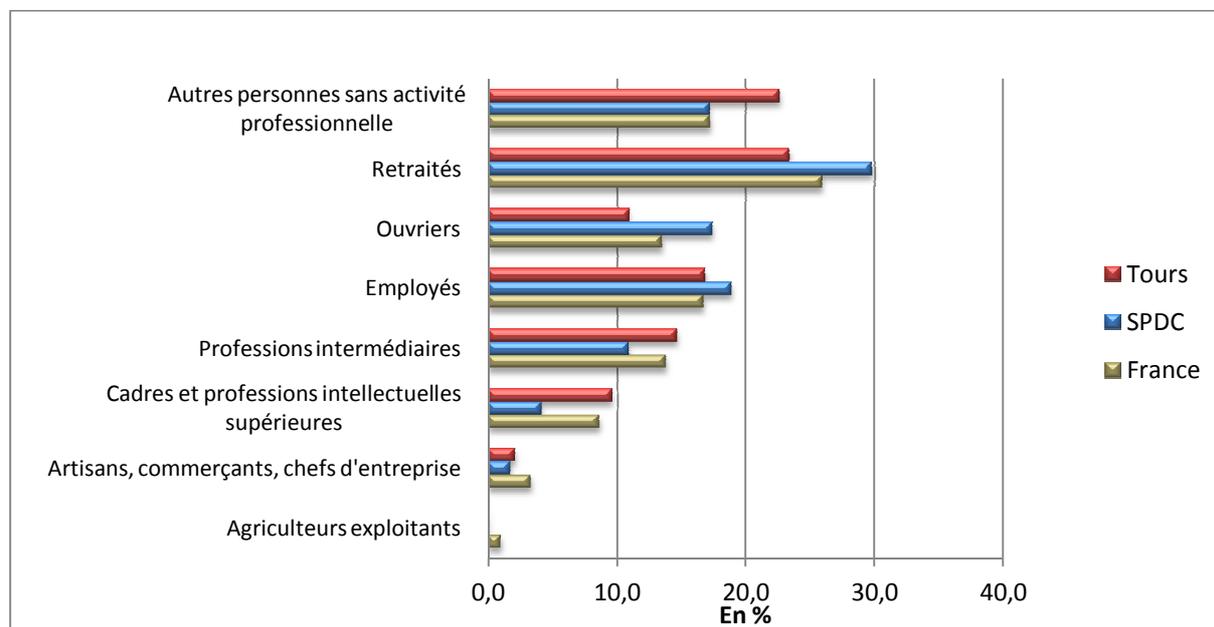


Figure 7: Catégories socio-professionnelles des habitants (de 15 ans et plus) de Tours, de Saint-Pierre-des-Corps et de la France en 2009 (INSEE)

D'autre part, une certaine « froideur » caractériserait les tourangeaux (entretiens des habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). Bien que ce point soit revenu à plusieurs reprises au cours des entretiens, il n'est pas nécessairement négatif ou discriminant. Pour certains, cette distance n'est pas particulièrement dérangeante ou s'effacerait une fois le contact établi.

1.2.3. Une tendance à la domination tourangelle peu appréciée

Le troisième aspect abordé par les corpopétrussiens concerne la municipalité et la dimension politique de la ville. Contrairement aux tourangeaux, ce point a été évoqué spontanément par les habitants de Saint-Pierre-des-Corps interrogés, conscients d'un rapport d'échelle et de pouvoir entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Il ressort des entretiens réalisés l'image d'une municipalité de Tours hégémonique qui cherche à s'affirmer et tient peu compte des communes alentours. La politique menée par la municipalité est remise en question : elle a par exemple été jugée comme menant une politique de droite depuis Jean Royer⁶⁴ (malgré une majorité à gauche) lors d'un entretien, ou encore comme ne tenant que trop peu compte de ses habitants. L'ensemble des éléments évoqués semble converger vers l'image négative d'une puissance tourangelle qui se positionne comme l'entité dominante dans un rapport de force avec les communes voisines, et particulièrement avec Saint-Pierre-des-Corps. Cela s'expliquerait par la plus petite taille de Saint-Pierre-des-Corps, par l'histoire moins importante

⁶⁴ Jean Royer fut maire de Tours de 1959 à 1995.

et glorieuse de la commune ainsi que par sa tradition ouvrière et communiste. Les mots choisis par les corpopétrussiens pour caractériser la ville de Tours expriment particulièrement ce rapport de force.



Figure 8 : Tours vue par les Corpopétrussiens
Source : Enquête entretien – novembre 2013

Les mots choisis par les corpopétrussiens pour définir Tours à la fin de chaque entretien tels que *Agréable*, *Accueil*, *Culturelle* d'une part et *Bourgeoise*, *Fermée*, *Narcissique* d'autre part révèlent bien les éléments à la fois positifs et négatifs. Le décalage avec la représentation qu'ont les tourangeaux de leur commune s'exprime bien : on a ici une image accentuée et plus affirmée de Tours, image également plus politisée et moins positive.

2. *La ville de Saint-Pierre-des-Corps*

Dans un second temps, nous nous intéressons aux représentations concernant la ville de Saint-Pierre-des-Corps. Comme pour Tours, on peut observer un décalage entre le point de vue des tourangeaux et des corpopétrussiens. Ce décalage s'observe principalement sur l'image reflétée par Saint-Pierre-des-Corps à l'extérieur. Le passé ouvrier et les souvenirs de la période de reconstruction ainsi que la couleur politique participent à cette image. Cependant, en toute logique, les habitants de Saint-Pierre-des-Corps défendent leur ville, qui n'a que peu d'importance pour les tourangeaux ayant une connaissance partielle de la commune, et se rattachant aux caractéristiques qui transparaissent le plus.

2.1. *Une ville vécue positivement par ses habitants*

2.1.1. *Saint-Pierre-des-Corps, une ville défendue par ses habitants*

Le discours des corpopétrussiens met en avant les aspects positifs de la ville afin de lutter contre les aprioris que peuvent avoir les gens à l'encontre de la ville. Globalement, les habitants considèrent que la ville est méconnue et qu'il y a des préjugés liés à l'orientation politique de la ville, à la tradition ouvrière, à l'architecture de la reconstruction⁶⁵ et à la mauvaise image du quartier de la Rabaterie. Les habitants ne semblent pas nier la part de réalité dans cette image négative, mais pensent davantage que les préjugés accentuent cette réalité et que la ville de Saint-Pierre-des-Corps ne mérite pas ce jugement aussi sévère. C'est pourquoi ils ont tendance à défendre leur ville et à mettre en avant ses avantages et ses aspects positifs.

⁶⁵ Saint-Pierre-des-Corps est considérée comme une ville reconstruite puisqu'elle a été détruite à 85% lors des bombardements de la seconde Guerre Mondiale.

L'ensemble des habitants interrogés disent se sentir bien dans leur commune. On peut ici prendre l'exemple d'une femme de 28 ans arrivée à Saint-Pierre-des-Corps depuis 3 ans, qui a pu constater le décalage entre l'image négative de la ville et la réalité du vécu dans cette dernière. En effet, beaucoup de collègues lui avaient déconseillé de s'y installer, renvoyant une image de banlieue sensible et dangereuse, qui plus est communiste. Pourtant, depuis son installation, elle s'y sent bien (ou pas plus mal qu'ailleurs) et profite des avantages de la ville. Un des avantages particulièrement mis en avant par plusieurs habitants est le côté vert de la ville, le côté « campagne à la ville », avec de la végétation, des jardins publics et privés, de petits chemins (notamment dans la partie ouest à proximité de l'autoroute, appelée le Vieux-Saint-Pierre), etc. (entretiens avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). Globalement, la ville de Saint-Pierre-des-Corps apparaît comme plus calme, plus aérée et plus conviviale que Tours. D'autres avantages ont également été mentionnés, comme les prix et les impôts locaux plus avantageux. Comme le montre le tableau ci-après, les loyers et le prix à la vente sont plus abordables à Saint-Pierre-des-Corps. Concernant les taxes, seule la taxe d'habitation est nettement plus avantageuse à Saint-Pierre-des-Corps, contrairement aux taxes foncières qui sont approximativement au même niveau qu'à Tours, après une augmentation significative ces dix dernières années⁶⁶.

	Tours	Saint-Pierre-des-Corps
Taxe d'habitation (2013)	21,52%	14,47%
Taxe foncière sur les propriétés bâties (2013)	21,55%	21,57%
Taxe foncière sur les propriétés non bâties (2013)	34,58%	35,56%
Loyers (prix moyen en € du m ² habitable) (2013)	Appartement	8,86
	Maison	9,56
Prix à la vente (prix moyen en € du m ² habitable) (2013)	Appartement	/
	Maison	1983

Figure 9: Tableau de comparaison des taxes d'habitations, taxes foncières, loyers moyens et prix du foncier moyen entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps

Sources : Commune de Tours, Nouvelle République, www.lacoteimmo.com

Le fait d'avoir une gare TGV sur le territoire communal est également perçu comme un avantage, puisqu'il permet notamment de relier Paris en 1h environ, ainsi que d'autres villes de France. La gare est ainsi perçue comme un point marquant de la ville, mais pas comme quelque chose qui la caractérise aux yeux des habitants, contrairement aux personnes extérieurs à la ville. Enfin, il faut souligner la tendance à relativiser les aspects négatifs de la ville, tendance présente chez plusieurs personnes interrogées qui disent qu'on s'habitue à « *la tristesse du bâti* » par exemple ou encore que le quartier de la Rabaterie n'est pas si sensible que ça (en journée du moins) (Ibid.).

⁶⁶ La taxe foncière à Saint-Pierre-des-Corps : <http://www.proxiti.info>

Cette tendance à défendre la ville de Saint-Pierre-des-Corps ne signifie pas que les habitants ignorent et n'abordent pas les éléments négatifs de leur ville. Ils en parlent d'ailleurs plus spontanément que les habitants de Tours ne le font avec leur commune. Plusieurs éléments négatifs ou contraintes ont ainsi été mentionnés, comme le manque de couleur et le bâti un peu « quelconque », le manque de commerces, l'organisation dans et autour de la gare (inadaptée à sa fonction, manque de stationnements, etc.), le fait que la commune soit inondable, etc. (Ibid.). Néanmoins, il faut noter que les différents points négatifs de la ville dont les habitants ont conscience ne les empêchent pas de se sentir bien dans leur commune, contrairement à ce que disent les préjugés. La plupart des corpopétrussiens interrogés sont d'ailleurs attachés à leur commune, quelle que soit la durée de résidence.

2.1.2. *Un climat politique communiste apprécié*

Les entretiens avec les corpopétrussiens révèlent que la dimension politique est fortement imprégnée au sein de la commune de Saint-Pierre-des-Corps. La principale particularité de la ville est sa tradition communiste.

Aux yeux des habitants de la ville, la dimension politique ne semble pas être un problème, que ce soit pour les nouveaux arrivants ou pour les personnes résidant dans la commune depuis de nombreuses années. En effet, Marie-France BEAUFILS, le maire charismatique de Saint-Pierre-des-Corps, semble être appréciée au sein de la commune. De plus, les habitants soulignent les points positifs liés à l'équipe municipale et l'orientation politique de la ville : les valeurs telles que la solidarité, les actions sociales mises en place, l'ouverture et l'écoute vis-à-vis des habitants, le dynamisme instauré par la municipalité ou encore les programmes de constructions lancés dernièrement comme au niveau du centre-ville (réaménagement de la place de la mairie, nouveaux immeubles)... Le discours des habitants semble donc nous indiquer que l'orientation politique des habitants et de la municipalité n'entrave pas son fonctionnement et ne fait pas de Saint-Pierre-des-Corps une ville moins bien gérée, mais possède même certains avantages. Ces avantages ressortent beaucoup de l'entretien que nous avons eu avec Martine BELNOUE, la première adjointe de Saint-Pierre-des-Corps, qui ajoute « *ça va avec cette couleur politique* » (entretien avec Mme Belnoue, 1^{ère} adjointe à Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). De plus, elle est emplie de fierté lorsqu'elle décrit sa ville, notamment par son appartenance à la « *classe moyenne* » qui présente également « *le plus bas revenu par habitant de tout le département* » (Ibid.).

2.1.3. L'identité ouvrière : entre ancrage et évolutions

De même que pour l'identité bourgeoise tourangelle, nous pouvons considérer à partir des entretiens avec les corpopétrussiens un certain ancrage de l'identité ouvrière et d'une population modeste. Cependant, les évolutions sont constatées par tous sur ce point de vue.

L'identité ouvrière et cheminote est en effet liée à l'histoire⁶⁷. Elle serait encore aujourd'hui reflétée à l'extérieur par les zones industrielles de Saint-Pierre-des-Corps et par l'architecture de la ville. Selon les personnes rencontrées, cette identité reste plus ou moins présente. En effet, des évolutions semblent modifier, selon les personnes, de manière plus ou moins lente la structure sociale de la ville. Les évolutions qui ont été mentionnées concernent l'arrivée de populations étrangères dans les décennies précédentes (dans le quartier de la Rabaterie notamment), les programmes de constructions de logements de ces dernières années et l'arrivée récente de nouvelles populations, de classes moyennes voire plus aisées, qui souhaitent habiter non loin de Tours ou qui travaillent à Paris.

Aujourd'hui, les corpopétrussiens semblent avoir une image relativement diversifiée de la population, notamment du fait de la présence de personnes d'origine étrangère. Malgré les évolutions récentes, d'autres caractéristiques qui semblent être ressenties par les habitants sont celles d'un statut social globalement peu élevé et aux revenus peu élevés, et d'une population relativement âgée. En effet, comme l'a montré la figure 7, les retraités, ouvriers et employés sont plus représentés à Saint-Pierre-des-Corps qu'à Tours (contrairement aux catégories socio-professionnelles supérieures). Nous pouvons également noter que le revenu net horaire moyen en 2010 est de 11,3 euros contre 12,7 euros à Tours (la moyenne nationale étant de 12,4 euros). Concernant l'âge de la population, Saint-Pierre-des-Corps compte 25,45% de personnes de plus de 60 ans en 2010, ce qui est supérieur aux pourcentages de tourangeaux et de français de plus de 60 ans (respectivement 21,72% et 22,32%), et qui marque une différence significative en termes de population.



Figure 10 : Saint-Pierre-des-Corps vue par ses habitants
Source : Enquête entretien – novembre 2013

Enfin, les mots choisis par les corpopétrussiens pour définir leur ville à la fin de l'entretien tels que *Sociale*, *Cheminote*, *Ouvrière*, *Simple* ou encore *Solidaire* sont très variés et se rattachent au cadre de vie, aux valeurs et actions politiques ainsi qu'à l'identité de la ville et des habitants. Ces mots ont plutôt tendance à exprimer les côtés positifs qui ressortent des particularités de la ville. Cela montre la volonté des habitants de défendre leur commune tout en ayant conscience des réalités de la ville.

⁶⁷ Notamment par le bouleversement engendré par l'arrivée du chemin de fer. Cf. Partie 1 : Une histoire commune marquée par des différences de développement et des divergences d'idéologie.

2.2. *Le point de vue des tourangeaux : une image partielle mais marquée*

Lors des cinq entretiens réalisés avec les habitants de Tours, peu d'éléments ont globalement été développés concernant Saint-Pierre-des-Corps, peut-être par manque d'intérêt ou de connaissance.

2.2.1. *Saint-Pierre-des-Corps, une ville méconnue par les tourangeaux*

Les tourangeaux admettent généralement eux-mêmes qu'ils connaissent peu la ville et qu'ils ne s'y rendent que rarement. En effet, en l'absence de proches résidant à Saint-Pierre-des-Corps, les tourangeaux n'ont pas de raisons particulières de s'y rendre en dehors de la gare TGV et du centre commercial des Atlantes. Ce manque de connaissance influe nécessairement sur leur vision de la commune. Certains précisent que leur propos ne reflètent que partiellement la ville et qu'ils ne veulent donc pas la juger. Ils s'appuient donc plus sur des clichés que sur leur vécu, contrairement aux corpopétrussiens qui ont une pratique de la ville de Tours. Cela nous permet de dire que les tourangeaux interrogés se sont dessinés ce qu'on peut considérer comme une image *brute* de la ville de Saint-Pierre-des-Corps.

2.2.2. *L'image brute de Saint-Pierre-des-Corps*

Il semble que cette image brute que les tourangeaux ont de Saint-Pierre-des-Corps s'appuie sur des clichés et des stéréotypes, ainsi que sur les échos qui existent au sujet de la ville.

La première image qui apparaît est celle d'une ville ouvrière et cheminote. Ce point de vue historique de la ville a été mentionné automatiquement comme point le plus marquant par les tourangeaux rencontrés, mais a finalement été peu développé. Pourtant, malgré les évolutions parfois constatées (programmes de constructions, nouvelles populations), cette image de la ville ouvrière et cheminote semble toujours persister auprès des tourangeaux. Cela peut notamment s'expliquer par le cadre urbain de la ville, avec des maisons cheminotes, de nombreuses usines et hangars qui donnent l'impression d'une ville industrielle, ou encore l'impression visuelle importante donnée par le chemin de fer dans la ville.

L'image brute de la ville de Saint-Pierre-des-Corps s'exprime également au travers du bâti, élément le plus visible depuis l'extérieur de la commune. L'architecture de la reconstruction apparaît comme un échec et déplaît fortement. Elle est jugée « *pas esthétique* », « *ratée* » ou « *triste* » (entretiens avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013) et contribue à rendre la ville déplaisante vue de l'extérieur⁶⁸. Par ailleurs, d'autres constats ont été faits. C'est le cas pour la tradition communiste de la commune : plusieurs tourangeaux en ont parlé alors qu'ils n'ont pas abordé la dimension politique au sujet de leur commune. L'orientation politique de Saint-Pierre-des-Corps semble donc être une particularité marquante qui caractérise la commune. Elle contribue également à donner à Saint-Pierre-des-Corps une image de ville ouvrière. Enfin, plusieurs personnes nous parlent d'une population diversifiée, métissée et parfois défavorisée, notamment au sein de certains quartiers.

⁶⁸ Ces adjectifs sont similaires à ceux employés par Michel Lussault lors de sa description de Saint-Pierre-des-Corps dans *Tours : image de la ville et politique urbaine* (1993).

L'ensemble de ces caractéristiques combinées, bien qu'elles semblent globalement peu approfondies, contribuent à donner une image brute mitigée de Saint-Pierre-des-Corps. Malgré qu'il ait été mentionné que le Vieux-Saint-Pierre soit plutôt agréable et qu'il y avait tout de même certaines activités présentes à Saint-Pierre-des-Corps, les personnes interrogées affirment qu'elles ne souhaiteraient pas y vivre car la ville n'est pas attirante. La présence d'une image négative de la ville persiste donc en arrière-plan. Cette image n'est pas à nier : si elle ne ressort pas du point de vue de la personne interrogée, elle semble relativement répandue dans l'environnement tourangeau et dans les stéréotypes collectifs. Cette image négative concerne à la fois la ville et ses habitants, qui par le passé ont souvent été associés à de la « *racaille* » ou des personnes au chômage (Ibid.). Bien que présente, cette image négative paraît toujours relativement bien imprégnée dans l'esprit des tourangeaux, mais les évolutions de la ville ont tendance à l'atténuer. Toutefois, il faut signaler que la seule personne qui avait une connaissance plus approfondie de Saint-Pierre-des-Corps considère que l'image négative est formée de préjugés qui ne correspondent pas réellement à la réalité de la ville.

2.2.3. *Une ville très rattachée à sa gare*

Dans ce contexte global de méconnaissance et de représentations basées sur une image brute de Saint-Pierre-des-Corps, la gare apparaît comme le lieu le plus connu par les tourangeaux. La gare TGV constitue selon eux un élément phare de la ville cité à l'unanimité.

La prépondérance de la gare dans les représentations semble être liée à l'histoire cheminote de la ville. On pourrait alors considérer que la présence de la gare TGV s'inscrit, aux yeux des tourangeaux, dans la continuité du passé cheminot de la ville. Ainsi, comme le dit une personne interrogée, « *on a l'impression qu'à Saint-Pierre-des-Corps, tout est un peu lié au ferroviaire* » (entretien avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). Par ailleurs, la gare TGV revêt pour les tourangeaux une dimension pratique. En effet, elle offre les liaisons que n'offrent pas la gare de Tours au niveau national. Elle est donc vue comme un élément utile participant à l'accessibilité de l'agglomération tourangelle à l'échelle nationale (et notamment par rapport à la liaison avec Paris pour les personnes qui font l'aller-retour quotidiennement).



Figure 11 : Saint-Pierre-des-Corps vue par les tourangeaux

Source : Enquête entretien – novembre 2013

Pour conclure, nous pouvons dire que les mots choisis par les tourangeaux pour décrire Saint-Pierre-des-Corps tels que *Ferroviaire*, *Ouvrière*, *Passage*, ou encore *Communiste* expriment bien l'importance du ferroviaire et de la gare TGV, qui font de la ville un lieu de passage, ainsi que les caractéristiques marquantes depuis l'extérieur, c'est-à-dire une ville ouvrière, communiste, reconstruite, à la population populaire et diversifiée. Il faut cependant noter que ces mots n'ont pas une connotation négative. Ce sont simplement des faits retraçant la réalité de Saint-Pierre-des-Corps depuis l'extérieur.

Pour conclure sur la représentation des villes de Tours et des Saint-Pierre-des-Corps par leurs habitants, nous pouvons d'abord constater un décalage significatif à travers l'ancrage de l'image de deux communes aux caractéristiques divergentes. Sans jugement de valeur sur les caractéristiques rattachées à chacune des deux communes, nous pouvons toutefois dire que l'image de Tours reflète davantage celle d'une ville agréable, attractive, forte de son histoire et à tendance bourgeoise. Tandis que celle de Saint-Pierre-des-Corps fait plutôt référence à une sphère plus modeste, socialement marquée par sa population ouvrière, sa tradition maraîchère et ferroviaire et par les actions et les valeurs portées par la municipalité communiste.

Un décalage révélateur est également perceptible dans l'image que les habitants ont de chaque commune en fonction de leur lieu de résidence. Autrement dit, les différences de perception de Saint-Pierre-des-Corps entre les tourangeaux et les corpopétrussiens (il en est de même pour Tours) suggèrent l'existence de rapports asymétriques et d'une certaine séparation entre les deux communes dans les représentations. Ils parlent également des corpopétrussiens comme : « *ceux de l'autre côté* » ou encore « *là-bas chez les rouges* » (entretiens avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). Ce rapport à la ville de Saint-Pierre-des-Corps montre particulièrement bien le rapport ambigu entre les deux communes avec l'image négative de Saint-Pierre-des-Corps présente en arrière-plan. En résumé, « *les gens de Saint-Pierre-Des-Corps n'ont pas une très bonne opinion de ceux de Tours et inversement* » (Ibid.)

B. Une entente politique complexe et franche

La dimension politique tient une place importante dans les rapports qu'entretiennent Tours et Saint-Pierre-Des-Corps. Les discours tenus par les élus des deux municipalités reflètent et expriment ententes et mésententes au sein de ce couple. Lors d'entretiens menés auprès de Martine BELNOUE, 1^{ère} adjointe de Saint-Pierre-Des-Corps et de Nicolas GAUTREAU, adjoint à Tours, nous

avons pu appréhender cette dimension politique de l'interterritoire. Bien que les deux municipalités soient de gauche, communiste à Saint-Pierre-des-Corps et socialiste à Tours, nous avons pu discerner certaines divergences dans leurs rapports institutionnels.

1. La nécessité d'établir des consensus malgré les divergences de point de vue

Un premier point intéressant à retenir est leur réponse lorsque nous leur demandons à chacun comment caractériser les relations entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. En effet, Martine BELNOUE dit d'un ton relativement franc : « *Elles ont été coupées physiquement par la présence de l'autoroute* » (entretien avec les élus de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). La représentation de cette infrastructure imposante comme une fracture urbaine est partagée par les élus de chaque commune ; l'adjoint de Tours en parle lui aussi comme d'une « *frontière* » qu'il faudrait perméabiliser pour rapprocher les deux villes (Ibid.). De son côté, Nicolas GAUTREAU hésite un peu pour répondre à cette première question, il cherche ses mots puis nous dit finalement que « *c'est délicat* », qu'il « *ne voudrait pas dire des choses trop négatives* »⁶⁹ (Ibid.). Enfin, il finit par caractériser les relations entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps comme « *complexes et franches* » (Ibid.). Tout comme l'a exprimé la première adjointe de Saint-Pierre-Des-Corps, quand quelque chose a besoin d'être dit, c'est dit, puis ils avancent, ils trouvent un terrain d'entente.

Nicolas GAUTREAU exprime également les réticences de Saint-Pierre-Des-Corps envers certains points de l'intercommunalité⁷⁰. Dans la même idée, Marine BELNOUE affirme que la commune de Saint-Pierre-Des-Corps a conscience qu'elle doit travailler avec Tours pour « *l'intérêt général* » (Ibid.), et que cela se passe relativement bien. Le consensus décrit donc parfaitement les prises de décisions au sein du couple Tours – Saint-Pierre-Des-Corps et dans l'agglomération. Par ailleurs, elle nous confie que tout le monde peut s'exprimer lors des conseils communautaires, et que lorsque Saint-Pierre-Des-Corps n'est pas d'accord, les élus le font savoir mais qu'il est nécessaire de prendre une décision et d'avancer.

Un désaccord est d'ailleurs présent concernant l'utilisation des batardeaux de la digue entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. En effet, ces dernières empêcheraient l'inondation d'atteindre Tours en accentuant celle qui toucherait Saint-Pierre-des-Corps, afin notamment de sauvegarder un nombre très important de logements et surtout les équipements présents à Tours comme l'hôpital Bretonneau⁷¹. Les corpopétrussiens, élus comme habitants, ne soutiennent pas leur utilisation en cas de crue. Certaines sources rassurent en affirmant qu'elles ne seront pas utilisées⁷², mais l'incertitude règne, la question semble encore être à l'étude au regard du peu d'informations officielles sur le sujet.

Établir un consensus pour ces deux communes n'est pas évident au regard de leur différences, Tours étant la ville-centre et Saint-Pierre-des-Corps la commune périphérique défendant depuis toujours ses particularités⁷³. Cette dernière ayant un poids démographique et politique moins

⁶⁹ Cette réponse est en mettre en parallèle au refus exprimé par un autre adjoint de Tours que nous souhaitons rencontrer, qui disait alors : « *Je ne peux pas me permettre de juger Saint-Pierre-des-Corps* ».

⁷⁰ Comme par exemple concernant la délégation de la compétence énergie. Cf. Partie 3, II.C.1.3.2 Des divergences présentes entre les communes.

⁷¹ Ces informations sont issues de l'entretien réalisé avec Nicolas GAUTREAU.

⁷² Cf. Article du site ville inondable : <http://villeinondable.epjt.fr/?tag=digue>

⁷³ Cf. Partie Histoire, III.C. Les premières tentatives infructueuses de coopération inter-communale

important que celui de Tours, Martine BELNOUE nous explique que c'est généralement la commune périphérique qui doit faire des concessions afin de déboucher sur un consensus, selon elle.

2. L'opinion politique et l'histoire influent sur la vision des habitants

Lors des entretiens menés auprès des tourangeaux et des corpopétrussiens, il est ressorti un réel sentiment d'opposition, de divergence au niveau politique. En effet, lorsque nous abordons la question de la dimension politique, les deux communes sont vues comme « *antagonistes* ». Cette vision semble s'être construite par rapport aux tensions passées – dont certaines persistent encore aujourd'hui comme la question des inondations – entre les deux villes. Le refus de Saint-Pierre-des-Corps de fusionner avec Tours dans les années 1960 est également revenu plusieurs fois dans nos entretiens avec les corpopétrussiens⁷⁴.

D'autre part, le peu de projets et d'intérêts communs entraîne aujourd'hui une impression de « *chacun pour soi* » (entretiens avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013) entre les deux communes. Cependant, selon un habitant de Saint-Pierre-Des-Corps, « *ce ne sont que les États-majors qui s'opposaient* » (Ibid.). En effet, plusieurs habitants de Tours et aussi de Saint-Pierre-Des-Corps ont exprimé le fait que toutes ces oppositions étaient très politiques et symboliques, et qu'elles ne se reflétaient pas dans la vie quotidienne des habitants d'une commune comme de l'autre.

Malgré ce fort sentiment d'opposition politique et de manque d'une réelle coopération, les habitants ont conscience qu'il existe des interactions entre les deux communes, notamment via Tour(s) Plus. Cependant, ces relations, ce travail en commun sur certain projet est décrit par les habitants de Tours et de Saint-Pierre-Des-Corps comme une obligation. En effet, lorsque l'on aborde la question du couple Tours – Saint-Pierre-Des-Corps, une habitante de Tours répond que « *l'on ne peut pas parler de couple puisqu'un couple est lié* ». Tours et Saint-Pierre-Des-Corps sont « *deux voisins* » qui interagissent par « *obligation* » (Ibid.).

Afin de mettre en évidence l'image du couple que se font les habitants des deux communes, nous leur avons proposé de réaliser des cartes mentales à la fin de chaque entretien⁷⁵. La représentation du couple s'est faite de différentes manières, d'une part par la réalisation de schémas et d'autre part par des dessins. Nous nous sommes alors aperçu que pour les tourangeaux, le couple Tours / Saint-Pierre-Des-Corps était représenté en mouvement (schéma avec flèches) alors que pour les corpopétrussiens, il semblait figé par les caractéristiques propres à chaque ville. Cette constatation, qui peut être une simple coïncidence ne peut pas se généraliser, elle peut tout simplement relever des modes de penser du peu de personnes interrogées, sans avoir un rapport direct avec le lieu de vie.

⁷⁴ Ces derniers nous expliquaient une vision quelque peu amplifiée de la réalité, car la volonté était alors plus à la coopération qu'à la fusion, même si cette fusion était abordée par Jean Royer à l'époque. Cf. Partie 1 : Une histoire commune marquée par des différences de développement et des divergences d'idéologie

⁷⁵ Cf. Partie Méthode d'analyse de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps

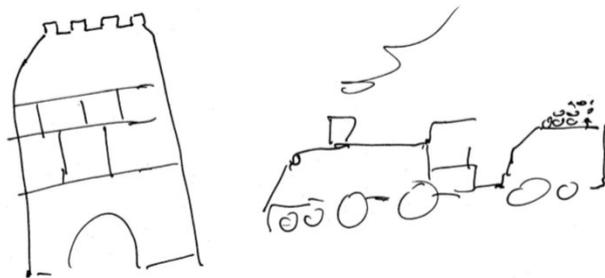


Figure 12: Carte mentale réalisée par M.B., habitant de Saint-Pierre-des-Corps, Novembre 2013

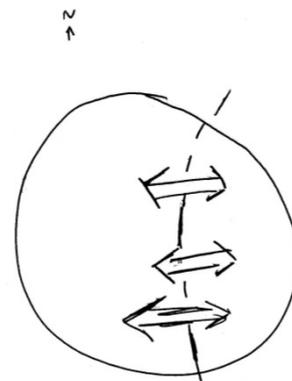


Figure 13: Carte mentale réalisée par M.G., habitant de Tours, Novembre 2013

Pour ce qui est des dessins évoquant le couple, Saint-Pierre-des-Corps est représenté par des symboles forts du territoire comme une locomotive qui transporte du charbon ou encore les emblèmes du parti communiste. Ces éléments retracent le passé et le développement de la commune. Quant aux symboles représentant Tours, qui sont une tour ou bien sa cathédrale, ils font référence à son histoire, sa culture et son patrimoine⁷⁶. Ces dessins sont en lien direct avec les différences entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps que nous avons mis en exergue dans la partie précédente. Ainsi, chacune des cartes mentales possède des éléments qui permettent de distinguer clairement les deux communes ce qui montre bien une certaine hétérogénéité au sein de ce couple, fortement influencée par leur histoire, et probablement par les tensions que nous avons abordé.

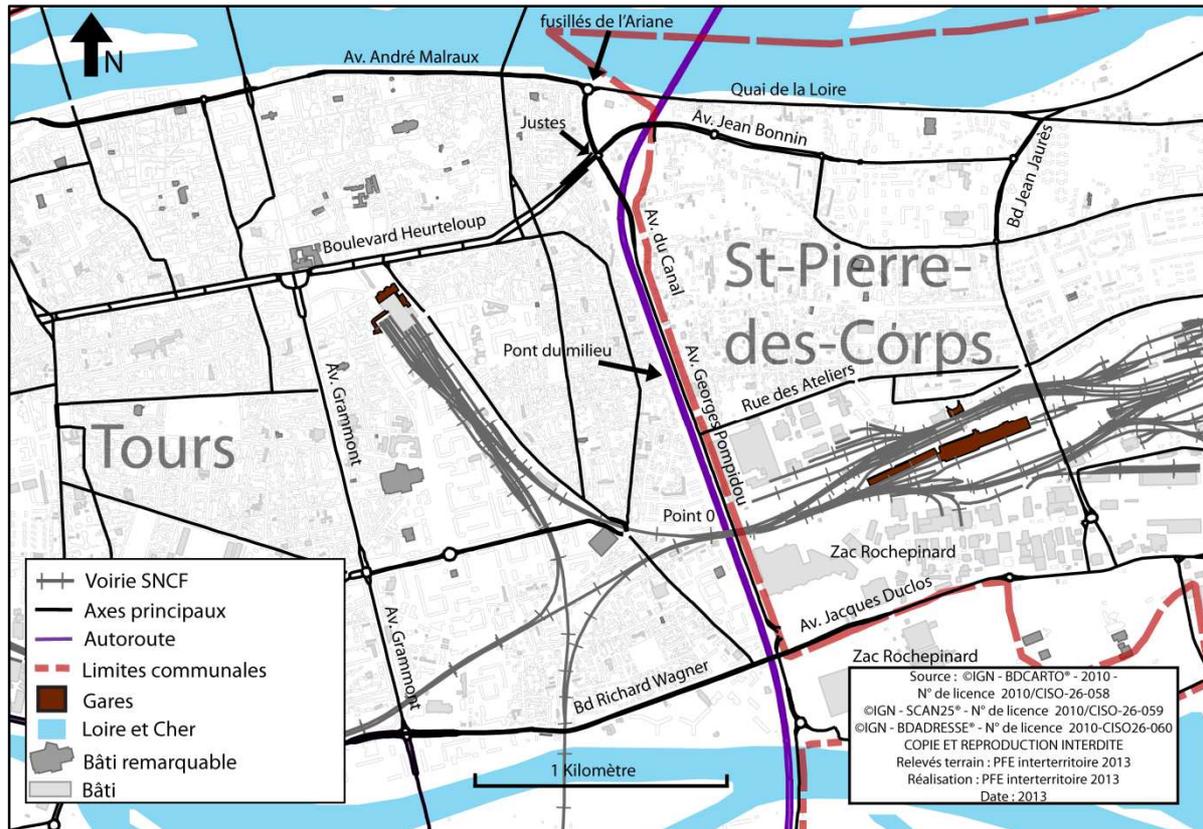
Pour terminer sur cette entente politique relative, disons simplement que Nicolas GAUTREAU n'a réussi à nous parler que du projet de co-générateur biomasse lorsque nous lui demandions comment se caractérisait concrètement la coopération entre les deux villes. Ainsi, et malgré les efforts décrits par les deux élus, et espérés par les habitants, il reste des efforts conséquents à faire afin d'arriver à une réelle entente, toujours franche mais moins complexe. Cependant, et comme le rappelle Marie-France BEAUFILS lors de l'inauguration du Point Zéro en 2009⁷⁷, ces coopérations et ces consensus doivent se faire sans toucher à tout ce qui est cher aux corpopétrussiens, notamment leur identité en tant que territoire indépendant de Tours.

⁷⁶ La totalité des cartes mentales réalisées se trouvent en annexe.

⁷⁷ Une vidéo la montre réagissant spontanément: « Attention, il faudra quand même garder le rouge ! » lorsqu'une élue de Tours conclue la cérémonie : « espérons qu'un jour le rouge et le blanc deviennent du rose ».

II. Des marqueurs physiques témoignant de ce clivage symbolique

Les images des relations parfois conflictuelles entre les deux villes s'affirment également du point de vue de tous les acteurs rencontrés par des éléments physiques constituant une rupture entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps. En effet, certains des habitants interrogés, ainsi que les élus et techniciens rencontrés, expriment le fait qu'il existe des marqueurs physiques participant aux logiques de séparations au sein du couple. L'ensemble de cette partie présente de nombreuses références aux rues de part et d'autre de la frontière, la carte suivante indique ces axes, et rend également compte de l'étroite corrélation entre frontière institutionnelle et autoroute A10.



Carte 4 : Localisation des principaux axes de circulation et lieux étudiés

A. L'évidence de deux villes coupées par l'autoroute

1. L'existence de cette coupure dans les représentations des personnes rencontrées

Sur les cartes mentales schématiques, les deux communes sont quelques fois séparées par un trait plus ou moins marqué (trait épais, fin ou en pointillé) qui représente l'autoroute A10. Deux cartes montrent les échanges entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps, échanges signifiés par des flèches. Le discours d'une habitante de Saint-Pierre-Des-Corps reflète également ceci puisque qu'elle exprime cette impression de « *frontière* » que constitue l'autoroute car « *il y a des points de passages obligés* » (entretiens avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013).

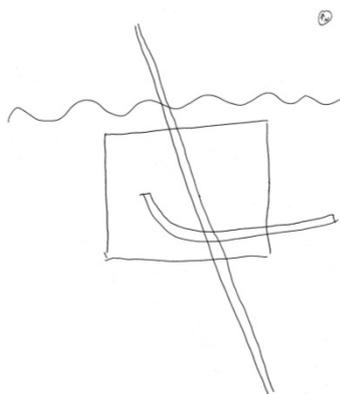


Figure 14: Carte mentale réalisée par M. M., habitant de Tours, novembre 2013

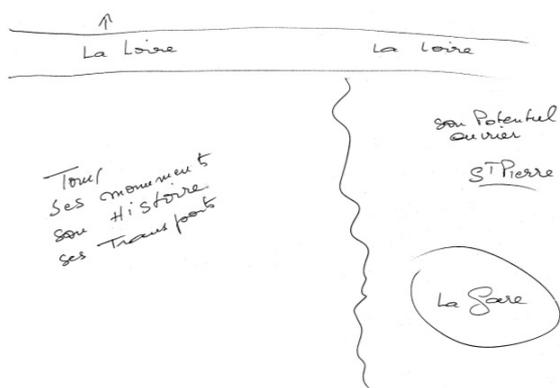


Figure 15: Carte mentale réalisée par Mme C., habitante de Tours, novembre 2013

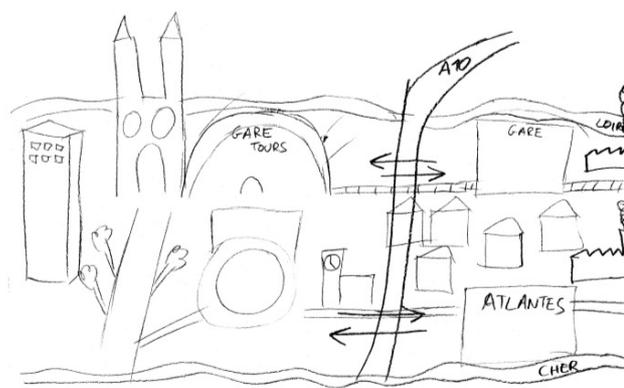


Figure 16: Carte mentale réalisée par M. B., habitant de Tours, novembre 2013

Lors des entretiens, il est également ressorti que Saint-Pierre-des-Corps a été mise de côté. En effet, la présence de l'autoroute laisse à penser que « *Saint-Pierre-des-Corps a été coupé de l'agglomération* » (entretiens avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013)⁷⁸. De plus, nous avons observé que les aménagements pour protéger les habitants des nuisances engendrées par l'autoroute n'ont pas été faits de la même manière à Tours et à Saint-Pierre-des-Corps (manque de protections sonores et visuelles du côté de Saint-Pierre-des-Corps).

Pour la majorité des habitants, l'autoroute est un des lieux évocateurs du couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps, un marqueur fort de l'interterritoire. Cette infrastructure routière est évoquée en premier lieu lorsque nous parlons des relations entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. La plupart des personnes interrogées associent l'autoroute à la limite communale. En effet, les habitants des deux communes se sentent passer d'une ville à l'autre lorsqu'ils franchissent l'autoroute qui marque, pour eux « *la frontière* » (sept habitants sur les dix rencontrés ont mentionné ce terme) entre la commune de Tours et celle de Saint-Pierre-des-Corps (Ibid.). Pour certains habitants cette coupure qu'exprime l'autoroute n'est pas seulement une séparation

⁷⁸ Ce fait est un point négatif du tracé actuel de l'autoroute, alors déploré par la municipalité de Tours comme par celle de SPDC lors de sa création. Cf. Partie 1 : Une histoire commune marquée par des différences de développement et des divergences d'idéologie

physique mais aussi une séparation idéologique ou psychologique. La très faible perméabilité de cette dernière est renforcée dans le discours de certains habitants puisqu'ils estiment qu'il est plus aisé de traverser la Loire, élément naturel séparant, mais dont les traversées sont facilitées par l'Homme, que l'autoroute, élément séparant créé par l'Homme et dont les points de passages sont plus rares et moins visibles.

Par ailleurs, lors d'un entretien avec l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours, Céline TANGUAY⁷⁹ évoque, elle aussi, l'autoroute comme marqueur d'une fracture forte entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Mme TANGUAY estime qu'il n'y a pas d'aménagement spatial qui crée du lien entre l'est et l'ouest du territoire, notamment du fait de l'autoroute qui est une frontière physique entre ces deux communes.

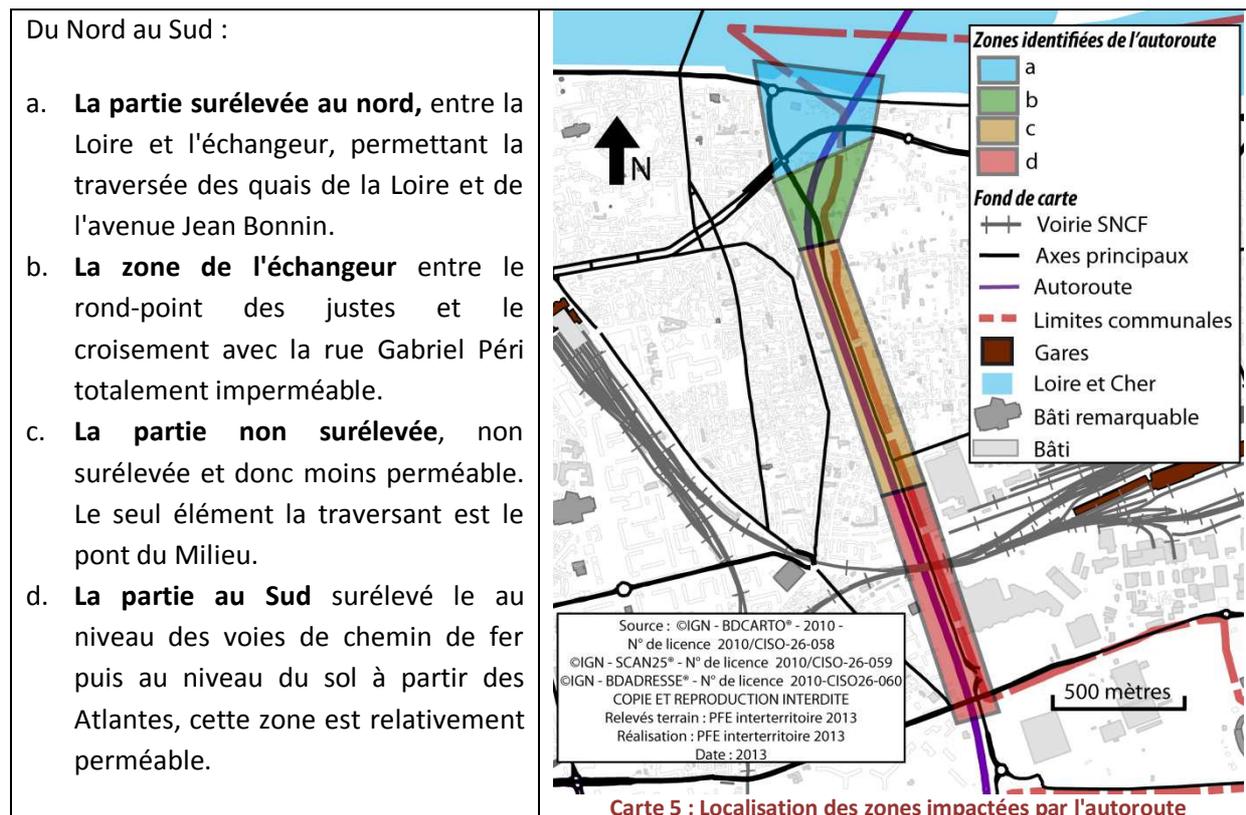
2. L'autoroute comme élément physique qui fait blocage

L'autoroute se trouvant le long de la limite administrative, elle en devient un marqueur spatial logique. Toute personne souhaitant passer devrait prendre l'une des "portes" pour effectuer la traversée entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, par exemple via le pont du Milieu⁸⁰. Certes, d'autres éléments constituent une barrière et doivent être traversés par le biais de ponts ou de tunnels comme la Loire, le Cher ou encore la ligne de chemin de fer. Cependant, la corrélation avec la frontière en renforce l'effet barrière, d'autant plus qu'il s'y ajoute un nombre conséquent d'autres marqueurs.

Tout d'abord, il faut prendre en compte les différentes formes que prend l'autoroute. Cette deux fois trois voies, pourra être divisée en quatre zones qui affectent la frontière communale comme le montre la carte ci-dessous.

⁷⁹ Architecte et paysagiste, en charge des espaces publics à l'atu.

⁸⁰ Le pont du Milieu est indiqué par une flèche noire au centre de la carte précédente (Cf. Carte n°4)



a. La partie Nord

Elle est faiblement impactée par la présence de l'autoroute. Les voitures doivent certes passer sous l'autoroute, mais cette traversée est très libre et peu contraignante, le lieu ne présentant pas de dénivelé ni de détour à réaliser.



Photographie 3 : Les quais de la Loire côté Saint-Pierre-des-Corps
 Source : Etudiants PFE 2013 – interterritorialiser

b. La zone de l'échangeur

Cette zone bien que relativement petite laisse place à un mur infranchissable uniquement visible du côté Saint-Pierre des Corps. Il surplombe les maisons du quartier de sa façade blanche ponctuée de structures métalliques. Ce mur finalement très froid et imposant, pourrait faire penser à une cloison infranchissable s'il était sortie de son contexte. L'absence d'action artistique ou de verdure n'aide pas à améliorer la perception du mur. Pour exemple, plaçons-nous depuis la rue des Bastes où le mur peut donner la sensation de constituer une impasse (voir photo ci-dessous).



Photographie 4 : Le mur de l'échangeur



Photographie 5 : Vue de l'échangeur depuis la rue des Bastes

Source : Etudiants PFE 2013 - interterritorialiser

Nous pouvons comparer ce mur à la levée verte qui longe l'autoroute pendant une longue distance côté Tours. Celle-ci est certes moins austère au regard mais elle constitue également une barrière. La digue, devant protégée la ville des inondations, permet également de cacher l'autoroute et d'en réduire les nuisances. Son impact est non négligeable de par sa linéarité et sa hauteur qui donnent l'impression d'arriver au bout de la ville face à un mur vert. Cette « levée verte » donne lieu à de vraies impasses, confortant ainsi le sentiment d'arriver au bout d'un territoire.



Photographie 6 : La "levée verte" au bout de la rue

Source : Etudiants PFE 2013 - interterritorialiser

c. La partie non surélevée

L'emprise au sol de l'autoroute gagne beaucoup en ampleur avec l'ajout à ses côtés de la digue verte du côté de Tours, et de l'avenue du Canal du côté Saint-Pierre-des-Corps. La sensation de coupure est donc d'autant plus grande que l'élément est imposant. En ajoutant ces éléments, il y a plus de 50 mètres de largeur au sol, et à cela s'ajoute la levée réduisant les nuisances sonores et visuelles en hauteur.



Photographie 7 : l'autoroute A10 au cœur de l'agglomération tourangelle



Photographie 8 : Emprise au sol de l'autoroute et de l'avenue du Canal
Source : Etudiants PFE 2013 - interterritorialiser

Le pont du Milieu, unique passage entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps avant que l'autoroute ne redevienne surélevé, devient alors une réelle porte, au milieu d'une barrière, notamment pour les usagers piétons.



Photographie 9 : Le Pont du Milieu
Source : Etudiants PFE 2013 – interterritorialiser

d. La partie Sud

Le caractère surélevé de l'autoroute lui permet une meilleure perméabilité notamment via l'Avenue Richard Wagner et le Point Zéro, cependant la digue de Tours et la présence du technicentre viennent perturber les échanges entre les deux villes.

Le Point Zéro est marqué par la présence de nombreux parkings, de la digue, des voies ferrées et de l'autoroute qui le surplombe. L'accumulation de tous ces paramètres laisse place à un endroit atypique, délaissé et sortant de l'ordinaire par rapport aux alentours en termes de sensations, d'images et de pratiques. Cet espace n'a rien en commun avec les zones résidentielles à proximité, qu'elles soient tourangelles ou corpopétrusiennes, ou encore avec la zone d'activité côté Saint-Pierre-des-Corps. C'est un espace de passage, relativement impersonnel et parfois anxiogène, notamment la nuit.



Photographie 10 : Sous l'autoroute au niveau du Point Zéro

Source : Etudiants PFE 2013 - interterritorialiser

L'autoroute est donc un élément très fort dans le paysage urbain d'un point de vue visuel, mais aussi dans les usages de par les contraintes qu'elle apporte. Sa corrélation partielle avec la limite communale renforce l'effet de séparation notamment à cause de sa perméabilité limitée à quelques axes particuliers cités précédemment.

B. Des marqueurs territoriaux appuyant un rapport asymétrique entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps

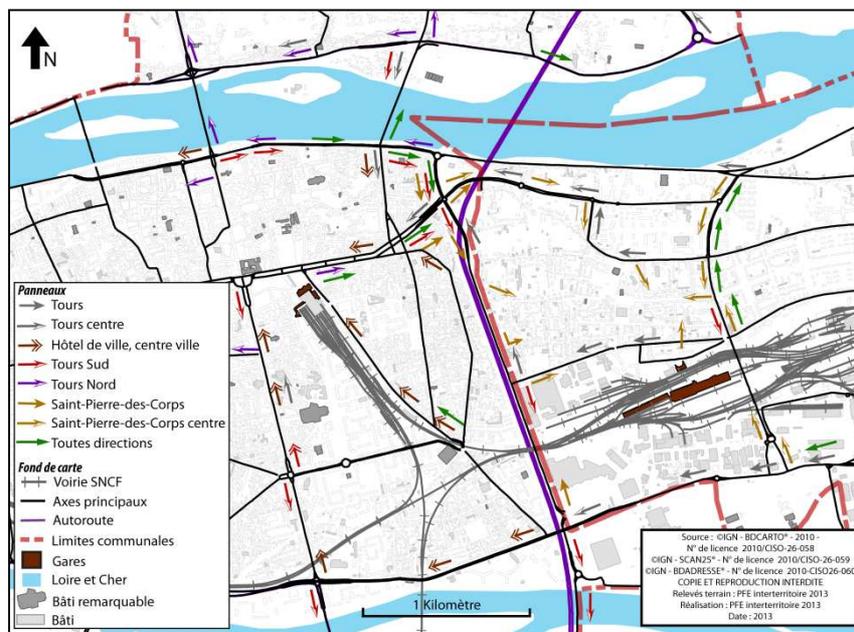
À travers notre étude terrain⁸¹, nous avons identifié différents marqueurs territoriaux, tels que les panneaux signalétiques, les entrées de villes et d'autres symboles forts du territoire. Ces derniers nous ont semblé témoigner d'un clivage relatif entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

1. Des panneaux signalétiques routiers témoignant d'une certaine asymétrie

Pour les communes ayant la compétence de la signalétique routière sur leur territoire, les panneaux directionnels et d'entrée de ville permettent d'étudier les axes privilégiés ainsi que d'en

⁸¹ Cf. Partie Méthode d'analyse de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps.

interpréter les rapports de force et l'éventuelle affirmation des communes l'une par rapport à l'autre. De plus, ce sont des éléments aidant à la compréhension de l'espace par ses usagers. Les limites de l'espace étudié sont les grands axes de Tours entre l'avenue Grammont, le Boulevard Jean Jaurès, la Loire et le Cher, à l'exception du Quai Marmoutier qui permet d'observer la montée sur l'autoroute du côté Nord. Nous pouvons considérer cet espace comme faisant partie de la zone d'influence de la frontière⁸², soit un interterritoire spatial relativement large.



Carte 6: Répartition des panneaux indicateurs dans Tours et Saint-Pierre-des-Corps

1.1. Deux passages principalement fléchés entre les deux villes

Tours et Saint-Pierre-des-Corps s'accordent à mener l'ensemble de leurs flux vers deux points. Le plus important est le rond-point des Justes, à la jonction entre le Boulevard Heurteloup et l'Avenue Jean Bonnin, qui constitue la seule entrée fléchée pour la ville de Saint-Pierre-des-Corps. Ce fléchage peut se justifier en partie par la présence de l'échangeur autoroutier à proximité de cet espace.

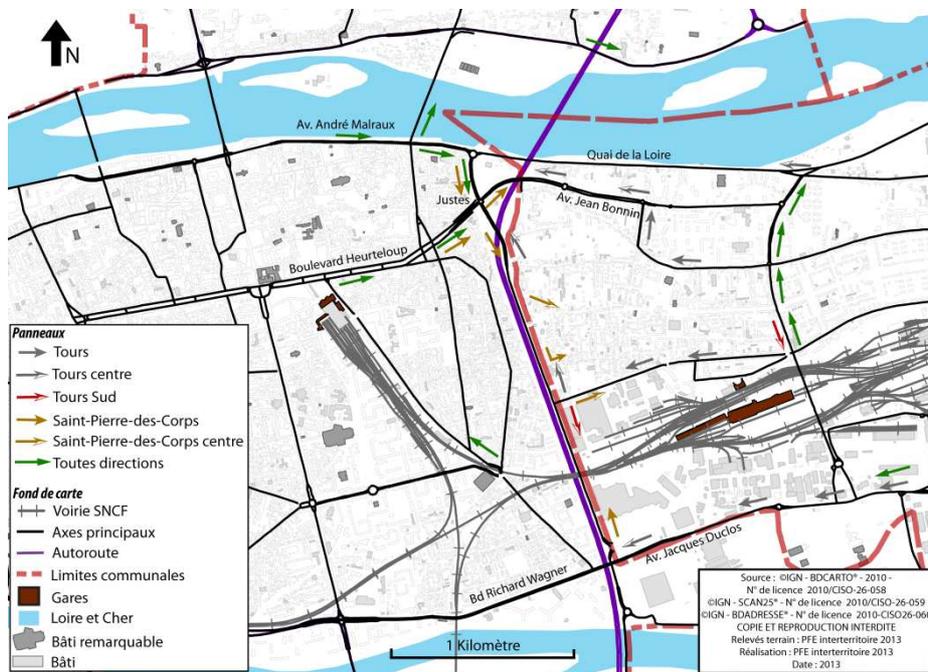
L'autre point de passage est situé au sud entre le Boulevard Richard Wagner et l'Avenue Jacques Duclos. Cependant ce dernier n'a de fléchage que depuis Saint-Pierre des Corps, ne servant à première vue que pour les voitures arrivant du Sud ou alors voulant se rendre à Tours Sud. Tours flèche cet axe uniquement pour sa zone commerciale.

Il est à noter que le pont du Milieu ne constitue pas vraiment un point de passage privilégié par les communes, Saint-Pierre-des-Corps n'indiquant Tours qu'à la dernière intersection avant la traversé de la limite communale, soit à 50 mètres du pont, tandis que Tours de son côté ne flèche pas la ville voisine à proximité de ce pont. Il en est de même pour le Point Zéro qui ne présente quant à lui aucun fléchage, d'un côté comme de l'autre.

⁸² Cf. Chapitre 1 – Partie 1 : Définition de la frontière

1.2. Des indications témoignant d'un rapport d'une ville centre à sa périphérie

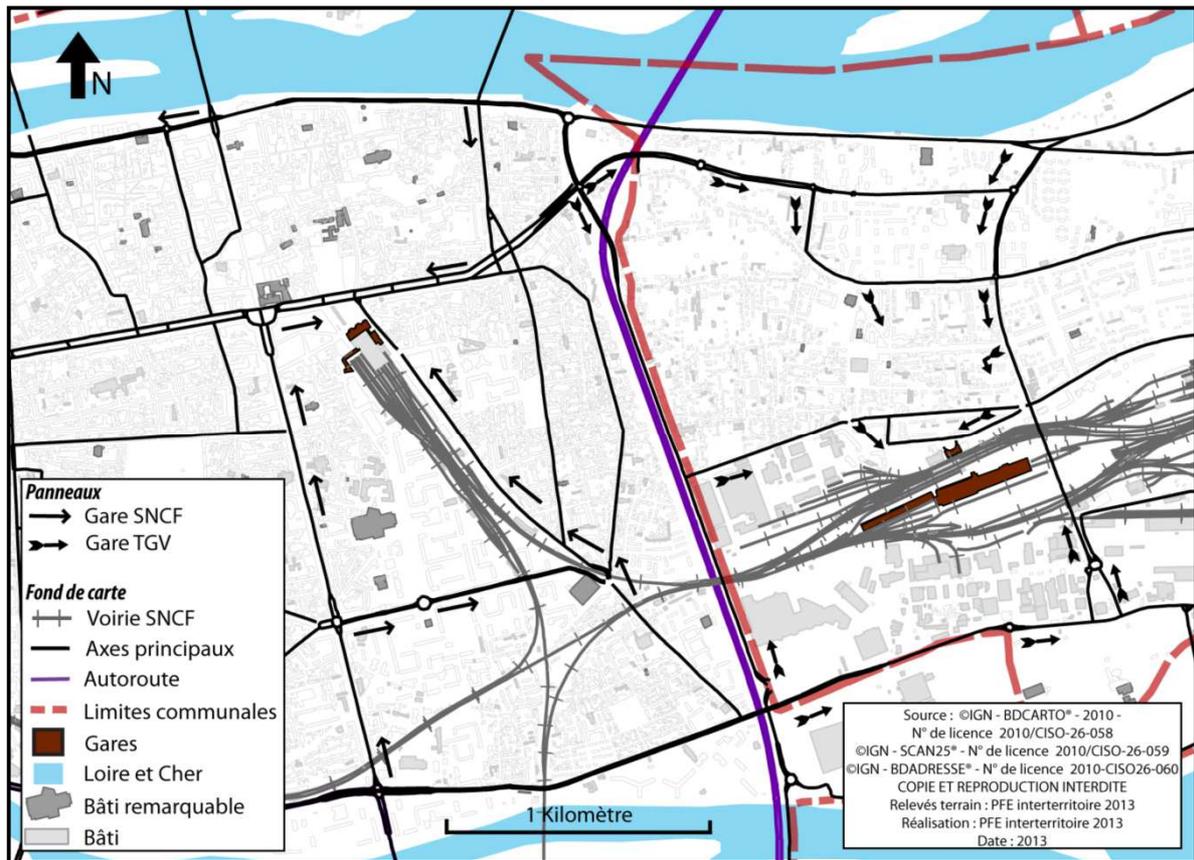
Dans cette sous-partie, nous commencerons par étudier la manière dont sont indiquées les villes l'une par rapport à l'autre, puis l'influence qu'ont les gares sur ce fléchage, notamment par le rayonnement des panneaux indicateurs.



Carte 7 : Répartition des panneaux indicateurs pointant d'une ville vers l'autre

Au regard des résultats de cette étude, Tours indique peu la ville de Saint-Pierre-des-Corps, et ce n'est qu'à une distance très faible de cette dernière, une centaine de mètres, qu'une indication directionnelle est donnée. Au contraire, Saint-Pierre-des-Corps est relativement marquée par l'influence de Tours qui est fréquemment fléchée, l'ensemble des axes étudiés débouchant sur un panneau indiquant Tours, Tours centre ou encore Tours Sud comme le montre la carte ci-dessus.

Dans les deux communes, les panneaux les plus utilisés sont ceux qui indiquent le centre-ville ou la gare. Ces derniers dénotent d'un effet concentrique important. Il est intéressant de constater que la gare SNCF de Tours est autant indiquée que la gare TGV sensée rayonner de façon plus importante. La ville de Tours flèche exclusivement sa gare tout comme le fait Saint-Pierre-Des-Corps, comme le montre la carte suivante, à l'exception du rond-point entre Boulevard Heurteloup et l'Avenue Jean Bonnin fléchant la gare TGV. Cette dernière a donc une influence étonnamment faible vis à vis de celle de Tours.

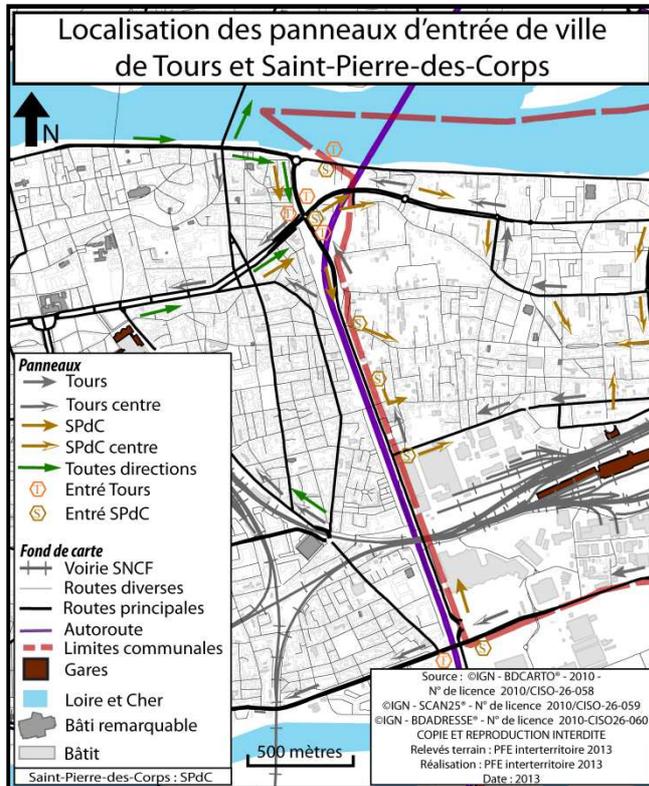


Carte 8 : Fléchage des gares à Tours et à Saint-Pierre-des-Corps

Notre principal ressenti de cette première observation des panneaux directionnels confirme le rapport de force entre une ville centre principale et une ville périphérique, qui elle se tourne avec plus d'aisance vers la commune centre de l'agglomération. De plus, la gare TGV, équipement pourtant d'échelle communautaire, est très peu indiquée à Tours.

2. L'affirmation de Tours par ses entrées de ville

Il faut noter que nous analysons ici uniquement les entrées de ville par le biais des panneaux. Seul trois panneaux de sortie de ville étaient présents entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, leur localisation ne permet cependant pas de tirer des conclusions sur le rapport entre les deux communes.



Carte 9 : Localisation des panneaux d'entrée de ville

Nous comptons 11 panneaux d'entrée de ville au niveau des zones mitoyennes entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps : six marquent celle de la ville de Saint-Pierre-des-Corps et cinq marquent celle de Tours. Le premier point d'analyse qui apparait est une certaine concentration de ces panneaux au niveau du « rond-point des Justes », qui fait la jonction entre les boulevards Heurteloup / Jean Bonnin et l'avenue Georges Pompidou, ainsi que de la sortie de l'autoroute A10. C'est un lieu très fréquenté, qui concentre les flux provenant à la fois de l'autoroute, de l'est tourangeau, de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours.

Il s'agit d'un lieu particulièrement marquant puisqu'en tant qu'entrée majeure de la ville de Tours par l'est, le cadre est caractérisé par des éléments urbains imposants. En effet, le boulevard Heurteloup constitue un grand boulevard arboré bordé par des bâtiments relativement hauts (de R+1 à R+5), dont certains à l'architecture typique de la région.



Figure 17 : Vue du boulevard Heurteloup depuis le rond-point des Justes



Photographie 11 : Entrée de SPdC par le rond-point des Justes et l'avenue Jean Bonnin

Source : Etudiants PFE 2013 - interterritorialiser

Depuis le rond-point des Justes ou la sortie d'autoroute, le boulevard donne une impression de grandeur avec un effet d'aspiration vers l'intérieur de la ville de Tours. À contrario, le côté Est du rond-point, en direction de Saint-Pierre-Des-Corps, tranche avec cet aspect très urbain. Le boulevard Jean Bonnin est moins urbain, plus végétalisé, et présente moins de constructions. En effet, il faut pénétrer dans la ville pour retrouver des constructions au caractère urbain plus affirmé.

De même qu'aux abords du rond-point des Justes, les deux communes ont également implanté toutes deux un panneau d'entrée de ville au niveau du quai de la Loire au nord, et du boulevard Richard Wagner / avenue Jacques Duclos au sud. Si au nord, ces panneaux sont positionnés au même endroit au niveau de l'emplacement de la limite communale, leur position est plus particulière au sud. En effet, le panneau d'entrée de ville de Tours est situé juste après le franchissement de l'autoroute, au début du boulevard Richard Wagner. De même, le panneau d'entrée de ville de Saint-Pierre-des-Corps est positionné après le pont de l'autoroute côté est, au début de l'avenue Richard Duclos. Ainsi, cette signalétique semble indiquer que l'ensemble de la zone de la vallée du Cher se situe sur le territoire de Saint-Pierre-des-Corps, ce qui n'est pas réellement le cas. Nous avons donc à l'ouest, l'image de la ville de Tours urbaine et résidentielle, avec le grand boulevard et les immeubles de la vallée du Cher, tandis qu'à l'est, l'entrée de ville signalisée de Saint-Pierre-Des-Corps donne davantage l'image d'une zone commerciale voire industrielle si l'on poursuit sur l'avenue Jacques Duclos et la vallée du Cher.



Photographie 12 : Entrée de ville Saint-Pierre-des-Corps
Source : google street view



Photographie 13 : Entrée de ville Tours
Source : google street view

Cette signalétique particulière montre que l'autoroute et le pont la franchissant ne semblent être « attribués » à aucune des communes, tel un interstice entre les deux villes. Ce dernier possédant une épaisseur et un contenu, il peut être caractérisé d'interterritoire selon la définition présentée en début de rapport (Cf. Introduction).



Photographie 14 : L'autoroute A10, l'interstice entre les panneaux d'entrée de ville de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, vue depuis le pont reliant le boulevard Richard Wagner à l'avenue Jacques Duclos

Source : Etudiants PFE 2013 - interterritorialiser

En dehors des deux entrées nord (le rond-point des justes et l'entrée sur le boulevard Heurteloup d'une part, le quai de la Loire d'autre part) et de l'entrée du boulevard Richard Wagner, la ville de Tours ne possède pas d'autres panneaux d'entrée de ville. Ainsi, l'entrée de ville au niveau du pont du Milieu, axe beaucoup moins passant que les grands boulevards et non fléché, n'est pas indiquée, ce qui confirme le rôle de passage de proximité de ce pont tout comme le Point Zéro, malgré un trafic non négligeable. Cela est intéressant dans le sens où la ville de Saint-Pierre-des-Corps a implanté davantage de panneaux en des endroits distincts. On retrouve à Saint-Pierre-des-Corps d'autres panneaux d'entrée de ville en divers lieux : à l'est du pont du Milieu ainsi qu'à l'entrée des deux rues pénétrantes qui débudent au carrefour avec l'avenue Georges Pompidou (à savoir la rue Gabriel Péri et la rue des ateliers). Il semble donc que la ville de Tours se concentre davantage sur les grandes entrées urbaines.

Ainsi, nous pouvons dire qu'au niveau de la zone mitoyenne entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps, les entrées relativement imposantes de la ville de Tours marquent son caractère urbain et son statut de ville centre, en opposition à celles de Saint-Pierre-Des-Corps, moins imposantes et qui marque plus la fonction industrielle et commerciale de ville.



Photographie 15 : Entrée de Saint-Pierre-des-Corps par le pont du Milieu



Photographie 16 : Intersection entre l'avenue G.Pompidou et la rue Gabriel Péri côté Saint-Pierre-des-Corps

Source : Google street view

3. Les symboles forts le long de l'autoroute et de l'avenue Georges Pompidou

En plus de la présence de l'autoroute et de l'implantation des panneaux signalétiques et d'entrée de ville, d'autres marqueurs territoriaux sont positionnés à proximité immédiate de l'autoroute.

3.1. Les symboles imposants du côté Est

Deux de ces symboles sont situés sur la commune de Saint-Pierre-des-Corps. Il s'agit d'une part du technicentre, grand bâtiment industriel qui affiche l'inscription « Technicentre de Saint-Pierre-des-Corps » en lettres capitales rouge. Cet élément est largement visible par les automobilistes depuis l'autoroute. Il peut donc participer à associer la zone située à l'est de l'autoroute à la ville de Saint-Pierre-des-Corps, et qui plus est à un certain caractère industriel.

De même, le château d'eau constitue un élément visuel marquant situé à l'est de l'autoroute, juste au sud du technicentre. Cet ouvrage, plus haut que les bâtiments environnants, porte l'inscription « Tours Saint-Pierre-des-Corps ». Il est visible à la fois depuis les voies de circulation (autoroute et avenue Georges Pompidou) et depuis les voies de chemin de fer, point de passage nécessaire pour bon nombre de trains, et notamment ceux au départ de Tours en direction de l'est et donc de Saint-Pierre-des-Corps. Ainsi, cet espace à proximité du château d'eau peut être considéré comme un lieu de passage entre les deux communes du fait de la double inscription présente sur cet ouvrage. Il a notamment été mentionné comme tel au cours d'un entretien par une personne interrogée.



Photographie 17 : Le château d'eau « Tours Saint Pierre des Corps »



Photographie 18: Le technicentre de Saint-Pierre-Des-Corps vu depuis la levée

Source : Etudiants PFE 2013 - interterritorialiser

3.2. La digue de Tours, un symbole à utilité multiple

Cette digue, bien qu'ayant un intérêt premier plus fonctionnel que paysager, laisse place à une montagne verte, là où Saint Pierre-des-Corps se retrouve directement à côté de l'autoroute, ce qui semble impacter sur la perception de l'autoroute depuis chaque commune. Depuis Tours elle

peut sembler cachée, dans un ailleurs, au-delà de la colline. La digue permet non seulement une protection visuelle, mais également une protection acoustique et sert de lieu de promenade et ce malgré le niveau sonore élevé dû à la proximité de l'autoroute A10. Du côté de Saint-Pierre-des-Corps, l'autoroute est bien présente donnant ainsi l'aspect d'être à côté d'un périphérique urbain.



Photographie 19 : La butte, une alternative face à la vision de l'autoroute
Source : Etudiants PFE 2013 - interterritorialiser

3.3. *L'espace transfrontalier de la ZAC de Rochepinard*

La ZAC de Rochepinard⁸³ est particulière car tous les habitants ne sont pas en accord concernant son appartenance à Tours ou à Saint-Pierre-des-Corps. La présence d'un panneau indiquant Saint-Pierre-des-Corps juste après le pont vers l'avenue Jacques Duclos laisse à penser que l'ensemble de la zone commerciale n'est pas situé sur la ville de Tours. Cette ZAC nous a alors paru comme étant un symbole fort de l'interterritoire, puisqu'en plus de l'incertitude liée à son appartenance, ce centre commercial en périphérie de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps présente un réel intérêt communautaire. En effet, les nouvelles polarités périphériques commerciales ne peuvent être administrées uniquement par la commune support (Vanier, 2010). La ZAC de Rochepinard peut alors illustrer l'existence d'un espace transfrontalier tel que nous l'avons défini précédemment⁸⁴.

4. *Des morphologies urbaines différentes*

Ici, nous rechercherons les différences entre les deux villes pouvant contribuer notamment à un sentiment *d'être ailleurs*. Il existe également des similarités, des éléments du paysage que nous retrouvons d'un côté comme de l'autre, mais nous ne nous concentrerons pas sur ces dernières dans cette partie. L'objectif est ici de faire ressortir la disparité de traitement urbain entre les deux villes, pouvant contribuer au sentiment du changement de paysage urbain, et laissent transparaître une discontinuité dans l'urbanisation.

4.1. *L'Architecture et les variations urbaines globales*

⁸³ Zone d'activités (Ikea, Atlantes, vallée du cher...) située proche de la sortie « Tours-Sud » de l'Autoroute, à la fois sur le territoire de Tours et sur celui de Saint-Pierre-des-Corps.

⁸⁴ Cf. Chapitre 1 – Partie 1 : Définition de la frontière

En sillonnant les deux villes à proximité de la frontière, notamment sur la partie Nord qui est résidentielle de part et d'autre, Tours est apparue plus dense. Cette sensation est notamment due aux nombreux bâtis pignon sur rue, et de surcroits pour la plupart collés les uns aux autres. Saint-Pierre-des-Corps est constituée de maisons moins espacées mais également moins hautes et comportant un jardin clôturé. Visuellement Saint-Pierre-des-Corps semble plus vert, de par l'espace dédié à la verdure qui est plus grand, mais également par la présence de petites maisons de ville faisant écho à une urbanisation péricentrale.



Photographie 20 : Rue du représentant Bodin (Tours)



Photographie 21 : Rue Martin Audené (Saint-Pierre-des-Corps)

Source : Google street view



Photographie 22 : Structure marquant l'entrée de la ville de Saint-Pierre-des-Corps

Source : Etudiants PFE 2013 - interterritorialiser

Le même constat peut être fait sur les bords de Loire. Tours présente un quai et de grands platanes au niveau de la route, donnant à nouveau une sensation d'environnement minéral et puissant. Au contraire, Saint Pierre-des-Corps laisse place à des espaces en friches suivis de la Loire à vélo entourée de verdure. De plus, il n'y a aucun grand arbre du côté de Saint-Pierre-des-Corps, le cadre naturel prenant une plus grande place en abandonnant la pierre au profit de la terre dans un sentiment plus bucolique.



Photographie 23 : Evolution des bords de Loire de Saint-Pierre-des-Corps

Source : Etudiants PFE 2013 - interterritorialiser

4.2. Les gares



Photographie 24 : Gare de Tours



Photographie 25 : Gare de Saint-Pierre-des-Corps

Source : Etudiants PFE 2013 - interterritorialiser

Les deux gares présentent des différences notables. Tours possède une ancienne gare, récemment rénovée et classée monument historique. Devant la gare, se trouvent une grande place majoritairement minérale avec quelques arbres entourée de commerces, l'office de tourisme et le centre des congrès le Vinci. Un réel espace vitrine lors de l'arrivée sur Tours montre une ville développée et ayant une importance régionale.



Photographie 26 : Place de la Gare de Tours donnant sur le Vinci

Source : claireenfrance.fr

La gare de Saint-Pierre-des-Corps présente des atouts plus conformes aux architectures modernes et épurées des gares TGV. Elle n'a face à elle qu'une place minérale peu aménagée. Cet espace est petit et les voitures passent de surcroît à moins de deux mètres des personnes s'y trouvant. Elle ne fait pas aussi forte impression que la gare de Tours. Elle ressemble plus à un lieu de passage qu'à une réelle place de gare, où l'on peut s'arrêter comme le dénote le manque de commerces ou de cafés aux abords de la gare.

Ici le manque d'envergure de la gare TGV se fait ressentir, expliquant en parti le fléchage concentrique de chaque ville pour sa gare. C'est comme si Saint-Pierre-des-Corps disposait simplement d'une gare de RER de banlieue.

Les deux villes ont donc un certain nombre d'éléments donnant des ambiances totalement différentes de part et d'autre de la frontière. « *Ce sont bien le canal d'hier et l'autoroute d'aujourd'hui qui lient ces deux ensembles, mais n'en font pas pour autant un territoire urbain homogène et cohérent.* » (Histoire du canal T2, 2011, p.26). Cependant, le manque de cohérence dans l'espace urbain peut également se faire au sein d'une même ville sans que les usagers n'y prêtent attention ou la considèrent comme témoignant d'une fracture urbaine⁸⁵. D'un autre côté, certains passages, comme le pont du Milieu, font état d'une cohérence urbaine dans le bâti de part et d'autre de l'autoroute.

C. Des relations amenées à évoluer malgré les clivages physiques

Malgré la prédominance de l'autoroute exprimant une forte séparation physique dans les discours des habitants, certains d'entre eux évoquent des éléments physiques qui relient ces deux communes. En effet, la Loire est représentée la plupart du temps sur les cartes mentales et apparaît également dans les entretiens. C'est un élément commun à la ville de Tours et à celle de Saint-Pierre-des-Corps, qui permet également aux habitants de situer les deux villes lors de réalisation de cartes mentales. Cependant, les habitants appuient tout de même le fait que le traitement paysager n'est pas le même à Tours et à Saint-Pierre-des-Corps, et que le rapport entre la ville et son fleuve est également différent. La Loire instaure donc une certaine continuité entre ces deux villes mais des évolutions sont encore possibles pour, peut-être, renforcer les liaisons entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps.

Le caractère ferroviaire du territoire est également symbolisé la plupart du temps sur les cartes mentales. Certains habitants le représentent par la présence d'une ou des gares et/ou par le chemin de fer qui relie les deux gares. Cet élément ressort lui aussi dans les entretiens. Les gares et la liaison ferroviaire entre celles-ci permettent de connecter les deux communes. Pourtant, un habitant de Saint-Pierre-Des-Corps exprime le fait qu'il ressent davantage la dualité entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps du fait des deux gares. Ce clivage s'exprime puisque chaque commune possède sa propre gare. Saint-Pierre-Des-Corps n'aurait, selon lui, pas souhaité que sa gare devienne une gare TGV: « *on sent que ce n'est pas une gare pensée par la commune* » (entretien avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). Ces propos ne semblent cependant pas cohérents avec ceux de la première adjointe de Saint-Pierre-Des-Corps qui exprimait au contraire le fait que Saint-Pierre-des-Corps s'était « *battue* » pour avoir une gare TGV (entretien avec Mme BELNOUE, 1^{ère} adjointe à Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013).

⁸⁵ Nous pouvons donner l'exemple de la Cité du Général Renault au milieu du quartier Tonnellé de Tours.

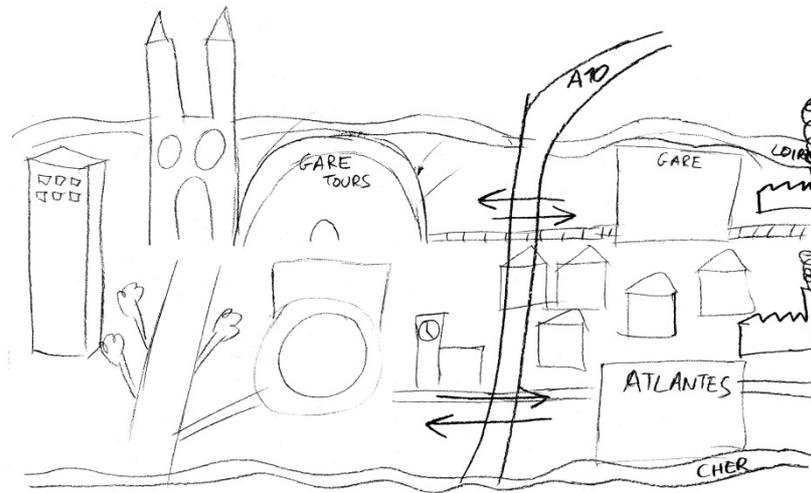


Figure 18: Carte mentale réalisée par M. B., habitant de Tours, novembre 2013

Une des représentations les plus marquées en ce qui concerne le clivage au sein du couple Tours / Saint-Pierre-Des-Corps est celle d'une corpopétrussienne qui a dessiné deux personnes pour représenter les relations et les positions entre les deux communes. Tours est représentée par une vieille dame, ayant eu son heure de gloire du temps de la royauté. Selon elle, cette vieille dame regarde vers l'Ouest, vers Nantes, vers Angers, et aussi vers le Nord, vers Paris, même si elle ne veut pas l'avouer. L'habitante de Saint-Pierre-Des-Corps a choisi de représenter sa ville par un adolescent en bleu de travail. Autrefois petit garçon, il grandit pour devenir un homme. Son regard se porte vers Tours : il voudrait qu'ils se rapprochent, mais « *la vieille dame le snobe* » (entretien avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). Pour conclure, l'habitante voit le couple comme composé d'un adulte qui perd en puissance (Tours) et d'un enfant qui devient adulte (Saint-Pierre-des-Corps). Ces choix de représentations des communes révèlent les différences qui persistent au sein de ce couple. Nous pouvons alors penser que l'autoroute donne une excuse à Tours pour ne pas se tourner vers Saint-Pierre-des-Corps, puisqu'elle constitue une barrière peu perméable entre les deux communes.



Figure 19: Carte mentale réalisée par Mme W, habitante de Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013

Dans le même esprit d'évolution des relations entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps, une autre corpopétrussienne a représenté le couple en forme de papillon, avec une aile plus grosse pour Tours. D'après elle, le papillon représente la collaboration des deux communes. En effet, le couple devrait s'envoler, c'est-à-dire que les deux communes pourraient faire quelque chose d'efficace ensemble. Mais selon elle, la présence de l'autoroute est l'un des freins à cette collaboration. Elles pourraient donc constituer un véritable ensemble urbain continu, mais cette coupure physique formée par l'autoroute reste présente, et constitue un réel obstacle à cette entente et à cette uniformité spatiale.

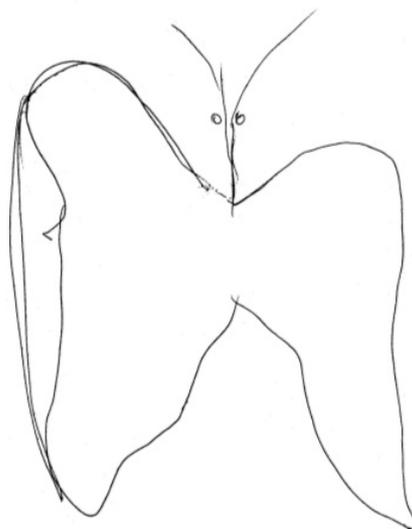


Figure 20 : Carte mentale réalisée par Mme C. habitante de Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013

Ainsi, la plupart des éléments traduisant la spatialité de l'interterritoire participe, du point de vue des habitants interrogés, à la fois à la séparation physique dans l'espace et à la différence entre les deux communes. Les habitants citent d'eux même l'autoroute qui est un marqueur fort de cette coupure et qui est associée à la limite communale. Cependant, même si la quasi-totalité des personnes interrogées insistent sur la frontière physique que forme à leurs yeux l'autoroute, il existe des composantes spatiales qui instaurent une certaine continuité entre les deux communes.

Synthèse générale :

D'une manière générale, les représentations que l'on se fait de la réalité participent à cette réalité. Ainsi, nous avons pu voir dans cette partie l'importance que revêtent les images, les idées que se font les habitants, les élus et les services techniques des relations entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Dans ces représentations essentiellement symboliques, bon nombres d'éléments font référence à la séparation et la distinction des deux communes, mais aussi aux lieux.

Premièrement, les différences notables entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps se retrouvent dans les caractéristiques que les habitants associent à chacune des villes. Elles existent également dans les visions qu'ont les habitants les uns des autres. En effet, les évolutions qui tendent à rendre les deux communes de plus en plus semblables, sont toujours entachées de clichés. Cette image construite à partir des caractéristiques propres à chaque ville entraîne donc une différence d'ordre symbolique entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Ainsi, la ville de Tours reflète davantage l'image d'une ville agréable, attractive, forte de son Histoire et à tendance bourgeoise, tandis que celle de Saint-Pierre-des-Corps fait plutôt référence à une sphère plus modeste, socialement marquée par sa population ouvrière, sa tradition maraîchère et ferroviaire, et par les actions et les valeurs portées par la municipalité communiste.

Deuxièmement, ces différences fortes de symboles traduisent un rapport de force entre les deux communes, notamment appuyé par les discours des élus municipaux. En effet, d'après l'analyse que nous avons pu faire de nos entretiens avec les adjoints des deux communes et en regardant également les discours d'autres élus, nous pouvons affirmer qu'il y a encore aujourd'hui une asymétrie entraînant parfois une opposition relative entre les deux communes. Les tensions passées semblent avoir alimenté, voire instauré, cette vision séparative du couple, qui se serait ensuite développée par l'appropriation de cette dernière par les habitants. Aujourd'hui, ces tensions continuent d'alimenter cette vision, même si les habitants semblent tout de même avoir conscience de la relativité de cette dernière et du fait qu'elle est principalement d'ordre idéologique. Nous pouvons donc dire que d'un point de vue institutionnel, les relations entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps sont encore mitigées.

Enfin, ces représentations symboliques s'appuient également sur un certain nombre de marqueurs territoriaux existants tels que les symboles forts de chaque commune ou encore l'autoroute A10 qui constitue une fracture urbaine peu perméable. Ces éléments physiques attestent d'une séparation concrète entre les deux villes. De plus, nous avons pu observer, grâce à l'étude des panneaux signalétiques, des entrées de ville et des différences de morphologie urbaine, qu'il existe un réel rapport de force entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Les divergences sont donc essentiellement d'ordre symbolique et participent à définir et acter l'identité propre de chaque commune, leur permettant ainsi d'exister l'une par rapport à l'autre, mais également d'entrer en relation avec l'autre, de manière asymétrique, certes, au sein d'un ensemble plus large, celui de l'agglomération.

Ainsi, nous avons réalisé notre carte mentale de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps afin de regrouper tous les éléments qui caractérisent, selon nous, ce dernier.

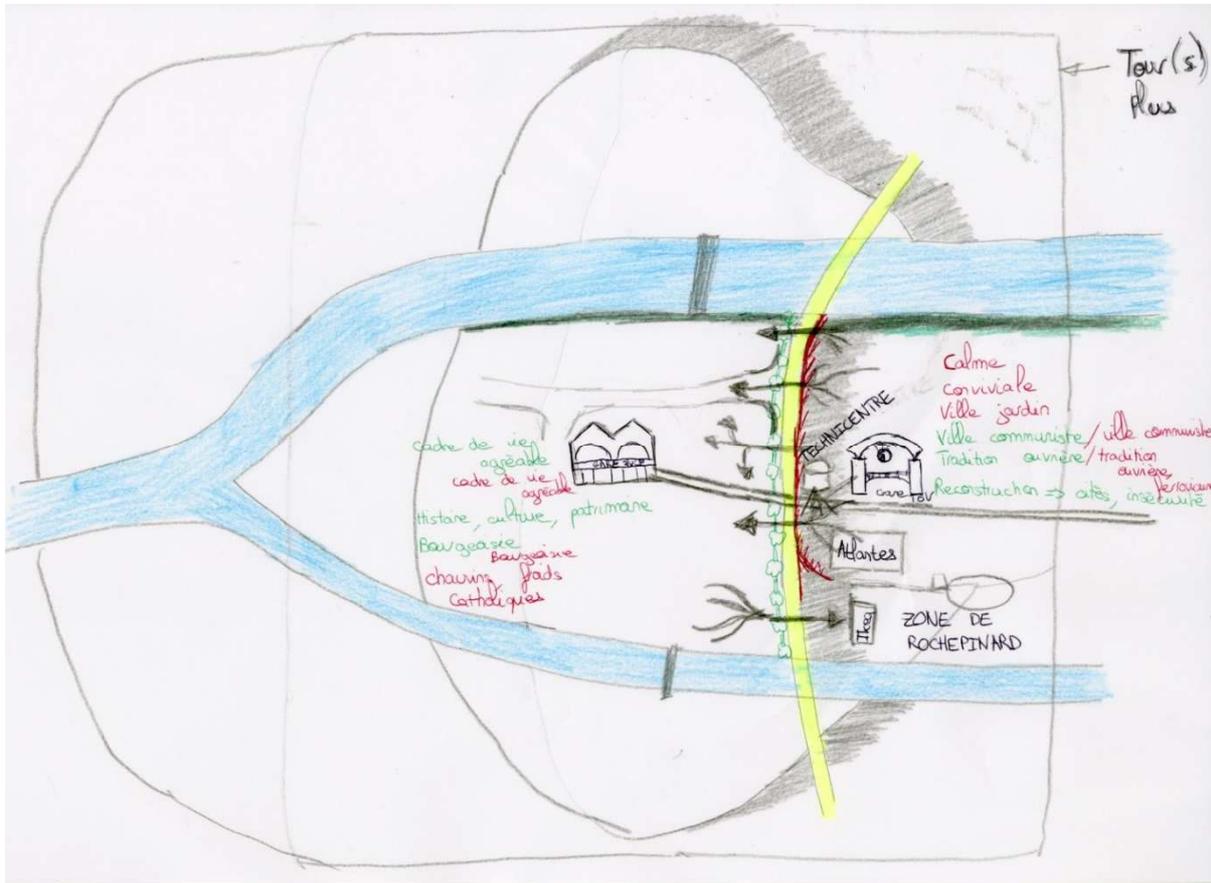


Figure 21: Carte mentale réalisée par Étudiants PFE 2013 - Interterritorialiser

Partie 3 : L'absence de réelles séparations dans les rapports quotidiens aux territoires

Cette partie a pour but de montrer que dans les usages, il n'existe pas ou peu de coupures entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps. En effet, il y a un décalage entre les représentations et les pratiques quotidiennes des habitants. De plus, la création de la communauté d'agglomération permet d'asseoir une tendance à la coopération entre les deux villes notamment au niveau des projets portés par cette structure.

I. Les pratiques quotidiennes de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-Des-Corps

A. Les pratiques banales observées de l'interterritoire

Dans le cadre de notre étude de l'interterritoire entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, nous avons cherché à observer les pratiques aux abords de la limite communale et des gares pour savoir si ces dernières étaient influencées par la présence proche d'une commune voisine et par conséquent d'une limite administrative établie. Pour cela, nous avons réalisées plusieurs études sur le terrain, comme une période d'imprégnation, un cycle de 24h entier et d'autres périodes plus courtes d'observations (Cf. Partie Méthode d'analyse de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps).

1. Un interterritoire hétérogène dans l'espace et dans le temps

Nous débutons généralement nos études de terrain en nous rendant au Point Zéro, qui apparaissait alors comme l'évidence de l'interterritoire, soit un espace doté d'un contenu et dont la localisation sur l'une ou l'autre commune ne paraît pas clairement établie. L'ordre des espaces décrits dans cette partie résulte de notre cheminement au sein de l'interterritoire lors de nos phases d'observations. Nous avons pris le parti de les présenter ainsi afin de rendre compte de l'interterritoire tel que nous l'avons observé.

1.1. Les espaces clés de l'interterritoire

L'espace sous l'autoroute : D'après nos observations, il s'agit surtout d'un espace de passage et de parking pour les ouvriers du technicentre mais nous avons également remarqué des traces d'autres usages que celui de passage. Nous avons par exemple observé des traces de feux, des bouteilles d'alcool vides, des préservatifs usagés, des tags etc. Il ne s'agit pas de pratiques que nous avons pu voir pendant ces 24h mais ces traces laissent présager de leur existence. Nous avons également pu voir des usages caractéristiques d'endroits délaissés et à l'abri des regards extérieurs comme des personnes urinant à cet endroit, des dépôts sauvages d'encombrants ou encore une personne s'arrêtant pour vomir. Ces différentes observations nous montrent que l'espace sous l'autoroute, le « Point Zéro », peut ressembler par moment à un espace délaissé, d'entre-deux voire même de « non-droit ». Nous nous sommes alors posé une question dans le cadre de notre étude : est-ce que ces caractéristiques sont le résultat de la position du Point Zéro à la limite communale des

deux communes ? Ne trouverait-on pas des traces similaires de vie dans un espace délaissé et relativement caché des yeux du monde, qui ne serait pas placé à la limite administrative ?



Photographie 27: Espace sous l'autoroute au Nord des voies de chemin de fer



Photographie 28: Espace sous l'autoroute au Sud des voies de chemin de fer

Sources : Etudiants PFE 2013 – interterritorialiser

Il est nécessaire de préciser qu'un espace délaissé ne l'est pas forcément parce qu'il est situé à proximité d'une frontière ; mais que de nombreuses frontières (étatiques notamment) sont délaissées (Wackermann, 2003).



Photographie 29: Graffiti sous l'autoroute
Source : Etudiants PFE 2013 - interterritorialiser

En plus de ces pratiques et des interrogations qu'elles soulèvent, nous avons pu observer des activités ponctuelles dans cet endroit. Ainsi, il existe une « géocache » au niveau du Point Zéro, une pièce d'un jeu de piste urbain décrit sur le site Internet comme étant placé spécifiquement dans cet espace, qualifié par l'ANPU comme le « *point de départ d'une spirale de réconciliation urbaine universelle* » (Agence Nationale de Psychanalyse Urbaine, 2009). En dehors du cadre de l'étude sur 24h du terrain, nous avons pu également assister à un évènement ponctuel nommé le « Caravanserail » et orchestré par le pOlau. Il y a donc une partie des usages qui sont directement engendrés par la force que le pOlau et l'ANPU ont attribué à cet espace en créant le Point Zéro. Cette identité supplémentaire, qui n'est malgré tout pas sans lien avec la position du Point Zéro à la limite communale, participe à la formation de pratiques plus artistiques ou récréatives.

Nous avons donc une certaine dualité dans les pratiques observées, certaines proviennent du délaissement et de la non visibilité de cet espace tandis que d'autres sont le fait de l'intervention d'un organisme d'expérimentation sur les arts et la ville. Si ce dernier a décidé d'intervenir ici, sous

l'autoroute, c'est probablement parce que c'est un espace à la fois particulier et symboliquement fort au sein de l'agglomération tourangelle. Ce lieu n'est donc pas complètement banal et son statut de « frontière » cité par les habitants des deux villes est certainement à l'origine de sa particularité (entretiens avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013).

Il est à noter que la désignation symbolique du Point Zéro par le pOlau reste partielle et limitée du point de vue de la population et des usagers, comme l'atteste une personne interrogée qui disait ne pas avoir remarqué le Point Zéro.

Pont du Milieu : Ce point de passage caractérise la continuité de l'espace urbain entre les deux villes. Il s'agit d'un pont de perméabilité de l'autoroute au centre de l'espace entre Loire et Cher. Il n'y a que peu de passage, à la manière d'une rue de quartier résidentiel avec des écoliers qui traversent, des passages sensiblement égaux de part et d'autre, etc. Nous avons identifié peu de différences dans les formes urbaines, ou dans les catégories sociales « ressenties » comme a pu nous le dire une personne lors des 24h. Ce pont est revenu plusieurs fois comme faisant lien entre les deux communes mais également comme le marqueur de leur différenciation (d'un côté nous sommes à Tours et de l'autre à Saint-Pierre-des-Corps). Ainsi, le pont du Milieu illustre parfaitement notre définition conceptuelle de la frontière⁸⁶ qui est à la fois un objet de liaisons et de séparations.



Photographie 30: Le passage du Pont du Milieu depuis Saint-Pierre-des-Corps



Photographie 31: Le Pont du Milieu depuis l'Avenue Georges Pompidou

Source : Etudiants PFE 2013 – interterritorialiser

Bords de Loire : L'espace à proximité de la Loire a été pratiqué à différents moments de la journée et il ne semble pas être un lieu de vie mais un lieu de passage. En effet, malgré la présence de la Loire à vélo, de l'ancienne gare du canal ou encore d'un bar-tabac, nous n'avons pas noté d'arrêts, ou de comportements spécifiques en lien éventuel avec la présence d'une limite communale.

⁸⁶ Cf. Chapitre I – Partie 1 : Définition de la frontière



Photographie 32: Les Bords de Loire au niveau de la limite communale
 Source : Etudiants PFE 2013 - interterritorialiser

Nous pouvons penser que pendant les saisons plus clémentes, le nombre de personnes sur le lieu et les pratiques évoluent légèrement. Cependant, la façon dont cette zone est aménagée et utilisée montre que la voiture est clairement privilégiée. Ainsi, même si nous pouvons trouver certaines différences dans les formes urbaines ou dans le traitement des quais⁸⁷, cet espace à la croisée de la Loire et de la limite communale est un point de perméabilité entre les deux communes. Cette perméabilité se ressent d'ailleurs dans les dires de la gérante du bar-tabac situé à proximité de la limite communale, côté Saint-Pierre-des-Corps, nous confiant qu'il y avait surtout des ouvriers dans son bar mais qu'ils n'étaient pas tous corpopétrussiens, des tourangeaux viennent également dans cet endroit. Ainsi, malgré quelques différences physiques, les pratiques sont communes.

Espace sud : La zone au sud de la voie ferrée qui rassemble les Atlantes, Ikea, le stade, etc. nous apparaît comme un espace commercial et de services plus ou moins continu. Dans les pratiques et d'après les diverses discussions que nous avons pu avoir avec les usagers, cet espace sert à la fois aux habitants de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours mais également d'au-delà puisque la zone de chalandise d'Ikea dépasse largement les limites de l'agglomération tourangelle. Ce lieu, rassemblant les habitants dans un espace et dans une activité commune, ne semble pas produire de séparation du fait de sa proximité avec la limite communale. Une personne nous a d'ailleurs parlé des Atlantes comme étant le point de réconciliation entre les deux communes, et non pas le Point Zéro.

Les espaces résidentiels proches de l'autoroute (quartier Velpeau à Tours et Vieux-Saint-Pierre à Saint-Pierre-des-Corps) : Dans les pratiques, ces espaces ont la particularité de ne pas être en mouvement, surtout la nuit. L'absence d'usages et d'activités n'a pas été une surprise dans le sens où ces espaces sont essentiellement des « dortoirs » de chaque ville mais la symétrie des deux communes sur cet aspect a renforcé notre sentiment de continuité. Nous pouvons malgré tout noter la présence du bar à hôtesses *L'interdit* qui n'est pas le genre d'établissement que nous nous attendions à trouver dans un quartier plutôt résidentiel. Ceci renforce l'idée d'un interterritoire de confins plus permissif.

⁸⁷ Cf. Partie 2 : Des divergences d'ordre symbolique entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.



Photographie 33: Une rue au sein du quartier Velpeau à Tours
Source : Etudiants PFE 2013 - interterritorialiser

Les voies SNCF : Si une frontière urbaine, une limite entre plusieurs espaces, nous paraît davantage ressortir, presque par rapport à l'autoroute, il s'agirait certainement plus de cet ouvrage. Les voies de chemin de fer constituent une limite franche sur toute leur longueur. En terme de perméabilité, cet ouvrage est difficile à franchir avec des points de traversées qui sont désagréables (les passages sous les voies au niveau du Point Zéro) ou mal entretenues, comme la passerelle Fournier entre le quartier du Sanitas et le quartier Velpeau à Tours, qui doit être rénovée depuis longtemps (la création d'une nouvelle passerelle est prévue pour 2015 selon le site Internet de la ville de Tours). Les espaces de part et d'autres de ces voies produisent également de la différenciation avec notamment le changement d'ambiance (éclairage, végétation) et d'usages sous l'autoroute (parking pour camion au sud et pour voiture au nord).



Photographie 34: Passage routier sous les voies de chemin de fer



Photographie 35: Passage piéton et cycliste sous les voies de chemin de fer

Source : Etudiants PFE 2013 – interterritorialiser

1.2. *La sensation d'une temporalité*

Durant les différents moments de la journée, nous avons pu observer des rythmes, c'est-à-dire des mouvements, des flux presque redondants. En effet, les diverses horaires de travail entraînent à l'arrivée ou au départ une amplification des flux dans l'ensemble de notre terrain d'étude. Nous avons pu observer ainsi plusieurs encombrements au niveau des bords de Loire ou sous l'autoroute. C'est à cet endroit que l'observation est la plus frappante. Il y a une forte alternance entre des moments de vide total (de 22H à 4H du matin par exemple), des moments de

flux massifs lors des arrivées ou des départs des employés du technicentre de Saint-Pierre-des-Corps par exemple (8H, 16H) ou encore des moments où le parking est plein, mais les flux de véhicules restent très faibles (10H, 15H). Ces mouvements hachés et réguliers pendant la journée entière nous amènent à l'idée d'une respiration de cet endroit, qui se gonfle et se dégonfle au rythme des flux domicile – travail. Cette respiration se retrouve à plus ou moins grande échelle sur les bords de Loire, aux Atlantes et dans toute la ville. Nos observations rejoignent le constat général fait par Luc Gwiazdzinski sur les villes : « *certaines espaces s'animent, d'autres s'éteignent, certains se vident alors que d'autres s'emplissent, certains ouvrent alors que d'autres fonctionnent en continu. Dans la même journée, les villes attirent et expulsent les hommes et les femmes venues pour leur travail, leurs études, leurs achats ou leurs loisirs* » (Gwiazdzinski, 1996). En partant de ce fait, nous pouvons appréhender une nouvelle dimension temporelle et cyclique de l'interterritoire.

Pour conclure, cette démarche utilisée pour étudier les pratiques sur l'interterritoire nous a permis de voir que du point de vue des usagers des espaces étudiés, le fait d'être à Saint-Pierre-des-Corps ou à Tours importe peu. Ces derniers vont d'un côté ou de l'autre selon leurs besoins, sans forcément y penser. Ils savent qu'il existe une limite communale dans les environs (même si l'emplacement exact reste parfois flou) mais elle ne les affecte pas, ils la pratiquent et ont leurs lieux de passage privilégiés.

Le fait qu'il ne se soit rien passé d'extraordinaire pendant ces 24H aux abords de la limite communale nous permet de prendre du recul sur les aprioris que nous avons, c'est-à-dire que cette limite institutionnelle entraînait des usages et pratiques particuliers. La banalité de ce que nous avons pu observer, des bouchons aux heures de pointes, aux traces d'utilisation de l'espace sous l'autoroute, en passant par les traversées piétonnes de tous les jours pour aller faire des achats ou pour se rendre à pôle emploi par exemple, confirme un pressentiment exprimé par plusieurs personnes rencontrées : il n'y a pas de séparation dans les pratiques entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

2. Les pratiques quotidiennes engendrées par les gares et la navette ferroviaire

Notre volonté de caractériser les pratiques sur l'interterritoire entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps nous a amené à étudier également les gares de ces deux villes, inter-reliées. Plus particulièrement, nous nous sommes intéressés à la navette entre les deux gares. Celle-ci représente un lien fort mais actuellement « *plus orientée de gare à gare et dans le cadre du fonctionnement du transport ferroviaire que de territoire en territoire* » (entretien avec Céline TANGUAY, chargée de projet à l'ATU, novembre 2013). Nous sommes donc allés voir dans les deux gares et dans la navette comment les voyageurs pratiquaient la liaison ferroviaire de l'interterritoire.

Concernant les différentes gares, il semblerait que la gare de Saint-Pierre-des-Corps joue un rôle important de correspondance, mais très peu des personnes rencontrées disent connaître ou s'aventurer dans la commune. Il s'agirait d'une gare du même genre que les gares RER de Paris d'après l'un des usagers, de par sa configuration et puisqu'elle semble peu servir aux habitants de

Saint-Pierre-des-Corps mais plus largement à ceux de l'agglomération voire à ceux du département. La plupart des voyageurs reste sur le quai, change juste de train mais ne passe pas par le hall. La gare de Tours n'a pas cette vocation, même si nous avons observé certains TER en correspondance. La plupart des personnes qui attendent sont en avance pour leur train ou pour récupérer un proche. Cette différence flagrante entre les gares est principalement due à leurs statuts, c'est-à-dire une gare TGV de périphérie et une gare en centre-ville d'agglomération.

En ce qui concerne la navette, plusieurs personnes restent debout ou sur les strapontins à la manière d'un tramway en raison du faible temps de trajet. La plupart des voyageurs interrogés sont des travailleurs mais quelques personnes prennent cette navette pour les loisirs à Tours. Cette utilisation de la navette semble limitée et peut-être sous-estimée par « *la SNCF qui a réduit le nombre d'aller-retour réalisé par cette dernière* » (interview d'un usager quotidien de la navette, novembre 2013). Enfin, nous retrouvons une certaine respiration (qui fait écho à celle du Point Zéro) dans les flux de voyageurs avec des départs et arrivées par vagues et parfois des temps morts.

Dans les faits, les lignes de chemin de fer relient les deux communes mais dans les pratiques, cette union est moins visible. Peut-on parler de liaison dans le cadre d'un interterritoire si la plupart des déplacements ne concernent pas ou peu les échanges entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps ?

B. Les pratiques exprimées par les habitants de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps

Lors de nos entretiens, nous nous sommes interrogés sur les pratiques des habitants, aussi bien dans leur commune que dans la commune voisine. Celles-ci rassemblent travail, loisirs, courses, etc.

La grande majorité des habitants de Tours a évoqué Saint-Pierre-des-Corps pour nous parler de leurs trajets vers la gare (pour prendre un train ou pour récupérer quelqu'un) et/ou du centre commercial des Atlantes. Certaines activités culturelles ponctuelles ou des cas particuliers ont été abordés mais ils restent peu réguliers et espacés dans le temps comme la brocante de Saint-Pierre qui a lieu tous les ans. Dans l'ensemble, les tourangeaux se rendent donc peu à Saint-Pierre-des-Corps en dehors de la gare, des Atlantes et plus rarement pour leur travail.

A l'inverse, les habitants de Saint-Pierre-des-Corps ont tendance à se rendre de manière plus régulière sur Tours, et ce pour tout type d'activité, activités professionnelles ou commerciales, loisirs, etc. La différence dans les pratiques exprimées par les habitants des deux communes peut s'expliquer par la relation entre une ville centre et une ville de périphérie de taille moins importante. Un grand nombre d'aménités se trouvent sur Tours tandis que Saint-Pierre-des-Corps ne dispose que de quelques équipements qui rayonnent au-delà de sa limite administrative comme la gare ou les Atlantes.

Synthèse sur les pratiques

D'après ce que nous avons pu relever, les pratiques de la population reflètent nettement plus une liaison qu'une séparation entre les deux communes. Les lieux fréquentés correspondent aux envies et aux besoins des habitants sans que l'appartenance des aménités à l'une ou à l'autre commune n'importe. Ainsi, même si les traversées peuvent sembler compliquées d'un premier abord (au niveau du Point Zéro, ou à cause des navettes SNCF peu reliées au fonctionnement urbain par exemple), cela ne transparait pas dans les faits.

II. Le couple Tours / Saint-Pierre-Des-Corps, un ensemble urbain continu

Les pratiques décrites précédemment s'inscrivent dans le fonctionnement urbain de l'agglomération de Tours. En effet, la relation entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps peut être considérée comme la relation commune et habituelle d'une ville centre et de sa périphérie. Plusieurs éléments vont dans ce sens. Ainsi, en plus de considérer les pratiques évoquées précédemment, nous aborderons ici les différents éléments et les coopérations qui entrent dans cette logique de liaison au sein de l'agglomération.

A. Représentation de la continuité du point de vue des habitants

1. Des zones de fortes interactions

Dans la partie précédente, nous avons mis en exergue l'aspect « *séparation* » dégagé par les diverses rencontres effectuées. Or, d'autres images ressortent des entretiens et des cartes mentales, qui expriment davantage du lien entre les deux communes. Une habitante de Saint-Pierre-des-Corps nous confie par exemple que, de son point de vue, les deux territoires ont la même identité et que tout est « *uniformisé* ». Il n'y aurait donc pas ou peu de différences entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Ce sont simplement deux communes limitrophes. Selon un habitant de Tours, « *c'est le même territoire, le même bassin de vie* » (entretiens avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013).

Plus particulièrement, la zone commerciale où se trouvent Ikea et les Atlantes est souvent évoquée pour parler du couple Tours/Saint-Pierre-des-Corps. C'est une zone commune aux deux villes, qui est utilisées autant par les tourangeaux que par les corpopétrussiens. Pour les personnes interrogées, c'est un espace de rencontre entre les deux villes, où les interactions entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps sont les plus visibles. Même si ces personnes savent que les Atlantes appartiennent au territoire communal de Saint-Pierre-des-Corps, elles ne se sentent pas forcément dans cette commune. Ainsi, le fait de ne pas être en mesure de différencier sur laquelle des deux communes ils se trouvent, montre bien que les habitants considèrent, dans certains lieux, être à un endroit qui ne comporte pas de réelle caractéristique associée à l'une ou l'autre commune. A ces endroits-là, ils se ressentent comme dans une zone tampon, une zone neutre entre ces deux villes. La zone commerciale est donc perçue comme une zone réunificatrice, un espace d'interactions et fait donc partie de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps. Nous pouvons alors caractériser cette

zone d'activité comme faisant partie de l'espace transfrontalier entre les deux communes. Dans ce cas, la somme des zones de chalandises (ou d'attractivité dans le cas du stade) ferait partie de la zone d'influence de la frontière⁸⁸.

Par ailleurs, le Point Zéro, lieu emblématique du couple Tours / Saint-Pierre-Des-Corps n'a été mentionné que par une seule personne lors des entretiens. Il est très peu connu des habitants interrogés. Cependant, lorsque nous leur en avons parlé à la fin des entretiens, ils décrivent ce passage sous l'autoroute comme un « *no man's land* », un « *entre-deux* », et ils ne savent pas non plus ici sur quelle commune ils se trouvent (Ibid.).

Les bords de Loire ainsi que les gares ferroviaires des deux villes expriment pour certains habitants une continuité entre les deux villes. De même que l'avenue Jean Bonnin, considérée d'intérêt communautaire par un habitant de Tours. Ainsi, cet axe appartiendrait, selon lui, « à la fois à Tours et à Saint-Pierre-Des-Corps » et devrait, à ce titre et toujours selon lui, accueillir une « *seconde ligne de tramway* » (Ibid.). Le caractère ferroviaire du territoire, la Loire et une éventuelle future ligne de tramway sont des éléments qui participent à la liaison des deux communes. Ces éléments permettent de créer du lien entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps malgré la présence de l'autoroute qui coupe le territoire.

2. Une limite parfois floue

Bien que la limite communale soit fortement associée à l'autoroute dans les représentations des habitants, certaines personnes ont mentionné le fait qu'à certains endroits, la limite entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps est plutôt floue. En effet, sans les panneaux d'entrée de ville pour indiquer l'entrée dans une autre commune, les usagers de l'espace ne sauraient pas dire dans quelle commune ils se trouvent. Nous pouvons par exemple citer la zone située au nord de la limite communale (Quai de la Loire, Rond-point des justes et début de l'avenue Jean Bonnin) ainsi que la zone commerciale au sud-est. Ainsi, selon un habitant de Tours, le passage de Tours à Saint-Pierre-Des-Corps n'est pas plus flagrant que celui de Tours à Joué-Lès-Tours. Une tourangelle nous confiait également qu'en tant qu'usager, cela lui importait peu de savoir si elle était à Tours ou bien à Saint-Pierre-Des-Corps. D'après elle, la limite est « *nébuleuse* ». Nous pouvons remarquer ici, comme nous l'avons vu dans la partie précédente, que les pratiques des habitants ne s'arrêtent pas à la limite communale. Ainsi, certaines personnes interrogées considèrent que cette limite entre les deux villes est floue : cela ne veut pas dire qu'elle n'existe pas et ne remet pas en question le fait que la limite communale soit fortement associée à l'autoroute, mais qu'il existe réellement des endroits entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps que l'on peut qualifier d'interterritoire.

Ces éléments montrent donc que malgré les différences que nous pouvons observer physiquement entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, il y a une certaine continuité entre les deux villes, continuité qui aurait bien plus de tangibilité si elle n'était pas obstruée par l'infrastructure autoroutière qui coupe l'espace urbain.

⁸⁸ Cf. Chapitre 1 – Partie 1 : Définition de la frontière

3. Une collaboration accentuée grâce à l'intercommunalité

Il ressort du discours des habitants que la création de la communauté d'agglomération Tour(s)Plus semblerait avoir contribué à améliorer les relations entre les deux villes. En effet, une habitante de Saint-Pierre-Des-Corps trouve « *qu'actuellement les deux villes marchent main dans la main* » (entretiens avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). Cette même impression est également ressentie par un tourangeau qui qualifie les relations entre les deux communes de « *plutôt bonnes* » (Ibid.). Un dynamisme commun semble engendré par l'intercommunalité. De plus, comme nous l'avons vu dans l'étude des cartes mentales réalisées par les habitants lors des entretiens, certaines personnes ont évoqués le fait qu'il y avait du changement dans les relations entre ces deux villes. On peut notamment s'appuyer sur la carte mentale d'une habitante de Saint-Pierre-Des-Corps qui a représenté le couple en forme de papillon, évoquant ainsi la collaboration des deux communes puisque ce papillon devrait s'envoler, c'est-à-dire que les deux communes ont la capacité de faire quelque chose ensemble, et ceci commence à se voir grâce à l'intercommunalité que nous aborderons plus en détails dans la partie suivante.

B. La relation Tours / Saint-Pierre-des-Corps

Comme nous l'avons vu dans la partie précédente (Cf. Partie 3. II. A), la coopération entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps grandit de jour en jour, ce qui est notamment dû à leur appartenance à la même agglomération. Elles sont donc constitutives du même ensemble urbain. Cette agglomération, au sens unité urbaine⁸⁹, est composée de 345 575 habitants (INSEE, 2009) dont 135 218 habitants pour Tours et 15 370 pour Saint-Pierre-des-Corps (Ibid.).

1. Relation type d'une ville centre avec une de ses villes banlieues

Dans son aspect de sous-ensemble urbain, le couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps entretient les relations typiques qu'une ville centre entretient avec sa ville périphérique. Comme dans chaque ensemble urbain, les habitants des villes périphériques sont attirés par les villes centres. En effet, ces dernières concentrent la majeure partie des services, des activités et des loisirs... Les habitants des villes banlieues sont donc amenés à s'y rendre régulièrement puisque leur commune n'a pas les ressources nécessaires pour leur offrir certains services et activités. Quant aux habitants de la ville centre, généralement, ils ont moins souvent l'occasion de se rendre dans les villes banlieues, puisqu'ils ont, au sein de leur ville, un grand choix de services et d'activités. Le fonctionnement quotidien de Tours avec Saint-Pierre-des-Corps est donc typique de celui d'une ville centre et d'une ville périphérique, malgré les séparations que nous avons identifiées précédemment.

Certains habitants que nous avons rencontrés estiment qu'il n'y a pas d'interactions sociales spécifiques entre ces deux communes. Le fonctionnement entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps est le même que celui de Tours et une autre de ses communes limitrophes. « *Il y a des échanges entre les habitants mais pas plus qu'entre ceux de Tours et La Riche, pas d'échanges particuliers. Il n'y a pas de relations types entre les deux villes.* » (entretiens avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-

⁸⁹ La notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants. (INSEE)

Corps, novembre 2013). Ces deux communes fonctionnent donc comme un ensemble urbain plus ou moins uni. De plus, elles ont besoin l'une de l'autre pour se développer et s'affirmer au sein du département, de la région et même au niveau national.

2. Les identités des deux communes : une tendance à l'uniformisation

Le fonctionnement commun ville centre – ville périphérique entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps entraîne de nombreux échanges entre ces communes qui tendent à atténuer leurs différences identitaires. En effet, une des personnes interrogées d'origine italienne n'est pas parvenue à caractériser la dimension sociale du couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps, puisque de son point de vue, toutes les villes de France ont sensiblement la même identité. Les villes n'ont pas, selon elle, de différences flagrantes les unes par rapport aux autres, de particularités spécifiques à l'une ou à l'autre. « *Il n'y a pas de chose typique, pas de dialecte pour chaque commune.* » (Ibid.). Globalement, la représentation qu'elle se fait des villes françaises est fortement uniformisée. Cependant, ce point de vue est fortement influencé par son origine italienne : l'uniformisation est beaucoup plus importante en France qu'en Italie.

3. Tours / Saint-Pierre-des-Corps : un même ensemble urbain

D'un point de vue fonctionnel et afin de favoriser les transits entre les deux villes, Tours et Saint-Pierre-des-Corps ont choisi de créer des liens physiques (routes, bus, chemin de fer) entre leurs villes. Les services de transports en communs permettent de relier les communes de Tours et Saint-Pierre-des-Corps. En effet, grâce au réseau de bus de l'agglomération tourangelle (fil bleu), six lignes⁹⁰ ont été mises en place pour connecter Tours et Saint-Pierre-des-Corps et plus particulièrement le centre-ville, la gare et les Atlantes qui semblent être les trois pôles d'intérêt communautaire à Saint-Pierre-des-Corps.

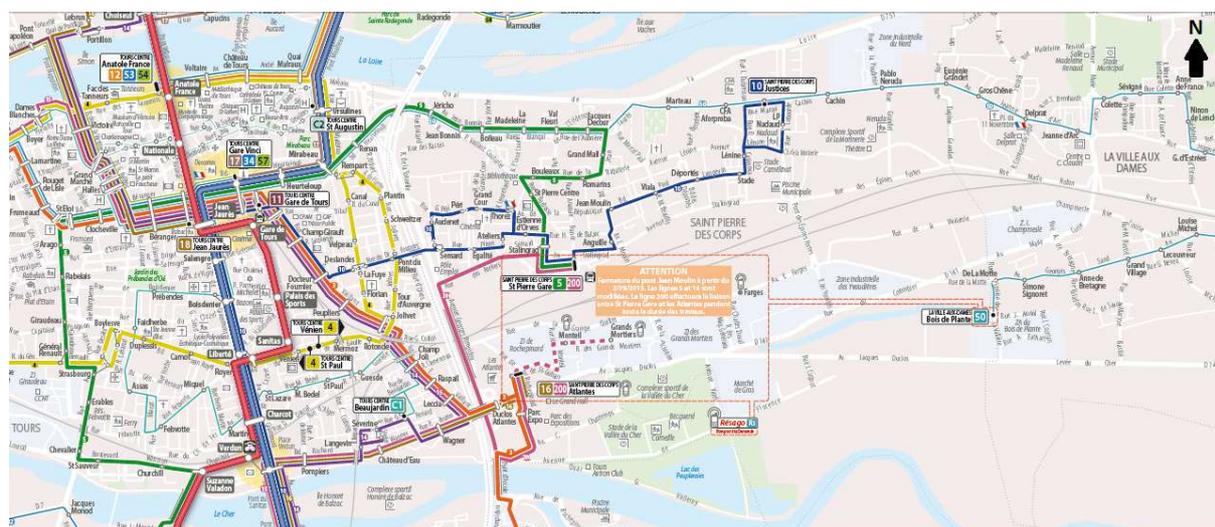


Figure 22: Plan du réseau de transports en commun, centré sur Saint-Pierre-des-Corps

Source : www.filbleu.fr

⁹⁰ Les lignes 5, 200 et 10 vont à la gare de Saint-Pierre-des-Corps, les lignes 3 et 16 vont aux Atlantes et la ligne 50 passe au nord de la ville.

De plus, le caractère ferroviaire du territoire constitue un élément de rattachement des deux communes. Le chemin de fer permet non seulement une liaison physique entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps mais est également source d'ententes et de collaborations entre les deux villes. La navette ferroviaire, qui est maintenant incluse dans la tarification du système de transport urbain (qui est lui géré par fil bleu), montre bien que Tours et Saint-Pierre-des-Corps s'inscrivent dans le même ensemble urbain interdépendant. Ainsi, malgré la présence de l'autoroute qui est souvent qualifiée de « *frontière* » entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, des passages permettent de passer d'une commune à l'autre relativement facilement. La continuité routière entre les deux villes est alors assurée.

C. Les coopérations entre les deux villes

1. Des coopérations dans le cadre de la communauté d'agglomération

L'histoire de la coopération intercommunale est assez récente à Tours, malgré les multiples tentatives d'instaurer le Grand Tours, idée portée par le maire de Tours à l'époque, Jean MEUNIER après la libération puis reprise par Jean ROYER, maire de Tours de 1959 à 1995. Cependant, la vision du Grand Tours de ce dernier, trop centrée sur la ville de Tours, semble avoir créé plus de divergences qu'elle n'en a fait disparaître (Henry, 2004). Les communes périphériques, désireuses de préserver leur identité communale et leur pouvoir, se montrent réticentes et méfiantes vis-à-vis de toute coopération intercommunale (Ibid.). Il faudra donc un contexte bien particulier pour qu'émerge la Communauté d'Agglomération de Tour(s)Plus.

1.1. Des débuts difficiles

Ce contexte est d'abord introduit par un changement de municipalité en 1995. Jean ROYER cède alors sa place à Jean GERMAIN, qui, s'inspirant des erreurs de son prédécesseur (Henry, 2004), réussira à gagner la confiance des autres municipalités en proposant de les associer au développement plutôt qu'en le leur imposant. Cette politique de confiance est aidée par le fait que les quatre communes « leaders » en quelque sorte de l'intercommunalité (Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Joué-lès-Tours et La Riche) ont désormais chacune une municipalité de gauche. D'autre part, le préfet de l'époque M. SCHMITT, jouera un rôle moteur dans la création de l'intercommunalité de par son implication et son accompagnement (Ibid.).

En parallèle, en 1995, six communes de l'ancien district, (Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Avertin, Joué-lès-Tours, Chambray-les-Tours et Saint-Cyr) décident de constituer un nouveau SIVOM, ayant compétences sur l'eau, l'assainissement, les ordures ménagères, les transports collectifs et actions communes de promotion économique et culturelle. Le SIVOM ne remplit pas toutes ses missions, mais a tout de même permis l'avancement du projet de rocade et l'extension de la station d'épuration. En 1998, ce SIVOM change de nom et devient une « structure d'agglomération » Tour(s)Plus, créée par arrêté préfectoral le 12 janvier 1999 et dotée de deux compétences obligatoires : infrastructures de communication et de circulation et la surveillance de la qualité de l'air. Si ce n'est pas suffisant pour réellement construire une agglomération, cette structure pose les bases d'un travail en commun et d'une collaboration. En juillet 1999, l'adoption de la loi Chevènement et l'apparition des EPCI à fiscalité propre vont donner les conditions nécessaires à la

naissance de Tour(s)Plus. La loi permettant au préfet d'imposer l'adhésion à une EPCI, les communes de l'agglomération réagissent rapidement, préférant adhérer librement à l'EPCI que d'y être contraintes. D'autre part, des projets municipaux existent, et la structure intercommunale offre l'opportunité de les financer. Au premier janvier 2000 est créée la Communauté d'Agglomération regroupant tout d'abord 9 communes dès sa création (Tours, Saint-Pierre-des-Corps, La Riche, Saint-Avertin, Joué-lès-Tours, Chambray-les-Tours, Saint-Cyr-sur-Loire, Fondettes, Notre-Dame-d'Oé), suivies peu après par cinq autres en 2001 (Saint-Genouph, Saint-Etienne-de-Chigny, Mettray, La-Membrolle-sur-Choisille, Luynes) (Ibid.). Au fur et à mesure, d'autres communes rejoindront la structure, pour atteindre aujourd'hui le nombre de 19 comme le montre la carte ci-dessous.



Figure 23 : Les communes membres de Tour(s)Plus
 Source : velominute.fr

Les compétences de la nouvelle structure intercommunale sont, comme l'impose l'article L 5216-5 du Code Général des Collectivités Territoriales, la politique de la ville, le développement économique, l'aménagement de l'espace communautaire et l'équilibre social de l'habitat sur le territoire communautaire. A ces quatre compétences obligatoires s'ajoutent trois compétences optionnelles dont décide de se doter Tour(s)Plus : la voirie, l'assainissement et la construction, et l'aménagement des équipements culturels et sportifs. L'EPCI devant avoir une fiscalité propre, la taxe professionnelle est mutualisée et revient donc à la Communauté d'Agglomération, jusqu'à sa suppression en 2011 et son remplacement par la Contribution Économique Territoriale (CET)⁹¹. Les débuts de l'agglomération sont cependant marqués par certaines réticences. Tout d'abord, les délégations de compétence sont parfois mal acceptées par les petites communes, ayant l'impression que leur mairie perd parfois en capacité d'action (Henry, 2004). D'autre part, la mutualisation de la taxe professionnelle pose notamment problème à Saint-Pierre-des-Corps, qui est une ville industrielle et donc relativement bien dotée à ce niveau-là mais à la population plutôt pauvre, ce qui

⁹¹ servicepublic.fr

nous amène à penser qu'elle ne gagne sans doute pas énormément d'argent grâce à la taxe sur les impôts locaux. La municipalité a donc l'impression de « perdre de l'argent » puisque tout ce que pourraient rapporter les entreprises situées à Saint-Pierre-des-Corps est mutualisé avec l'ensemble des communes de l'agglomération et que même si la structure intercommunale le leur rend, ce n'est pas du même ordre que ce qu'ils percevaient jusque-là (entretien avec Mme BELNOUE, 1^{ère} adjointe à Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013).

1.2. *Des divergences présentes entre les communes...*

Saint-Pierre-des-Corps exprime aussi d'autres réticences à la structure intercommunale. Mme BELNOUE nous explique que Saint-Pierre-des-Corps souhaitait davantage une intercommunalité de projets, or elle a plutôt l'impression que la structure intercommunale « *fige les choses qui sont en place et à tendance à opposer* » (entretien avec Mme BELNOUE, 1^{ère} adjointe à Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). Les syndicats intercommunaux présentaient plus d'avantages et permettaient plus de flexibilité, d'adaptabilité, et leurs périmètres étaient généralement plus cohérents. L'élue corpopétrussienne considère notamment comme une injustice le financement de la mise en place de certains services inexistants sur certaines communes (comme le traitement des déchets), que Saint-Pierre-Des-Corps possédait déjà, et que la commune avait déjà dû financer. Cette opposition à un trop grand périmètre s'est aussi exprimée dans la décision du Conseil Municipal du 18 février 2013, s'opposant à l'agrandissement de Tour(s)Plus. La municipalité souhaitait également rester prudente en ce qui concerne un transfert trop important de compétences à la Communauté d'Agglomération, et elle considère que « *certaines compétences doivent rester du domaine communal* » (Ibid.), comme la culture et l'éducation qui s'appliquent à la commune et relèvent donc de décisions et choix politiques portée par la municipalité (Ibid.). Mme BELNOUE nous explique que Saint-Pierre-des-Corps est d'accord pour un pilotage intercommunal des équipements, cependant elle souhaite que le fonctionnement reste au niveau communal sinon il y aurait « *un risque de perte de diversité* » (Ibid.). Ces propos ne sont cependant pas une particularité de Saint-Pierre-Des-Corps mais peuvent également être entendus dans d'autres intercommunalités françaises (Henry, 2004). Ceci nous interroge sur la solidarité territoriale qui ne semble pas réellement présente à l'échelle de l'agglomération. En effet, les territoires restent « *plus ou moins cloisonnés parce que toujours plus ou moins convaincu de leur souveraineté à leur échelle* ». (Vanier, 2010).

Cette crispation sur certaines thématiques apparaît au sujet des coopérations avec Tours, comme nous le dit Nicolas GAUTREAU. « *Dès l'instant où l'on parle de mutualisation des services, on sent à chaque fois des résistances [...]. Ils ont peur d'être noyés.* » (entretien avec M. GAUTREAU, adjoint à Tours, novembre 2013). Cependant, la commune de Tours se montre aussi moins enthousiaste sur certains sujets. L'élue tourangeoise aborde durant l'entretien le sujet de la régie d'eau potable « *On a eu des discussions sur l'eau* » (Ibid.). Saint-Pierre-des-Corps a depuis fin 2012 sa régie municipale de l'eau, mais selon les élus corpopétrussiens, c'est une compétence qui devrait être appliquée au niveau intercommunal, ne serait-ce que pour assurer une tarification unique sur l'ensemble des communes. Saint-Pierre-Des-Corps mène donc les réflexions au Conseil Communautaire pour cette prise de compétences, mais Tours semble peu engagée dans cette démarche. Un article dédié au sujet dans la tribune de Tours (2012) émet l'hypothèse que cette réticence vient du statut particulier de la régie de la commune de Tours, dont la création date

d'avant la loi de 1926 et « *lui permet de puiser dans les recettes liées à l'eau pour alimenter le budget général [...] En attendant, Tours se prépare clairement à vendre de l'eau à ses voisins qui en auraient besoin* » (*Eau publique, eau privée : quel service pour l'agglomération*, Tribune de Tours, 2012).

Comme l'affirme Gaëlle HENRY en 2004 dans son mémoire de fin d'étude sur *Le grand projet de ville de l'agglomération de Tours*, les communes comme Saint-Pierre-des-Corps restent parfois plus dans une logique de défense de leurs acquis et intérêts que dans une logique de coopération intercommunale. Nous pensons que ceci est aussi applicable aux autres communes de l'agglomération et notamment à Tours. Cette logique se retrouve dans les débats concernant chaque prise de compétence. Comme nous l'explique Isabelle PETITFRÈRE, employée à la Communauté d'Agglomération, « *Pour qu'un transfert soit fait, il faut qu'il y ait une volonté municipale, puis une réflexion communautaire qui doit aboutir à une unanimité* » (entretien avec Mme Petitfrère de Tour(s)Plus, novembre 2013). Ainsi, la compétence urbanisme n'étant pas une compétence obligatoire, elle n'a pas été transférée à l'intercommunalité. D'une division des services d'urbanisme de Tours a été créé un service commun d'urbanisme, l'ADS, auquel sont libres d'adhérer les communes de l'agglomération, mais Saint-Pierre-des-Corps est l'une des communes qui n'adhère pas encore à ce service. « *La gestion des sols est toujours une affaire peu évidente car les communes sont très attachées à leurs terres, ceci expliquant la difficulté de mettre en place un PLU intercommunal* » bien que la loi Duflot le prévoit (entretien avec M. Desbourdes, service d'urbanisme de Tours, novembre 2013). Saint-Pierre-des-Corps s'est aussi opposé le 18 février 2013 à la prise de compétence « Energie » de l'agglomération, invoquant l'existence d'un syndicat mixte (Syndicat Intercommunal d'Energie d'Indre et Loire) couvrant déjà toutes les communes de l'agglomération excepté celle de Tours, ce qui nous interroge sur l'envie de Saint-Pierre-des-Corps de travailler avec Tours sur ce sujet.

1.3. ... mais une intercommunalité qui se développe et qui sert de lien

Pendant, l'ensemble des acteurs, quel que soit leur bord politique et leur fonction, s'accorde à dire que l'agglomération est un terrain de collaboration et fonctionne sur le « *consensus* », malgré certaines divergences que les élus disent exprimer sans tabous. « *Quand ils ne sont pas d'accord, ils le disent, nous aussi, mais quand on a un accord, on le respecte* » explique M. GAUTREAU, tenant des propos similaires à ceux de Mme BELNOUE (entretien avec les élus de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). Des points d'accord sont ainsi trouvés. La délégation de la compétence « prestation de services » à l'agglomération n'a pas posé de problème, permettant ainsi une cohérence du système de transports. La structure intercommunale a déjà vu émerger de nombreux outils et projets basés sur la coopération et la mutualisation. Les échecs précédents de l'intercommunalité ont en effet eu le mérite de faire germer des idées de projets et de travaux communs, qui prendront forme par la suite. Le premier d'entre eux, le GPV, le grand projet de ville signé en mai 2000, et reconduit sous la forme d'un programme de rénovation urbaine (Henry, 2004), a construit le socle de la coopération entre les quatre communes possédant 90% des logements sociaux de l'agglomération sur leurs territoires, qui sont Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Joué-lès-Tours et La Riche. Cet avenant au contrat de ville intercommunal 2000-2006 (Henry, 2004) instaure des axes de travail comme le Transport en Commun en site propre, et le renforcement des relations avec les pôles de centralité. Il initie ainsi le réaménagement des liaisons entre Tours et Saint-Pierre-des-

Corps. La restructuration du prolongement de l'avenue Jean Bonnin est notamment financée dans le cadre du GPV.

Ce dernier a couvert la mise en place de plusieurs outils d'aménagement intercommunaux. La Communauté d'Agglomération de Tour(s)Plus peut dans le domaine de l'habitat agir depuis 2004 par le biais du PLH⁹², sur les déplacements urbains par le biais du PDU⁹³ et du Schéma directeur cyclable depuis 2003 (gérés par le SITCAT, syndicat mixte intercommunal fusionné avec Tour(s)Plus en 2013), sur la politique environnementale avec la création d'une station d'épuration des eaux usées et d'un centre de tri des déchets recyclables intercommunaux et des outils d'orientation tels que le Plan de protection de l'atmosphère. Elle s'occupe aussi d'axes d'intérêt communautaire, comme l'avenue Jean Bonnin citée précédemment.

La Communauté d'Agglomération est aussi chargée de la gestion d'espaces communs, notamment des zones d'activités et des équipements culturels et sportifs, créés dans un contexte de compétition communale et qui font parfois doublons ou se font concurrence (Henry, 2004). Les communes semblent apprécier la mutualisation des équipements, implantés selon le public potentiel et dans une recherche d'équité entre les communes, comme le complexe sportif Martin Nadaud (dont le dojo intercommunal est à Saint-Pierre-des-Corps), ou le groupe scolaire Henry Vallon (en frange de la Rabaterie), ou tous les équipements communautaires implantés à Tours (nouvel Olympia, la Médiathèque Communautaire, la piscine du lac). Mais le maintien et la dynamisation des zones d'activités reste encore un sujet sensible, notamment pour Saint-Pierre-des-Corps, qui juge que l'agglomération crée trop de nouvelles zones sans veiller à leur articulation avec les zones existantes (entretien avec Mme BELNOUE, 1^{ère} adjointe à Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). Le rôle joué par l'agglomération dans la coopération entre les deux communes est ainsi communément admis, et il est même ressenti par les habitants. Trois d'entre eux nous ont ainsi confié leur sentiment que même si le travail entre ces deux communes n'était « *pas naturel* », la structure intercommunale permet de la cohésion, de « *rassembler des choses qui étaient éclatées* » (entretien avec les habitants de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013). Les liens entre les deux communes se renforcent dans un objectif d'organisation et de rationalisation, même s'il reste des désaccords sur certains points. Isabelle PETITFRÈRE décrit aussi la volonté de l'intercommunalité de ne pas brusquer les choses, de « *préserver l'identité communale* » de chaque commune, de respecter leurs politiques propres (entretien avec Mme Petitfrere de Tour(s)Plus, novembre 2013). Son objectif de protéger les personnes et les biens, notamment dans le cadre des inondations, instaure des sujets d'entente en son sein (entretien avec M. Desbourdes, service d'urbanisme de Tours, novembre 2013).

Ainsi, Tour(s)Plus reste une structure intercommunale assez jeune, et certains projets ont encore du mal à voir le jour : Patrice DESBOURDES donne l'exemple du PLU intercommunal, et nous pouvons aussi penser au temps qu'il a fallu pour mettre en place la première ligne de tramway de l'agglomération (initiation de l'idée en 1970, puis mise en place du projet en 1995 et inauguration en

⁹² La loi rend obligatoire la réalisation du Plan Local de l'Habitat à partir de 2006. La Communauté d'Agglomération Tour(s)Plus s'en est doté en 2004 ce qui montre une réelle bonne volonté de la part des élus locaux à travailler ensemble sur le domaine de l'habitat.

⁹³ Plan de Déplacements Urbains

2013)⁹⁴. Son périmètre pose aussi des questions, car certaines communes voient son agrandissement comme une perte de cohérence. La mise en place d'une structure intercommunale viable incite donc les acteurs à dépasser la vision communale en changeant d'échelle. De plus, nous avons vu que les pratiques des habitants de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours incluait les deux communes dans un même ensemble urbain. Ainsi, si les deux villes ne se retrouvent pas encore dans une image unique, qui serait dupée par la structure intercommunale au travers de projets et d'objectifs de développement, elles prennent conscience de leur appartenance à un espace de pratiques qui pourrait constituer la base d'une identité partagée parmi d'autres. Il est sans doute possible d'envisager qu'une identité communale cohabite avec une identité intercommunale. L'intercommunalité constitue donc un cadre essentiel pour les coopérations actuelles et futures au sein de l'ensemble urbain tourangeau et entre les communes de Tours et Saint-Pierre-des-Corps et d'au-delà. Ainsi, l'articulation entre l'échelle communale et l'échelle intercommunale semble apparaître comme un enjeu pour ce territoire.

2. Les projets portés par les deux villes : vers un rapprochement

En dehors du cadre de l'intercommunalité, il faut noter que pour le moment, peu de projets sont directement portés par Tours et Saint-Pierre-des-Corps ensemble. La tendance qui apparaît semble être clairement celle d'une coopération significative entre les deux villes, notamment dans le cadre de la communauté d'agglomération.

2.1. La tendance au rapprochement

Pour Saint-Pierre-des-Corps comme pour Tours, plusieurs éléments nous permettent de mettre en avant cette tendance. Les divergences n'empêchent donc pas de collaborer et ce qui rassemble les deux villes semble prendre une place de plus en plus importante.

Le projet de co-générateur de biomasse exprime bien cette tendance au rapprochement. Inauguré le 28 septembre 2013, la centrale a été construite par Dalkia sur le site des anciens magasins généraux de la SNCF à Saint-Pierre-des-Corps, fleuron de l'architecture industrielle du début du XX^e siècle. Elle chauffe près de 14 000 logements situés sur le territoire de Tours : il s'agit de logements sociaux situés dans les quartiers des rives du Cher (2500 logements), Rochepinard (1150), Belle Fille et Fontaines (4500) et Sanitas (5000). Selon Jean Germain, le co-générateur de biomasse doit permettre, à travers la production combinée d'électricité et de chaleur, de réduire la facture de chauffage et d'eau chaude sanitaire d'au moins 20% pour les locataires. En outre, ce projet soutenu par Tour(s)Plus, a permis de créer 35 emplois. Le terrain ayant été racheté par la ville de Saint-Pierre-des-Corps, le bail emphytéotique de 30 ans passé avec Delkia rapportera une somme de 220 000 € par an à la ville. Bien que nous puissions formuler une critique concernant la pertinence de l'opération vis-à-vis du développement durable, puisque les logements alimentés grâce au co-générateur de biomasse ne sont effectivement pas des plus efficaces du point de vue de l'isolation, ce projet commun entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps renforce les liens entre les deux villes. Selon Nicolas GAUTREAU, adjoint au maire à Tours, ce projet est « *fondateur de ce qu'il va se produire*

⁹⁴ letramdetours.net

après » (entretien avec M. Gautreau, adjoint à Tours, novembre 2013). Ainsi, il considère que la coopération entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps va certainement s'intensifier.



Photographie 36: Co-générateur de biomasse à Saint-Pierre-des-Corps, lors de l'inauguration le 28 septembre 2013
Source : Nouvelle République

D'autres éléments nous permettent d'argumenter dans cette voie, c'est-à-dire en faveur de plus de coopérations entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, et pas nécessairement dans le cadre direct de l'intercommunalité.

Les transports, un domaine de collaboration essentiel

La question d'une deuxième ligne de tramway au sein de l'agglomération tourangelle constitue l'un de ces éléments. Ce projet est fortement présent dans l'esprit des habitants et des élus. En effet, lors des entretiens avec les habitants de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, le projet de la deuxième ligne de tramway a souvent été cité. Pour certaines personnes, ce projet paraît important pour la relation entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. La mise en place d'une deuxième ligne Est-Ouest pourrait permettre une connexion plus importante qui atténuerait ainsi la coupure faite par l'autoroute A10. Ce projet serait donc dans l'intérêt des deux communes aux yeux de plusieurs habitants rencontrés. En plus de participer à l'efficacité globale du système de transport de l'agglomération, une ligne mettant en relation Tours et Saint-Pierre-des-Corps permettrait d'asseoir davantage la relation hypercentre –périphérie et pourrait potentiellement faire évoluer l'image de Saint-Pierre-des-Corps, la rendant ainsi plus attractive. La ville de Saint-Pierre-des-Corps y semble déjà préparée, comme en témoigne l'aménagement de l'avenue Jean Bonnin, dans la continuité du boulevard Heurteloup. Pourvue d'un terre-plein central sur les 500 premiers mètres à partir de la limite communale avec Tours, elle semble destinée à accueillir, si ce n'est une ligne de tramway, un transport collectif en site propre.

Toutefois, il faut noter que les divergences apparaissent sur le tracé global de la ligne. La desserte CHU de Trousseau, situé en limite de Chambray-les-Tours et de Saint-Avertin, apparaît comme nécessaire du fait de l'ampleur de l'équipement et du nombre d'emplois qui y sont présents.

cette logique⁹⁵. Ces axes desservirait notamment Saint-Pierre-des-Corps et de la zone Rochepinard. « *Ni le mode de transport ni le tracé n'est fixé pour l'instant* » précisait Agnès THIBAL, chef de projet au Sitcat (Guillermin, 2013). En définitive, on peut dire que les transports constituent une dimension qui amène les communes au sein de Tour(s)Plus à collaborer, et la liaison Tours / Saint-Pierre-des-Corps apparaît comme un enjeu de plus en plus important.

2.2. *La gestion du risque d'inondation nécessite une collaboration importante*

La relation entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps en ce qui concerne la gestion des inondations est source de tension de par sa complexité. Les discours divergent selon les personnes interrogées et le manque d'informations sur ce sujet confirme cette complexité. Toutefois, la tendance qui se dessine est celle d'une collaboration et d'une gestion commune de ce risque.

Par le passé, la ville de Tours s'estimait protégée par ses digues d'une éventuelle inondation. Un système de batardeau prévoit de fermer les points d'accès entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps et ainsi de prolonger la digue (l'ancienne levée du canal).



Photographie 37: Emplacement du système de batardeau au niveau de la levée à proximité du Point Zéro
Source : Etudiants PFE 2013 - interterritorialiser

Cela permettrait, en cas de fortes inondations, de protéger la ville de Tours qui concentre équipements et populations comme nous l'avons vu dans la Partie 2. Pourtant, la perception des digues a bien changé ces dernières années. En effet, leur utilité lors de crues faibles ou moyennes est avérée, mais il existe un risque de rupture lors de crues plus importantes. Certaines d'entre elles sont fragilisées par de vieilles fondations, des animaux fouisseurs ou encore l'affaiblissement du lit de la Loire (d'après l'université-populaire de Tours qui est une association d'habitants créée en 2005). De ce fait, l'onde de submersion provoquée par une éventuelle rupture de la digue entraînerait des dégâts plus lourds dans la ville de Tours et la digue serait donc contre-productive.

A ce sujet, Véronique CÉRÉLIS, chargée de l'urbanisme à la maire corpopétrussienne, annonce dans une interview publiée sur le site *Jour inondable*⁹⁶ en octobre 2012 que le sujet est très sensible. Pour reprendre ses mots : « *C'est vrai que si une grave inondation arrivait, les grandes portes à l'entrée de Tours pourraient être fermées* ». La décision revenant au préfet, il aurait assuré

⁹⁵ Article de la Nouvelle République, 3 décembre 2013.

⁹⁶ L'interview est disponible à l'adresse suivante : <http://villeinondable.epjt.fr/?tag=digue>

que Saint-Pierre-des-Corps ne serait pas sacrifié. Le journaliste réalisant l'interview a contacté la préfecture à ce sujet mais n'a obtenu aucune confirmation.

La complexité de la situation et la prise de conscience concernant les risques d'inondation pour les deux communes amènent à davantage de collaboration sur ce sujet. Le service d'urbanisme de Tours, en la personne de Patrice DESBOURDES, nous explique que la gestion des inondations relie les deux communes et que le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) constitue un projet de collaboration majeur. Ainsi, bien que le sujet reste très sensible aujourd'hui, une nouvelle manière de gérer le risque d'inondation voit peu à peu le jour et le service d'urbanisme de Tours semble confiant sur les futures collaborations entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps sur ce sujet.

2.3. *La limite communale, une zone de projet qui se dessine*

Un autre élément qui apparaît est celui de la limite communale. Ce point est revenu de manière quasi-systématique dans nos entretiens, que ce soit avec les élus, les services techniques (commune de Tours, Tour(s)Plus et agence d'urbanisme) et les habitants. Nous en avons ressorti que la situation actuelle de la limite communale, énormément marquée par la présence de l'autoroute devenait de plus en plus dérangeante et contraignante à cause de l'effet de coupure qui l'accompagne et qui semble freiner le développement de la métropole tourangelle (entretien avec M. Gautreau, adjoint à Tours, novembre 2013). De plus, nous constatons des inégalités de protection vis-à-vis de l'autoroute de part et d'autre de cette infrastructure : les habitants de Saint-Pierre-des-Corps paraissent, d'après nos observations, plus exposés aux nuisances (sonores, visuelles) engendrées par l'autoroute.

De ce fait, nous observons chez les élus une volonté d'agir sur cet espace. Il ne s'agit pas de supprimer cette infrastructure, la solution du contournement-Est de l'agglomération ne paraissant pas viable (entretien avec M. Desbourdes du service d'urbanisme de Tours, novembre 2013), mais de la traiter. Lors de notre entretien avec Nicolas GAUTREAU, adjoint au maire de Tours, il nous affirme la volonté de faire de cet espace une avenue urbaine qui serait paysagée, avec davantage de perméabilité (passerelles notamment). Selon lui, ce futur commun constitue un enjeu majeur pour chaque commune et pour le couple qu'elles forment. Les éléments à notre disposition semblent converger vers une évolution de ce type aux yeux des élus corpopétrussiens. Par ailleurs, le PADD du PLU de Tours⁹⁷ présente des orientations qui s'inscrivent dans ce cadre : la ville souhaite valoriser ses entrées de ville, et notamment au niveau de la sortie d'autoroute « Tours Centre », et atténuer l'effet de coupure produit par les infrastructures routières notamment à proximité des limites communales. De plus, à la demande de Cofiroute (l'organisme qui gère l'infrastructure autoroutière de l'A10), l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours (ATU) réalise actuellement une étude sur la question de la requalification de l'autoroute au sein de l'agglomération⁹⁸. L'ensemble de ces éléments nous permettent donc de dire que l'espace autour de la limite communale et de l'autoroute A10 devient peu à peu un espace de projet et de collaboration entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

⁹⁷ Le Plan d'Aménagement et de Développement Durables du futur Plan Local d'Urbanisme de Tours a été approuvé le 11 juillet 2011.

⁹⁸ Notons, par ailleurs, que l'ATU a réalisé en 2010 une étude sur la levée de la Loire à Saint-Pierre-des-Corps, et plus précisément sur les traversées et la requalification de la RD751. Une partie des orientations possibles concernent directement l'espace de coupure au niveau de la limite communale et de l'autoroute.

Synthèse sur l'ensemble urbain continu

Sur la base de nos analyses, de nombreux éléments semblent nous indiquer que la tendance est à une collaboration de plus en plus importante entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, de manière à ce que les deux communes forment un réel couple au sein de l'agglomération sur certaines thématiques. Les deux villes ne s'arrêtent pas à leurs divergences essentiellement symboliques. Ainsi, si leurs rapports sont tortueux, ils semblent évoluer et s'affirmer. L'intercommunalité a déjà permis d'asseoir la base de la coopération entre les deux communes notamment au sein d'un cercle plus large. Dans un contexte national incitant le travail en intercommunalité, plusieurs éléments semblent nous confirmer cette tendance. Nous avons ici mentionné le projet de co-générateur de biomasse inauguré en septembre 2013. De plus, la question des transports urbains (et notamment d'une deuxième ligne de tramway), du risque d'inondation et de l'effet de coupure au niveau de la limite communale sont des éléments de prospective marquants (et non exhaustifs) qui nous permettent d'affirmer que le futur de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps sera fait de plus de liaisons sur le plan urbain, s'accordant avec, et favorisant ainsi, les pratiques de la population au sein de l'ensemble urbain auquel les deux communes appartiennent.

Synthèse générale de la partie 3

Notre étude a révélé que les pratiques des habitants de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps reflétaient davantage la liaison que la séparation entre ces deux communes. En effet, malgré l'effet de coupure qui se fait fortement ressentir au niveau de la limite communale, les pratiques des habitants ne semblent pas en tenir compte puisque ces derniers passent d'une commune à l'autre sans s'en soucier. Il y a donc un décalage entre les représentations et les pratiques des habitants qui vont au-delà des divergences et de la séparation essentiellement symbolique entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Le lien dans les pratiques met en avant le fait que Tours et Saint-Pierre-des-Corps appartiennent au même ensemble urbain et sont interconnectés et interdépendants. Ce fonctionnement commun est typique des relations ville centre – ville périphérique au sein d'une agglomération d'une certaine importance. En effet, bien que nous ayons pu constater à travers les entretiens réalisés avec les habitants des deux communes que les tourangeaux se rendent peu à Saint-Pierre-des-Corps, ce n'est pas une particularité du territoire étudié puisque les pratiques sont les mêmes dans la plupart des grandes agglomérations. De même, les corpopétrussiens se rendent plus souvent dans la ville centre car Tours est attractive et propose de nombreux services d'échelle métropolitaine. Quant à la zone commerciale autour des Atlantes (RochePINARD), qui constitue un pôle partagé, elle est similaire à de nombreuses zones commerciales qui se sont développées en périphérie des villes au cours des décennies passées avec l'avènement de la voiture individuelle.

Cet ensemble urbain est également caractérisé par des relations entre les communes dans le cadre de la Communauté d'Agglomération Tour(s)Plus. Si elle a connu des débuts difficiles et que les rapports entre les communes, et notamment entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, sont asymétriques, cela n'empêche pas l'intercommunalité de fonctionner. Le point de vue des élus semble converger vers un futur commun, où, malgré les divergences existantes, l'intercommunalité constitue le socle, le cadre des coopérations entre communes. De plus, plusieurs éléments nous indiquent que les relations entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps pourraient s'intensifier à travers des projets qui nécessitent une collaboration, notamment dans les domaines des transports et de la gestion du risque inondation. En considérant ces éléments et les évolutions récentes au sein de chaque commune (et particulièrement celle de Saint-Pierre-des-Corps), nous pouvons supposer que le couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps va gagner en importance et que les relations au sein de ce dernier, notamment sur le plan institutionnel, vont devenir un enjeu majeur.

Retour critique sur la méthodologie

Notre méthodologie nous a permis d'analyser et de dégager des résultats de nos observations de terrain. Nous allons à présent en faire une critique. Cependant, le manque de recul par rapport à cette méthodologie et par rapport aux résultats ne nous permet pas d'en faire une critique complète.

A. *Démarche générale de travail*

Dans un premier temps, il est nécessaire de revenir sur notre approche globale de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps.

Dans l'optique de dégager un maximum d'informations sur le fonctionnement des deux communes et de mieux comprendre les interactions du couple, nous avons choisi de faire une approche globale et multidimensionnelle de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps. De part cette approche générale, certains points qui méritaient d'être approfondis n'ont pas pu l'être. De plus, l'étude de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps n'a pas pu faire l'objet de comparaisons avec d'autres interterritoires de l'agglomération. Il aurait été possible d'étudier les interactions entre Tours et une autre commune limitrophe afin de les comparer à celles de Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Cette approche à la fois technique et sensible que nous avons choisie ainsi que la diversité des méthodes utilisées pour répondre à notre problématique, nous ont permis d'envisager un maximum d'aspects et de représentations concernant cet interterritoire. Les différentes observations sur le terrain nous ont permis d'appuyer notre partie théorique et d'apporter un point de vue sensible. En recherchant aussi bien les séparations que les liaisons entre les deux communes, les observations de terrain ont été réalisées avec un regard qui se voulait sans aprioris.

Le manque d'entretiens et le peu d'informations, notamment pour la dimension institutionnelle, nous a heurté à certaines difficultés. Les résultats obtenus ont dû être analysés avec prudence, puisqu'il était important de ne pas s'appuyer sur les aprioris révélés au cours de certains entretiens et dans certaines informations. Ces difficultés nous ont parfois freinées, puisque nous avons parfois dû nous appuyer sur une seule vision. Il n'a alors pas été possible d'en tirer des généralités. Malgré notre prise de recul et la nuance que nous avons faite des propos recueillis, certaines dimensions se basent sur une seule vision et peuvent parfois être subjectives.

Dans un second temps, il est possible d'émettre des critiques et de pointer quelques limites sur des points plus précis de la méthode que nous avons mis en œuvre.

B. *L'analyse des marqueurs physiques du territoire*

L'analyse a révélé l'existence de différences physiques sur les territoires de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps. Si elles existent et peuvent être observées sur le terrain, ces différences ne sont pas nécessairement révélatrices des divergences entre les deux villes. En effet, il est possible de trouver des différences marquantes entre certains quartiers de Tours par exemple. Ainsi, il est

nécessaire d'être prudent quant aux différences physiques relevées de part et d'autre de la limite communale car elles apparaissent à fortiori plus facilement aux yeux des observateurs que les similarités.

L'analyse des marqueurs territoriaux et plus particulièrement des panneaux signalétiques montrent également quelques points faibles. En effet, pour des raisons pratiques, les relevés se sont limités à une zone d'environ 2 km de part et d'autre de la limite communale, et plus précisément entre l'avenue Grammont à l'ouest et au boulevard Jean Jaurès à l'est. De plus, ces relevés ont été effectués sur les routes principales identifiées par le biais de la BD_TOPO (en sélectionnant les "routes nommées" d'importance strictement supérieur à 1). De ce fait, certains panneaux signalétiques n'ont pas pu être pris en compte. Nos observations sur le terrain nous amènent toutefois à penser qu'en dehors de ces routes principales, il n'y a pas de panneaux signalétiques qui indiquent la commune voisine (excepté à proximité immédiate du pont du milieu, côté Saint-Pierre-des-Corps).

C. L'analyse des entretiens

L'analyse des entretiens avec les habitants de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps est quelque peu limitée. Tout d'abord, le nombre de personnes interrogées reste faible, puisqu'il est de cinq personnes par commune. Cela nous amène à être prudent quant aux éléments obtenus à travers ces entretiens et à ne pas les considérer comme valables aux yeux de l'ensemble de la population. De plus, le peu de personnes interrogées ne nous permet pas de rendre compte de la population globale de la commune, d'autant plus du fait des difficultés rencontrées pour obtenir des entretiens avec des habitants. Il faut également savoir que sur les dix personnes interrogées, trois d'entre eux sont des blogueurs qui ont potentiellement une connaissance plus aboutie du territoire par rapport à d'autres habitants.

Un autre point est celui de la retranscription de ces entretiens. Il faut rappeler que ces entretiens visaient à faire émerger les figures de l'interterritoire aux yeux des habitants et que l'analyse individuelle de chaque entretien avait donc moins d'importance, ce qui ne nécessitait pas une retranscription totale de chaque entretien. Toutefois, cette méthode aurait éventuellement pu apporter des éléments supplémentaires en vue de l'analyse des résultats.

Enfin, nous pouvons noter quelques difficultés rencontrées au cours de la réalisation de ces entretiens. Il est parfois difficile d'approfondir le propos de la personne interrogée. Plusieurs éléments peuvent expliquer ces difficultés. En effet, certaines de nos questions n'étaient probablement pas assez précises, ce qui résultait de notre volonté de poser en premier lieu des questions ouvertes pour que la personne aborde par elle-même les éléments qui lui semblent les plus importants. Certaines de nos questions qui avaient vocation à être plus précises (posées dans un second temps) ne semblaient pas permettre d'approfondir suffisamment certaines thématiques, comme celle du rapport affectif à la commune de résidence par exemple.

Toutefois, les entretiens nous ont permis d'avoir une image globale des représentations sociales sur les différentes thématiques abordées. Des similitudes et des tendances sont apparues au travers des divers entretiens, ce qui a permis de tirer quelques conclusions sur les figures de l'interterritoire dans les représentations des habitants. Ainsi, malgré les limites que nous avons

souligné, la réalisation de ces entretiens avec les habitants des deux communes a permis de répondre aux objectifs initiaux.

Concernant les entretiens réalisés avec des acteurs clés du territoire et de l'interterritoire, il faut noter que l'ensemble des entretiens souhaités n'ont pas pu être réalisés. Certains entretiens supplémentaires auraient permis d'approfondir davantage certains aspects de l'interterritoire. On pense ici notamment aux services techniques de Saint-Pierre-des-Corps (service d'urbanisme par exemple), que nous n'avons pas pu rencontrer contrairement au service d'urbanisme de la ville de Tours. De plus, le temps imparti ne nous a pas permis de rencontrer la direction générale de la SNCF ou encore l'organisme Cofiroute, gestionnaire de l'autoroute A10.

D. Les pratiques des habitants à travers l'observation des 24H et des gares

L'approche retenue pour les observations de terrain contient différentes méthodes (période d'imprégnation, observations sur 24H, observations des gares). Nous avons opté pour cette approche afin de ne pas se limiter à une période restreinte sur le terrain. La réalisation d'une période d'observation de 24h permet ainsi de ne pas s'arrêter aux premières observations à la suite de la période d'imprégnation. De plus, il nous a semblé qu'il s'agissait d'une solution pertinente en vue de l'étude des pratiques d'un lieu, afin de couvrir l'ensemble des pratiques potentielles sur le lieu. Toutefois, comme chacune de ces observations a été faite pendant une plage horaire de la journée et que l'exercice n'a pas été répété sur plusieurs jours, les résultats et analyses ressortant de ces observations ne peuvent pas être généralisés. De plus, n'ayant que quatre mois pour étudier cet interterritoire, la temporalité saisonnière n'a donc par conséquent pas pu être observée. Les observations relèvent donc des pratiques relatives à cette période de l'année (octobre-novembre), le climat d'automne rendant difficile l'observation de pratiques particulières. En effet, lors de nos sorties terrains, il faisait relativement froid, il y avait donc peu d'habitants à l'extérieur. Lorsqu'il était possible de croiser l'un d'entre eux, la discussion était souvent limitée. Il a été donc difficile de recueillir des propos ou d'amener les habitants jusqu'au bout de leur réflexion. L'observation des 24h sur le terrain nous a permis une immersion plus poussée et d'aborder aussi la dimension temporelle de l'interterritoire.

Certains éléments observés ou mis en avant par les habitants n'ont pas fait l'objet d'une étude plus poussée, du fait de l'approche globale de l'interterritoire que nous avons adopté. Il aurait pu être intéressant dans l'observation des liaisons entre les deux communes, de prendre les bus qui permettent de relier Tours et Saint-Pierre-des-Corps et d'interroger leurs utilisateurs et des chauffeurs de ces bus. Une comparaison entre la rupture urbaine provoquée par l'autoroute A10 et celle formée par la voie ferrée aurait pu être également approfondie.

Enfin, toujours dans l'optique d'une approche complète de l'interterritoire, nous avons cherché, au cours des périodes de terrain, à réaliser des rencontres informelles avec des passants afin de compléter les entretiens réalisés avec les habitants.

Conclusion générale

Le présent travail s'inscrit dans un projet plus vaste sur le sujet de l'interterritoire. Il comprend une phase "recherche", constituée par cette étude, et une phase "atelier", qui vise à voir en quoi, comment et avec qui l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps peut être ménagé et aménagé.

Au travers de cette première phase de "recherche", nous avons considéré l'interterritoire comme la traduction de l'impact de la frontière. Nous avons ainsi passé en revue la littérature sur le sujet afin d'étudier ce concept de manière générale, et tenté d'en fournir une définition aboutie et détaillée. Ce premier travail a révélé différentes dimensions caractéristiques de la frontière, dimensions qui séparent et relient des territoires : historique (processus de frontiérisation), institutionnelle, sociale, fonctionnelle et pratique, qui ont des traductions spatiales potentiellement spécifiques. Ces dernières ont alors été illustrées par différents exemples de frontières urbaines à travers le monde.

Il s'en est suivi une étude empirique de l'interterritoire formé par l'intersection des communes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, à travers les différentes dimensions résultant de notre définition de la frontière. A travers cette étude, nous cherchions à comprendre dans quelles mesures les interactions entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps dimensionnent leur interterritoire. Nous avons ainsi formulé une double hypothèse concernant leurs liaisons et séparations : il persiste des divergences d'ordre symbolique entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, néanmoins il n'y a pas de réelle séparation urbaine.

Nous sommes à présent en mesure de confirmer en grande partie de ces hypothèses et, par conséquent, de répondre à notre problématique générale.

L'étude de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps a révélé l'importance des divergences symboliques entre les deux communes. Nous avons tout d'abord pris conscience du passé assez conflictuel des deux communes. Plusieurs éléments historiques peuvent expliquer cette situation : le développement de Saint-Pierre-des-Corps est lié à la ville de Tours, sa tradition ouvrière l'ayant démarqué de cette dernière. De plus, les discours et les décisions politiques ont cristallisé ces différences entre une capitale régionale en devenir et une ville périphérique qui souhaitait affirmer son autonomie. Ainsi, Saint-Pierre-des-Corps, ville communiste presque intégralement reconstruite après-guerre, a entretenu des rapports délicats avec Tours, ville plus bourgeoise et plus modérée politiquement. Leurs relations parfois compliquées et les divergences politiques de ces deux territoires en découlent directement. Elles illustrent un certain rapport de force, une asymétrie, basé(e) sur ces éléments qui participent à la symbolique des deux territoires. Ce rapport de force est à la fois ressenti et décrit par la plupart des habitants, en particulier par les corpopétrussiens. Il s'exprime également à travers certains marqueurs du territoire, qui contribuent à rendre visible et à accentuer l'asymétrie, y compris parfois par l'ignorance de ce qu'il y a au-delà de la limite communale.

Aujourd'hui, en plus du discours politique toujours empreint de ces divergences, nous constatons que ces différences sont également ancrées dans les représentations des habitants. En effet, les communes renvoient toujours à leurs yeux deux images opposées : la ville de Tours est considérée comme une ville agréable, attractive, forte de son histoire et marquée par son identité bourgeoise, tandis que Saint-Pierre-des-Corps fait référence à une sphère plus modeste, liée à l'histoire ouvrière de la ville et socialement marquée par sa population diversifiée ainsi que par les actions et valeurs portées par la municipalité communiste. Le décalage entre l'opinion des résidents et celui des habitants de la commune voisine montre l'ancrage de ces représentations et la symbolique attachée à chaque commune, parfois connotée négativement de l'extérieur.

Ces représentations semblent influencées par, et participer à la communication des politiques dans chaque commune, et d'autres éléments plus concrets comme des marqueurs territoriaux peuvent les alimenter. L'autoroute par exemple est apparue comme l'élément central et marquant de l'interterritoire : reproduisant et imprimant en grande partie la limite communale, l'autoroute revêt une dimension idéale car la rupture visuelle et physique qu'elle opère démarque symboliquement ces deux villes à l'image opposée. De plus, des différences physiques peuvent également être soulignées, dont certaines revêtent, elles-aussi, une dimension symbolique : les entrées de ville affirmées de Tours, l'architecture en comparaison plus modeste de certains quartiers corpopétrussiens en opposition aux différents quartiers historiques de Tours, ou encore le nom des rues de Saint-Pierre-des-Corps en hommage aux fusillés communistes...

Ainsi, pour conclure sur notre première hypothèse de départ, il est possible de dire qu'il existe des divergences importantes d'ordre symbolique entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps qui impriment ou s'impriment dans les représentations des habitants et dans les discours politiques.

De son côté, l'étude des pratiques des habitants à travers les observations de terrain et les entretiens, a mis en avant les liaisons entre les communes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, dénotant l'interconnexion et l'interdépendance des deux villes. L'intercommunalité dont les débuts furent difficiles, est aujourd'hui devenu le socle de cette coopération qui va en s'améliorant, notamment par la mise en place de projets au sein de l'agglomération et notamment, parfois, entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Ces dernières appartiennent indéniablement au même ensemble urbain, en dépit de la rupture spatiale et de la réduction de la perméabilité due à l'autoroute. Cette rupture réelle ne semble cependant pas entraver les pratiques des habitants, et les passages de part et d'autre de l'autoroute se réalisent sans attention particulière apportée au franchissement de la limite communale.

L'étude des pratiques de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps fait également ressortir un fonctionnement de type ville-centre / ville-périphérique au sein d'une agglomération tourangelle englobante. L'attractivité de la ville de Tours, concentrant la majeure partie des activités et des services, amène les habitants de Saint-Pierre-des-Corps à s'y rendre régulièrement. De leur côté, les habitants de Tours se rendent peu à Saint-Pierre-des-Corps, ville à l'attractivité plus relative et se concentrant sur la ZAC Rochepinard et la gare TGV. Les réseaux de transports contribuent à faciliter ces échanges, qu'ils aient pour motif le travail ou les loisirs, par le biais des bus ou encore des

trains dont la navette régulière reflète les relations facilitées entre les deux villes. Du fait des nombreux moyens de se rendre d'une ville à l'autre, les territoires sont liés et forment un ensemble urbain, en dépit de la fracture autoroutière.

Au-delà de la continuité urbaine partielle mais réelle, nous avons ainsi validé en grande partie la double hypothèse de départ suite à notre étude de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps. Nous sommes donc en mesure de répondre à notre problématique: « Dans quelle(s) mesure(s) les interactions entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps dimensionnent-elles leur interterritoire ? ». Que l'on parle de dimensions historique, institutionnelle, spatiale, sociale ou des pratiques, il existe bien des interactions entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Le passé conflictuel entre les deux communes, la construction de l'une par rapport à l'autre, leur histoire respective et leurs tentatives de coopération forment une dimension historique relative à l'histoire commune d'une frontière et valide l'existence d'un interterritoire. Cette dimension a une portée effective sur l'ensemble des deux communes : elle conditionne leurs rapports « *complexes et francs* » (Entretien avec M.Gautreau, adjoint à Tours, novembre 2013) que les deux communes entretiennent aujourd'hui.

Les divergences d'ordre politique ont un impact sur un interterritoire englobant l'intégralité des deux communes mais aussi sans doute l'ensemble de l'agglomération tourangelle. Cette dimension institutionnelle exprime une séparation marquée entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Ces deux communes n'ayant pas toujours les mêmes priorités et volontés politiques, elles ont tendance à instaurer un rapport de force. L'intercommunalité conduit néanmoins à leur rapprochement en dépit des difficultés et des divergences toujours présentes. A cette échelle de projets et de prises de décision, une certaine coopération entre les deux communes émerge depuis une dizaine d'année. Leur proximité spatiale et leur appartenance au même ensemble urbain a semble-t-il nécessité une collaboration politique leur permettant d'asseoir leur développement commun dans le but de participer au rayonnement de l'agglomération.

La présence de l'autoroute A10, marqueur fort du territoire, laissait à penser initialement qu'il n'existait pas d'interterritoire dans sa dimension spatiale pour les communes de Tours et Saint-Pierre-des-Corps en dehors de l'autoroute elle-même, cette autoroute formant une fracture physique trop importante séparant ces deux communes. Cependant, des éléments spatiaux partagés par les deux territoires sont révélateurs de liaisons entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Outre l'autoroute et les délaissés socio-spatiaux ponctuellement investis ou réinvestis qu'elle contribue à former, la Loire, les gares et leurs liaisons ferroviaires, ainsi que la zone commerciale Rochepinard sont constitutifs de l'interterritoire de Tours / Saint-Pierre-des-Corps en ce qui concerne la dimension spatiale.

Sur le plan des représentations sociales, les éléments caractéristiques des divergences entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps évoqués précédemment montrent le décalage qui apparaît avec des pratiques qui marquent davantage la liaison et ne sont pas entravées par la limite communale. Ce décalage pourrait être considéré comme une contradiction de la part des habitants puisque l'ancrage

de la séparation à travers les éléments symboliques ne se retrouve pas dans leurs pratiques, qui apparaissent comme typique d'une relation entre une ville centre et sa périphérie. Néanmoins, il est plus pertinent d'aller au-delà de cette apparente contradiction. Conscients des différences entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, les habitants s'approprient dans leurs pratiques ces territoires, l'interterritoire (et au-delà) en fonction de leurs besoins. Dans ce fait, si l'autoroute constitue bien une gêne au sein de l'espace urbain, elle n'empêche les habitants de la franchir ce qui met en avant une certaine continuité de cet ensemble urbain vécu.

Au regard des réponses apportées à notre problématique et à nos hypothèses, il est possible de dégager des enjeux pour l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps, enjeux qui prennent clairement le parti de la liaison entre les deux communes. Ces enjeux constituent la base du projet de conception qui doit être mené par l'atelier prenant la suite de cette étude.

L'interterritoire comme symbole du lien

L'analyse a démontré et confirmé le caractère symboliquement fort de cet interterritoire, qui se retrouve à la fois dans ses dimensions institutionnelles et sociales, ainsi que dans sa dimension spatiale. Ces résultats en faveur d'une séparation symboliquement forte entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps rejoignent les analyses et actions menées par l'ANPU et le pOlau sur cet interterritoire, à travers la création du Point Zéro. Cet espace situé au niveau de la limite communale, et plus précisément sous l'autoroute A10, a en effet été désigné comme le point névro-stratégique de l'agglomération tourangelle, ou encore le « *point de départ d'une spirale de réconciliation urbaine universelle* » (ANPU, pOlau). Parce qu'il reste aujourd'hui un symbole fort de séparation, l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps peut devenir un symbole fort des liens et d'une coopération renouvelée entre les deux communes, et plus globalement au sein de l'agglomération tourangelle.

La spatialité : espaces et connexions

Parallèlement à l'enjeu symbolique, nous pouvons dégager des enjeux plus spatiaux. La situation actuelle au niveau de la limite communale et de ses abords en fait une zone d'action pertinente au sein d'une agglomération qui se place dans une optique de métropolisation. Si elle n'influe pas sur les pratiques quotidiennes des habitants, l'autoroute A10 ne constitue pas moins une fracture au sein du paysage urbain. Les espaces aux abords de l'autoroute et de la limite communale ne sont pas des lieux de vie. Les quelques points de passage sont marqués par des flux importants (le pont du milieu mis à part), connaissant des problèmes de congestion aux heures de pointe. Cet interterritoire perçu négativement par les habitants et les élus ne favorise pas les relations au sein du couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps. De plus, la digue symbolise de par sa présence même une injustice et le déni par la ville centre de sa voisine, du fait qu'elle vise à protéger Tours contre les inondations aux dépens de Saint-Pierre-des-Corps. Ainsi, des actions au niveau de ce(s) espace(s) pourraient permettre de créer un interterritoire pratiqué pour lui-même plus qu'un simple lieu de passage contraint d'un territoire à un autre. Par extension, il pourrait être également opportun d'agir sur les bords de Loire à proximité de la limite communale pour favoriser une réelle continuité entre les deux villes et les tourner davantage vers la Loire.

Un autre enjeu apparaît au niveau des connexions de transports qui concernent Tours et Saint-Pierre-des-Corps. En effet, comme le souligne Vanier de manière globale, les territoires de réseaux succèdent aux réseaux de territoire (Vanier, 2008). Il faut comprendre que la croissance des mobilités met de plus en plus les territoires en relation, au point que les territoires les plus connectés forment ensemble un même territoire. Dans ce contexte, les transports jouent un rôle primordial. Dans un ensemble urbain tel que celui de l'agglomération tourangelle, la relation centre - périphérie nécessite également un intérêt marqué sur les connexions de transports. Dès lors, il est souhaitable de considérer les connexions Tours / Saint-Pierre-des-Corps et les gares de ces deux communes comme des axes de développement stratégiques de première importance pour le développement de l'agglomération dans une dynamique est-ouest complémentaire de la logique de développement nord-sud longtemps dominante.

Bibliographie

Ouvrages imprimés

- AMILHAT-SZARY Anne-Laure et FOURNY Marie-Christine (dir.), *Après les frontières, avec la frontière*, Editions de l'Aube, 2006.
- Sous la direction de ANTHEAUME Benoît et GIRAUT Frédéric, *Le territoire est mort, Vive les territoires*, IRD Editions, 2005.
- BAILLY Antoine, FERRAS Robert, PUMAIN Denise, *Encyclopédie de géographie*, Economica, 1992.
- BARRET Cécilia, BOUSSIN Ludovic, NOVELLO PAGLIANTI Nanta, WELLS Amy (dir.), *La frontière dans les sciences de l'homme et de la société*, Presses universitaires de Limoges, 2008.
- BAUDIN Gérard et BONNIN Philippe (dir.), *Faire territoire*, Editions recherches, 2009.
- BOUQUET Christian et VELASCO-GRACIET Hélène, *Regards Géopolitiques sur les frontières*, L'Harmattan, 2007.
- BOUQUET Christian et VELASCO-GRACIET Hélène (dir.), *Tropisme des frontières (tome 1)*, L'Harmattan, 2005.
- CARY Paul, *La politique introuvable ? Expériences participatives à Recife (Brésil)*, L'Harmattan, 2007.
- CHOAY Françoise et MERLIN Pierre (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, PUF, coll. « Quadrige dicos poche », 1988 (réédition 2000).
- DEBARBIEUX Bernard et VANIER Martin (dir.), *Ces territorialités qui se dessinent*, Editions de l'Aube, 2002.
- DEBRAY Régis, *Eloge des frontières*, Gallimard, 2012.
- DI MEO Guy (dir.), *Annales de Géographie*, Armand Colin, 2004.
- GAY Jean-Christophe, *Les Discontinuités spatiales*, Economica, 2004.
- GUICHONNET Paul et RAFFESTIN Claude, *Géographie des Frontières*, Collection Sup, 1974.
- GRANDJEAN Pernelle (dir.), *Construction identitaire et espace*, L'Harmattan, 2009.
- GWAZDZINSKI Luc, *La ville 24 heures sur 24*, Editions de l'Aube, 2002, pp. 9-17.
- LEVY Jacques, *L'espace légitime - Sur la dimension géographique de la fonction politique*, Presses de la fondation nationale des sciences politiques, 1994.
- LEVY Jacques et LUSSAULT Michel, *Dictionnaire de la Géographie*, Belin, 2003.
- LUSSAULT Michel, *L'Homme spatial - La construction sociale de l'espace humain*, Seuil, 2007.
- REITEL Bernard, ZANDER Patricia, PIERMAY Jean-Luc, RENARD Jean-Pierre, *Villes et Frontières*, Economica, 2002.
- ROSIERE Stéphane, *Géographie politique et géopolitique*, Ellipses, 2003.
- SELIMANOVSKI Catherine, *La frontière de la pauvreté*, PUR, 2008.
- VANIER Martin, *Le pouvoir des territoires - Essai sur l'interterritorialité*, Economica, 2008.
- WACKERMANN Gabriel, *Les frontières dans un monde en mouvement*, Ellipses, 2003.

Chapitre d'un ouvrage collectif

- BECKER Howard S, « Epistémologie de la recherche qualitative », in *L'art du terrain*, BLANC Alain et PESSIN Alain (dir.), L'Harmattan, 2004, pp.59-89.
- COSNIER Jacques, « L'éthologie des espaces publics », in *L'espace urbain en méthode*, GROSJEAN Michèle et THIBAUD Jean-Paul (dir.), Éditions Parenthèses, 2008.
- DI MEO Guy, « La frontière entre le matériel et l'idéal », in *Tropisme des frontières (tome 1)*, BOUQUET Christian et VELASCO-GRACIET Hélène (dir.), L'Harmattan, 2005, pp 53-64.
- DI MEO Guy, « Le rapport identité/espace », in *Construction identitaire et espace*, GRANDJEAN Pernelle (dir.), L'Harmattan, 2009.
- FILIPPOVA Elena, « Identité régionale vs identité ethnique », in *Construction identitaire et espace*, GRANDJEAN Pernelle (dir.), L'Harmattan, 2009.
- FOURNY Marie-Christine, « Le territoire peut-il être transfrontalier et inversement ? », in *Faire territoire*, BAUDIN Gérard et BONNIN Philippe (dir.), Editions recherches, 2009, pp 147-164.
- HALBA Eve-Marie, « Vocabulaire de la frontière », in *Tropisme des frontières (tome 1)*, BOUQUET Christian et VELASCO-GRACIET Hélène (dir.), L'Harmattan, 2005, pp 19-30.
- MICHON Bernard, KOEBEL Michel, « Pour une définition sociale de l'espace », in *Construction identitaire et espace*, GRANDJEAN Pernelle (dir.), L'Harmattan, 2009.
- PIERMAY Jean-Luc, « La frontière et ses ressources : regards croisés », in *Le territoire est mort, vive les territoires*, ANTHEAUME Benoît et GIRAUT Frédéric (dir.), IRD Editions, 2005, pp 203-221.
- RAMADIER Thierry, LANNOY Pierre, DEPEAU Sandrine, CARPENTIER Samuel, « Vers l'hypothèse d'une identité de déplacement », in *Construction identitaire et espace*, GRANDJEAN Pernelle (dir.), L'Harmattan, 2009.
- SEGAUD Marion, « Frontières, limites et citoyenneté : une question sans fin », in *Ces territorialités qui se dessinent*, DEBARBIEUX Bernard et VANIER Martin (dir.), Editions de l'Aube, 2002, pp 91-110.
- SELIMANOVSKI Catherine, « Une frontière sociale redoublée dans les quartiers sensibles des grandes agglomérations », in *Tropisme des frontières (tome 1)*, BOUQUET Christian et VELASCO-GRACIET Hélène (dir.), L'Harmattan, 2005, pp 205-211.
- VANIER Martin, « Les espaces du politique : trois réflexions pour sortir des limites du territoire », in *Ces territorialités qui se dessinent*, DEBARBIEUX Bernard et VANIER Martin (dir.), Editions de l'Aube, 2002, pp 75-89.
- VANIER Martin, « L'interterritorialité : des pistes pour hâter l'émancipation spatiale », in *Le territoire est mort, vive les territoires*, ANTHEAUME Benoît et GIRAUT Frédéric (dir.), IRD Editions, 2005, pp 317-336.

Ouvrages électroniques

- Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours, *Du canal de jonction à l'autoroute A10 – Histoire de Canal*, Tome 1, septembre 2011.
- Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours, *Du canal de jonction à l'autoroute A10 – Histoire d'autoroute*, Tome 2, septembre 2011.
- Ville de Tours, *PLU – PADD*, Juillet 2011.
- Compte rendu de la réunion du conseil municipal de Saint Pierre des Corps, lundi 18 février 2013.

Articles

- ALDHUY Julien, *Au-delà du territoire, la territorialité*, Géodoc 55, 2008.
- ANDROULA Michaël, *Chypre, une identité politique et culturelle divisée*, Études 7/2012 (Tome 417), pp. 7-17.
- AVANZA Martina et LAFERTE Gilles, *Dépasser la "construction des identités" ? Identification, image sociale, appartenance*, Génèses 61, 2005.
- BALLIF Florine, *Les peacelines de Belfast, entre maintien de l'ordre et gestion urbaine*, Cultures et Conflits, n°73, 2009.
- BECH Victoire et LAFFON Sarah, *La politique de Rio à l'épreuve des favelas*, Le club du Millénaire, 2012.
- BERENSTEIN JACQUES Paola, *Les favelas de Rio, un enjeu culturel*, L'Harmattan, 2001.
- BERENSTEIN JACQUES Paola et FESSLER VAZ Lilian, *Notes historiques sur les favelas de Rio*, Passant n°44, 04-05/2003.
- BORNIUS Olivier, *Rio de Janeiro olympique : murs tropicaux, favelas et gentrification*, Groupe de recherche interdisciplinaire sur le Brésil, 9/07/2010.
- BRUBACKER Rogers, *Au-delà de l'identité*, Actes de la recherche en sciences sociales n°139, Le Seuil, 2001, pp 66-85.
- CHICLET Christophe, *Une réconciliation passe-muraille*, Confluences Méditerranée 3/2007 (N°62), pp. 95-100.
- DREVET Jean-François, *Chypre entre partition et réunification*, Politique étrangère 4/2010 (Hiver), pp. 767-781
- GOIRAND Camille, *La politique des Favelas*, Karthala, 2000, p. 244.
- GWAZDZINSKI Luc, *Nocturnes urbains*, Saisons d'Alsace, n°131, 1996, pp. 89-97.
- HAMMAN Philippe et HINTERMEYER Pascal, *Revisiter les frontières*, Revue des Sciences Sociales, n° 48, « Frontières », 2012.
- LAMARA Hadjou, *Les deux piliers de la construction territoriale : coordination des acteurs et ressources territoriales*, Varia, 2009.
- LANGELLIER Jean-Pierre, *A Rio, un mur "écologique" pour contenir une favela*, Le Monde, 23/01/2009.
- NEWMAN David, *Borders and bordering, towards an interdisciplinary dialogue*, European Journal of Social Theory, 2006, pp. 171-186.
- PECHOUX Pierre-Yves, *La zone tampon ou buffer zone des Nations unies à Chypre*, Guerres

mondiales et conflits contemporains 1/2002 (n° 205), pp. 97-118.

- RAFFESTIN Claude, *Éléments pour une théorie de la frontière*, Diogène vol. 34, no. 134, 1986, pp. 3-21.
- SEON Audrey, *Au-delà des stéréotypes, les favelas aujourd'hui à Rio*, Institut de recherche et débat sur la gouvernance, 5/10/2008.
- SOARES GONÇALVES Rafael, *Une discipline olympique ? Le retour des politiques d'éradication des favelas à Rio de Janeiro*, Mouvements 2/2013 (n° 74), pp. 24-32.
- VANIER Martin, ESTEBE Philippe, BEHAR Daniel, *Interterritorialité : vers de nouvelles régulations ?*, La Gazette des communes, 15 février 2010, p.9.

Articles électroniques

- B. Éve., *La biomasse à toute vapeur*, La Nouvelle République, 29 septembre 2013, consulté le 3/12/2013.
<http://www.lanouvellerepublique.fr/Indre-et-Loire/Actualite/Environnement/n/Contenus/Articles/2013/09/29/La-biomasse-a-toute-vapeur-l-1630879>.
- ESCALIER Robert, *Les frontières dans la ville, entre pratiques et représentations*, Cahiers de la Méditerranée, 2006, consulté le 21/10/2013. <http://cdlm.revues.org/1473>.
- G. C., *SITCAT : le cadeau aux « exclus » de l'agglomération*, La Nouvelle République, 14 juin 2013, consulté le 3/12/2013.
<http://www.lanouvellerepublique.fr/Indre-et-Loire/Actualite/24-Heures/n/Contenus/Articles/2013/06/14/Sitcat-le-cadeau-aux-exclus-de-l-agglomeration-1508605>.
- Groupe frontière, *La frontière, un objet spatial en mutation*, EspacesTemps.net, 29 octobre 2004, consulté le 15/09/2013.
<http://test.espacestemp.net/articles/la-frontiere-un-objet-spatial-en-mutation/>.
- GUILLERMIN Johan, *Le nouveau PDU dévoile ses ambitions*, La Nouvelle République, 29 septembre 2013, consulté le 4/12/2013.
<http://www.lanouvellerepublique.fr/Indre-et-Loire/Actualite/24-Heures/n/Contenus/Articles/2013/09/03/Le-nouveau-PDU-devoile-ses-ambitions-1597738>.
- JOHNSON Ampah, *ESPACE CEDEAO : HALTE AUX RACKETS A LA FRONTIERE TOGO – GHANA*, PolemiQ'alement Votre, 19 juin 2013, consulté le 18/10/2013. <http://www.polemiqalement-votre.org/espace-cedeao-rackets-a-la-frontiere-togo-ghana/>.
- MARRY Solène et ARANTES Laëticia, *Variations des représentations et perceptions d'espaces publics sonores ordinaires selon les formes urbaines*, Cybergeog : European Journal of Geography, 2012, consulté le 14/10/2013. <http://cybergeog.revues.org/25044>.
- LANDRE Pascal, *13 000 logements chauffés par la biomasse*, La Nouvelle République, 19 mai 2012, consulté le 2/12/2013.
<http://www.lanouvellerepublique.fr/Indre-et-Loire/Actualite/24-Heures/n/Contenus/Articles/2012/05/19/13.000-logements-chauffes-par-la-biomasse>.
- LE MENAHEZE Gwendal - Interview de Serge THIBAUT, « Depuis 50 ans Tours-Nord est devenu quasi-ville », La Nouvelle République, 27 avril 2013, consulté le 11/12/2013.
<http://www.lanouvellerepublique.fr/Indre-et-Loire/Actualite/24->

Heures/n/Contenus/Articles/2013/04/10/Depuis-50-ans-Tours-Nord-est-devenu-une-quasi-ville-1405986.

- PEYRARD Noémie, *Au revoir Saint-Pierre-des-Corps*, Le Monde, 28 juin 2013, consulté le 16/11/2013. <http://saintpierredescorps.blog.lemonde.fr/>.
- REKACEWICZ Philippe, *Un cartographe confronté à la représentation des frontières*, *Géo Confluence*, 11 mars 2008, consulté le 21/10/2013. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/frontier/FrontViv.htm>.
- République française, *Code général des collectivités territoriales - Article L5216-5*, 17 décembre 2010, Legifrance.gouv.fr, consulté le 3/12/2013. <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000023268906&cidTexte=LEGITEXT000006070633&dateTexte=20131211>
- République Togolaise, *Frontière Togo-Ghana : Grand nettoyage à l'horizon*, 27 août 2009, consulté le 21/10/2013. <http://www.republicoftogo.com/Toutes-les-rubriques/Societe/Frontiere-Togo-Ghana-grand-nettoyage-a-l-horizon>.
- République Togolaise, *Criminalité transfrontalière : Lomé et Accra coopèrent*, 29 septembre 2010, consulté le 19/10/2013. <http://www.republicoftogo.com/Toutes-les-rubriques/Societe/Criminalite-transfrontaliere-Lome-et-Accra-cooperent>.
- SAMSON Didier, *Les dates-clé de l'histoire du Togo*, Radio France Internationale (RFI), 26 avril 2010, consulté le 23/10/2013. <http://www.rfi.fr/contenu/20100426-dates-cles-histoire-togo>.
- SOULET M-H, *Frontières sociales, Frontières culturelles, frontières techniques*, *SociologieS*, 27 décembre 2010, consulté le 17/10/2013. <http://sociologies.revues.org/3304>.
- Tribune, *Eau publique, eau privée : quel service pour l'agglomération ?*, La Tribune de Tours, 5 juillet 2012, consulté le 4/12/2013. <http://www.tribune-tours.fr/news/eau-publique-eau-privee-quel-service-pour-l-agglomeration>.

Articles PDF

- Archives du Conseil Général du 37, *Les anciens tramways de Tours : le réseau urbain et suburbain de 1874 à 1948*, <http://archives.cg37.fr/UploadFile/GED/Actualites/1382965185.pdf>.
- BALIBAR Etienne, *Qu'est-ce qu'une frontière ?*, 1994.
- BASSET Magalie, *2^{ème} ligne de tram : Saint-Pierre-des-Corps continue d'y croire*, LaNouvelleRépublique.fr, 16 octobre 2012.
- BASSET Magalie, *2^{ème} ligne de tram : le lobbying continue*, LaNouvelleRépublique.fr, 12 janvier 2013.
- BEAUFILS Marie-France, *Marie-France BEAUFILS propose un nouvel itinéraire pour la deuxième ligne de tramway – Tram : pour un ligne passant par Saint-Pierre*, Tribune, Octobre 2012.
- BIGO Didier, *Frontières, territoires, sécurité, souveraineté*, 2012.
- CARRIERE Jean-Paul, *Des frontières qui s'aménagent*, 2010.
- GERVAIS-LAMBTON Philippe et KWAMI NYASSOGBO Gabriel, *Lomé : Dynamiques d'une ville*

africaine, 2007.

- SPIRE Amandine, *Lomé, ville post-frontière*, EchoGéo, 14 | 2010, mis en ligne le 16 décembre 2010.

Thèses, Mémoires, Rapports Inédits

- BALLIF Florine, *Les peacelines de Belfast – Du maintien de l'ordre à l'aménagement urbain (1965-2002)*, Thèse de doctorat : Urbanisme et Aménagement, Université Paris XII, 2006.
- BROZAT Léa, *Quel rapport entre les représentations des acteurs de l'aménagement transfrontalier et celles des habitants ? Le jardin des deux rives entre Strasbourg et Kehl*, Projet de fin d'étude : Aménagement du territoire, Université François-Rabelais Tours, 2010.
- HENRY Gaëlle, *Le Grand Projet de Ville de l'agglomération de Tours : de la politique de la ville à l'intercommunalité*, Mémoire de fin d'études : séminaire action locale, 2004.
- HINFRAY Noémie, *Les espaces transfrontaliers, nouveaux territoires de projet, nouveaux pôles de développement au sein d'une Europe polycentrique*, Thèse de doctorat : Aménagement du territoire, Université François-Rabelais Tours, 2010.
- LEBRAS Alison, *Les spécificités de la coopération transfrontalière dans les dynamiques du projet d'aménagement. le cas du jardin des deux rives à Kehl et à Strasbourg*, Projet de fin d'étude : Aménagement du territoire, Université François-Rabelais Tours, 2010.
- LEVELU Julie, *Quel lien entre l'aménagement transfrontalier et les interactions sociales entre usagers frontaliers ? Le cas du jardin des deux rives à Strasbourg et à Kehl*, Projet de fin d'étude : Aménagement du territoire, Université François-Rabelais Tours, 2010.
- LUSSAULT Michel, *Tours : Images de la ville et politiques urbaines*, Thèse : Maison Des Sciences De La Ville, Université François Rabelais, 1993.
- VINETTE Thomas, *Les spécificités de la démarche de projet dans le contexte transfrontalier serbo-croate : le cas de deux projets transfrontaliers CB NET et HaB*, Projet de fin d'étude : Aménagement du territoire, Université François-Rabelais Tours, 2012.

Sites Web

- Jour inondable, <http://villeinondable.epjt.fr/>, (consulté le 3/12/2013).
- La collection Cerisopes, <http://ceriscope.sciences-po.fr/>, (consulté le 29/11/2013).
- Le site de Tour(s) Plus, *La centrale biomasse Delkia inaugurée à SPDC*, 30 septembre 2013, http://www.agglo-tours.fr/index.php?idtf=228&TPL_CODE=TPL_DOSSIERDETAIL&PAR_TPL_IDENTIFIANT=240, (consulté le 3/12/2013).
- Le site de Tour(s) Plus, <http://www.agglo-tours.fr/>, (consulté le 3/12/2013).
- Le site de l'INSEE, <http://www.insee.fr/fr/>, (consulté le 22/11/2013).
- Le site de la ville de Tours, <http://www.tours.fr/>, (consulté le 16/11/2013).
- Le site de la ville de Saint-Pierre-des-Corps, <http://www.saintpierredescorps.fr/>, (consulté le 16/11/2013).
- Le site de fil bleu, <https://www.filbleu.fr/>, (consulté le 5/12/2013).
- Le site du réseau Proxiti, <http://www.proxiti.info/taxe->

fonciere.php?o=37261&n=TOURS&PHPSESSID=00a75439895d1f66f10d19c104658ef4.
(consulté le 15/10/2013).

- Le site officiel de l'administration française, <http://www.service-public.fr/>, (consulté le 2/12/2013).
- Psychologie et Société, <http://www.psychologie-et-societe.org/representations-sociales.aspx>, (consulté le 15/10/2013).
- Un regard sur Tours, <http://unregardsurtours.blogspot.fr/>, (consulté le 10/11/2013).
- Université populaire de Tours, <http://www.universite-populaire-tours.fr/spip.php?article48>, (consulté le 2/12/2013).
- Ville Rail et Transports, <http://www.ville-rail-transports.com/content/17986-tours-prend-les-comp%C3%A9tences-du-sitcat>, (consulté le 2/12/2013).

Vidéographie

- La Nouvelle République, *Agglo de Tours : Marie-France Beaufrils tient à la 2ème ligne de tram*, 3 juin 2013.
<http://www.lanouvellerepublique.fr/Indre-et-Loire/Actualite/Politique/n/Contenus/Articles/2013/06/03/VIDEO.-Agglo-de-Tours-Marie-France-Beaufils-tient-a-la-2e-ligne-du-tram-1491163>.
- NIGHT SHYAMALAN Manoj, *Le village*, film américain, 2004.
- Inauguration du point zéro Tours / Saint-Pierre-des-Corps, 2009,
http://www.dailymotion.com/video/xayiyou_inauguration-du-point-zero-tours-st_creation

Annexes

Annexe 1 : Tableau des personnes rencontrées..... 190

Annexe 2 : Trame d’entretien avec les habitants..... 191

Annexe 3 : Trame d’entretien avec les élus 196

Annexe 4 : Trame d’entretien avec les techniciens..... 200

Annexe 5 : Les cartes mentales des habitants 204



Annexe 1 : Tableau des personnes rencontrées

Toutes les personnes ci-dessous ont été rencontrées entre novembre et décembre 2013.

NOM	STATUT	VILLE
BANKS James	Habitant	Tours
BARRE Jean-Jacques	Association histoire et vie sociale	SPDC
BARRE Jean-Jacques	Habitant	SPDC
BELNOUE Martine	Première adjointe au maire	SPDC
CASSELLA Cetti	Habitant	SPDC
COTTENCIN Marcelle	Habitant	Tours
DESBOURDES Patrice	Service urbanisme	Tours
GAUTREAU Nicolas	Adjoint au maire	Tours
GIUA Mathieu	Habitant	Tours
LE BRETON Hélène	Habitant	Tours
MICHENAUD Daniel	Habitant	Tours
PETIT Laurent	ANPU	X
PETITFRERE Isabelle	Tour(s) Plus	Agglo
POUZET Alexandra	Photographe	X
REAU Marie Anne	Habitant	SPDC
SELLIN David	Habitant	SPDC
TANGUAY Céline	ATU	Tours
WOLLENSCHLAEGER Sarah	Habitant	SPDC

Annexe 2 : Trame d'entretien avec les habitants

But de l'entretien : Cet entretien avec les habitants a plusieurs objectifs. L'objectif principal est d'appréhender la représentation que se font les habitants de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps. Pour cela, il sera également nécessaire d'interroger les habitants sur la perception qu'ils ont des caractéristiques et de l'identité de leur commune, de l'autre commune, sur les éventuels différentiels perçus ainsi que les pratiques liées à l'existence de ces deux territoires. A travers ces éléments, le but est d'appréhender ce qui sépare et qui relie les deux communes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps. Nous ne nous intéressons pas à l'analyse individuelle mais nous cherchons à voir comment les figures de l'interterritoire apparaissent aux yeux des habitants.

Personnes enquêtées : Des habitants des communes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps. Ces habitants sont choisis indépendamment de leur lieu de résidence au sein de la commune. Ainsi, nous chercherons à interroger des habitants qui résident dans des quartiers différents de chaque commune, habitants qui ont donc potentiellement des pratiques différentes de ces deux communes. Nous cherchons des personnes qui habitent sur Tours ou Saint Pierre-des-Corps depuis plus de 3 ans. Il est nécessaire qu'elles aient une connaissance et une expérience du territoire.

Problématique Comment le couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps s'exprime-t-il dans le discours des habitants de chacune de ces deux communes ?

Type d'entretien : L'entretien semi-directif semble être le plus approprié à notre recherche. En effet, nous souhaitons orienter la personne vers un certain nombre de thèmes dans le but de répondre à notre problématique. De plus, nous cherchons également à laisser la personne exprimer librement sa représentation du couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps. C'est pourquoi il ne semble pas souhaitable de borner l'entretien avec une méthode trop directive qui limiterait la personne interrogée et ne permettrait pas de faire ressortir et d'approfondir réellement sa représentation de notre objet d'étude. Les questions posées seront donc des questions ouvertes qui visent à donner à la personne la possibilité de s'exprimer sur les points qui lui semble importants ou intéressants. Cependant, afin de maintenir une certaine dynamique de discussion, de l'orienter et de l'approfondir, nous avons établi quelques questions plus précises qui font référence à des informations que nous souhaitons recueillir au cours de l'entretien. Toutes ne seront donc pas posées directement. Enfin, l'entretien fait également appel à d'autres outils méthodologiques comme la réalisation de carte mentale par exemple.

Les entretiens seront faits par deux membres du groupe. Pendant que l'un mènera l'entretien, le second sera chargé de prendre des notes. L'étude des entretiens se fera de manière transversale. Ce système permet de ne pas faire la retranscription de l'entretien car nous n'avons pas le temps nécessaire à consacrer à cette tâche. Cependant à la fin de l'entretien, un portrait de la personne sera fait. Il permet de résumer, en 1 à 2 pages, les propos de celle-ci, en étant le plus précis possible.

Trame d'entretien :

Les règles à respecter :

- Ne pas dire les mots suivants : « frontière », « interterritoire », « similaires,
- Employer des mots plus globaux : « interaction », « couple », « ensemble »...
- Etre clair et succin.

✚ **Texte introductif :** « Bonjour, nous sommes deux étudiants de l'Université de Tours en aménagement du territoire et urbanisme. Nous faisons partie d'un groupe de 7 étudiants qui travaillent sur les communes de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, et sur les relations qu'elles peuvent ou ne peuvent pas avoir entre-elles. Dans ce cadre, vos pensées, vos pratiques et votre vision nous intéressent. Nous voulons aborder avec vous votre expérience d'habitants en abordant plusieurs thèmes, sentez-vous libre de partager avec nous toutes vos pensées, vos impressions, vos sentiments. Ca vous va ? Si vous êtes prêt on y va.

Si la personne pose des questions plus précises sur notre recherche : lui répondre que nous lui donnerons plus d'informations à la fin de notre entretien, afin de ne pas fausser ses réponses, sa vision.

✚ **Le territoire de la commune (Tours ou Saint-Pierre-des-Corps)**

Quelles représentations de la commune de résidence ? Quelles est l'identité du territoire ?

- ❖ « Pour commencer, pouvez-vous nous raconter votre parcours résidentiel dès votre arrivé dans cette commune jusqu'à présent ? Avez-vous habité dans l'autre commune ?
 - Depuis combien de temps ?
 - Pourquoi avoir choisi cette commune? Ce quartier ?
 - Où avez-vous habité avant ? Avez-vous habité dans la commune voisine ? Si oui, pourquoi avoir déménagé ?
 - Mobilité résidentielle prévue ?
- ❖ Représentation de la commune : « Comment présenteriez-vous la commune à quelqu'un qui ne la connaît pas ? »
 - Plus globalement, quelle image renvoie la commune ?
 - Quels sont, selon vous, les points marquants qui caractérisent la commune ?
 - Qu'est que vous évoque votre commune ?
 - Plus globalement, quelle image renvoie la commune ? Comment la ville est perçue de l'extérieur ? Est-ce que vous partagez cette vision ?
- ❖ Appréhender la dimension identitaire du territoire : « Que pouvez-vous nous dire de l'identité de la commune ? »
 - Est-ce qu'il y a une réelle identité communale ? Qu'est ce qui la caractérise (social ? culturel ? ...)
 - Qu'en est-il de l'identité des tourangeaux / corpopétrussiens ? (de la communauté)
 - Est-ce que vous vous reconnaissez dans cette identité ? Est-ce que vous vous sentez Tourangeaux / Corpopétrussiens ?

✚ Les pratiques de la personne :

*Ce cadre de vie et ces pratiques reflètent-ils davantage une logique de séparation ou de liaison ?
L'existence de l'autre commune a-t-elle une influence sur les pratiques ?*

- ❖ Lieux de vie de la personne : « Quels sont les lieux que vous fréquentez couramment ? »
 - Lieu de travail ? Pourquoi ?
 - Lieu de loisirs, balades, de courses.... Pourquoi ?

- ❖ Aller d'une commune à l'autre
 - Raisons d'aller d'une commune à l'autre (ou de ne pas le faire).
 - Pourriez-vous vous en passer ?
 - Quels trajets ?
 - A quelle fréquence ?
 - Quel(s) mode(s) de transport ?

- ❖ Rapport affectif à la commune :
 - Qu'est-ce que vous aimez dans votre commune ? quartier ? Qu'est-ce que vous n'aimez pas ?
 - Globalement, vous sentez vous à l'aise ici ?
 - Y a-t-il des lieux où vous êtes particulièrement à l'aise ? d'autres où vous êtes mal à l'aise ?
 - Est-ce que vous êtes attaché à votre commune ? Pour quelles raisons ?
 - Conseillerez-vous cette ville à un de vos proches ?

✚ Le territoire de l'autre commune

Quelles représentations de la commune voisine ? Y a-t-il réellement une dialectique « ici » / « là-bas » ?

- ❖ Représentation de la commune voisine : « Qu'est-ce qu'évoque pour vous la commune voisine ? »
 - Quels sont les points marquants qui caractérisent la commune ?
 - Comment présenteriez-vous la commune à quelqu'un qui ne connaît pas la commune ?
 - Quelle image renvoie la commune ? de ses habitants ?
 - Pour quelles raisons, à votre avis, vous voyez cette commune ainsi ?

- ❖ Appréhender l'identité : « Que pouvez-vous nous dire sur l'identité de la commune voisine ? »
 - Quelle est selon vous l'identité de la commune voisine (social, culturelle...) ?
 - Quelle est, de votre point de vue / ressenti, l'identité des habitants de cette commune ?
 - Pour les personnes de Saint-Pierre-des-Corps : vous considérez-vous parfois comme Tourangeaux ?

- ❖ Rapport affectif à la commune voisine :
 - Qu'est-ce que vous aimez dans cette commune ? Qu'est-ce que vous n'aimez pas ?
 - Vous sentez-vous à l'aise dans cette commune ?
 - Avez-vous un attachement particulier à cette commune ?
 - Conseillerez-vous cette ville à un de vos proches ?

Le couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps

Qu'est-ce qu'évoque le couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps ? Le discours de la personne reflète-t-il plutôt une logique de séparation ou de liaison ? Sur quels aspects ? Bien chercher à comprendre les raisons de cette perception du couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps (valeurs, symboles...). Les pratiques reflètent-elles les représentations sociales ?

- ❖ Qu'est-ce qu'évoque pour vous le couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps ?
- ❖ Aspects à aborder si la personne ne s'exprime pas directement dessus :
 - Dimension politique : quel est votre ressenti / vision sur les interactions sur le plan politique ?
 - Dimension sociale (au sens large) : quelles sont les interactions entre les habitants des deux communes ? Qu'est ce qui caractérise le couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps sur le plan social / culturel / identitaire / ...
 - Aspects spatiaux / matériels (*ne pas centrer les questions sur la limite communale* : y-a-t-il des lieux qui vous viennent à l'esprit quand on parle du couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps ?

Conclusion : représentation « finale » de la personne

Pour conclure l'entretien, la personne est invitée à résumer sa vision et à conclure sur les points qui, selon elle, sont les plus marquants. Nous aurons ici recours à trois éléments :

- ❖ Si vous deviez choisir trois mots pour définir la commune ?
- ❖ Si vous deviez choisir trois mots pour définir la commune voisine ?
- ❖ Réalisation de la carte mentale: nous invitons simplement la personne à dessiner sur une feuille blanche sa vision du couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps de manière libre. Cela permettra de dégager les principaux éléments de l'image que la personne a de l'interterritoire / interterritorialité Tours / Saint-Pierre-des-Corps. La personne est invitée à commenter sa réalisation, ce qui permet de comprendre les raisons du choix de cette dernière. Bien qu'il soit possible que la personne interrogée ne sache pas réellement

quoi dessiner, le fait de proposer l'exercice sur le couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps de manière globale donne l'occasion de dégager les éléments les plus marquants y faisant référence. De plus, ce risque est limité par le fait de réaliser cet exercice en fin d'entretien, ce qui permet d'alimenter la réalisation.

Question finale : A partir de quel moment pensez-vous être / vous sentez-vous dans l'autre commune ? Pensez-vous qu'il y ait une frontière entre ces deux communes ? Cette question est posée à la fin de l'entretien pour ne pas que la personne se focalise sur la frontière communale dans son discours.

 **Finir par recenser les informations socio-démographiques sur la personne interrogée (si ça n'a pas été fait au cours de l'entretien) :**

Ces informations (âge, adresse, catégorie socio-professionnelle...) sont demandés à la fin de l'entretien afin de ne pas mettre la personne mal à l'aise au début de l'entretien et ainsi instaurer une certaine distance entre l'enquêteur et l'enquêté.

Annexe 3 : Trame d'entretien avec les élus

Personnes ciblées : Nous souhaitons rencontrer les acteurs de la vie politique des communes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, notamment les adjoints en charge de l'urbanisme et des projets communautaires. Ces entretiens s'inscrivent dans une démarche d'analyse et de compréhension des relations entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Problématique : Comment se traduisent les relations entre Tours et Saint Pierre des Corps pour les élus de ces deux communes.

But de l'entretien : Ces entretiens avec des élus locaux ont pour but de permettre une analyse relativement poussée des rapports politiques entre les deux communes afin de mieux appréhender ce qui sépare et ce qui relie les communes de Tours et Saint-Pierre-Des-Corps. L'objectif est ensuite de mettre les données que nous en aurons retirées en corrélation avec des discours politiques issus d'autres entretiens ou avec des analyses de ces discours politiques, mais aussi avec des sources plus objectives que nous aurons traitées nous-même comme des compte-rendus municipaux ou le détail des budgets par exemple. Cela nous permettra de faire émerger la représentation du couple propre à la personne interrogée. Dans un second temps, cette approche politique du couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps sera replacée dans un cadre plus global traitant de toutes les dimensions qu'exprime une frontière afin de répondre à la problématique générale de ce travail de recherche : Dans quelle(s) mesure(s) les interactions entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps dimensionnent-elles leur interterritoire ?

Type d'entretien : L'entretien semi-directif semble être le plus approprié pour notre recherche. En effet, nous souhaitons que les élus abordent un certain nombre de thématiques relatives aux deux communes et au couple formé par ces deux communes. Cependant, nous souhaitons que les élus s'expriment librement, sans être cloisonnés par des questions trop précises. Néanmoins, ayant conscience que les élus ont des disponibilités réduites, nous auront préalablement préparé des questions plus ciblées qui feront avancer notre recherche. Ainsi, les questions posées seront donc, tout d'abord, des questions ouvertes qui visent à donner aux élus la possibilité de s'exprimer sur les points qui leur semblent importants ou intéressants. Dans un second temps et en fonction de la tournure que prendra l'entretien, nous serons potentiellement amenés à diriger davantage ce dernier.

Trame d'entretien :

Présentation de l'étude et de la finalité de l'entretien

Présentation du projet :

- *Étudiants en 5^{ème} (et dernière) année au sein du Département Aménagement de Polytech Tours*
- *Projet de recherche sur les interactions entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps*
- *En collaboration avec le Polau (Pôle des Arts Urbains)*
- *Recherche préalable à la mise en place de projet d'aménagement*

Demande de présentation à la personne interrogée (connaissance préalable)

✚ En ce qui concerne leur commune d'origine

Quelle représentation se font les élus du territoire ? Ont-ils connaissance d'une identité s'y associant ? Comment la considèrent-ils ?

- ❖ **Quels sont selon vous les éléments qui constituent l'identité de votre commune ? Parmi ces points, certains vous semblent-ils caractéristiques de votre territoire (qui la rendent unique, capable de réunir les gens) ?**
 - Qu'est-ce qui caractérise votre commune ? Quels symboles forts ?
 - Cette identité est-elle récente ou ancienne ? A quel moment s'est-elle développée (en même temps que la commune ou après certains événements) ?
 - Dans quel but l'identité de votre commune s'est-elle construite (valorisation, affirmation, différenciation...) ?
 - Cette identité est-elle toujours légitime ? A-t-elle évolué ?
 - Est-elle toujours en construction ? Est-elle menacée ? Doit-elle se renforcer ?
 - Par qui est-elle, ou a-t-elle été entretenue, véhiculée ?
 - Devenir de cette identité ?

- ❖ **Quelle image le territoire cherche-t-il à montrer à l'extérieur ?**
 - Quelle image souhaitez-vous exporter ? Est-ce une de vos priorités ? Y-a-t-il des destinataires privilégiés ? Qui sont-ils ?

- ❖ **Sur quels points la commune se différencie-t-elle ? Cherche-t-elle à être unique ?**
 - Lesquels sont réellement visibles ?
 - Lesquels aimeriez-vous rendre plus visibles ?

- ❖ **Quels sont les axes majeurs de votre politique ?**
 - D'après vous, ces politiques sont-elles fidèles à l'identité de la commune ?
 - Que privilégiez-vous en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'habitat (logements sociaux), au niveau culturel ?

- ❖ **Comment voyez-vous votre commune par rapport à l'agglomération ?**
 - Que pensez-vous de l'agglomération de manière générale ?
 - Comment l'imaginez-vous dans 10 ans ? Dans 50 ans ?

✚ En ce qui concerne les rapports avec la commune voisine

En invitant l' élu à discuter de l'identité de l'autre territoire, commencer à l'amener à considérer les similarités, les divergences, les fractures et les échanges pouvant exister.

- ❖ **Quels seraient les éléments constitutifs l'identité du territoire voisin ?**
 - Par rapport à l'identité de votre commune, quand est-elle apparue ?

- Se sont-elles construites en même temps ? En opposition ? En parallèle ?
- Y a-t-il eu des conflits, des tentatives de domination, ou au contraire d'autonomie vis-à-vis de l'autre commune ?
- Quels sont, selon vous, les symboles les plus marquants de cette identité ?
- Par qui est-elle entretenue et dans quel but ?

❖ **Comment décririez-vous les relations avec ce territoire ?**

- Ont-elles évoluées dans le temps ? Seront-elles amenées à évoluer ?
- Quelles sont les principales similarités entre ces deux territoires (politiques, idéologiques, économiques, culturelles, de gestion ...). Quelles sont les principales divergences ?
- Y en a-t-il (divergences ou similarités) qui mènent parfois à des conflits ? Lesquelles ?
- Y en a-t-il (divergences ou similarités) qui mènent à des statuts quo de neutralité (chacun se développe de son côté) ? Lesquelles ?
- Ces divergences (et/ou similarités) se sont-elles montrées profitables (échanges, distribution des rôles pour une meilleure optimisation...) ?

❖ **Pouvez-vous nous parler des projets communs ou accords au sein de l'agglomération ou uniquement entre vos deux communes, tels que le co-générateur de biomasse et les transports urbains par exemple ?**

- Comment ces projets ont-ils été programmés ? comment se sont-ils déroulés ?
- Y a-t-il des sujets sur lesquels la coopération reste difficile (exemple gestion de l'eau)
- Cette opposition transparait-elle dans les relations vis-à-vis de Tour(s) Plus ?

 **L'interterritoire**

L'objectif premier est de laisser l' élu se faire sa propre idée de ce que peut être l'interterritoire, sans l'amener à penser directement à la limite communale. Ici, nous qualifions d'interterritoire tous les espaces de rencontre entre Tours (et tout ce qu'elle représente) et Saint-Pierre-des-Corps (et tout ce qu'elle représente).

❖ **Selon vous, spatialement, à quels endroits apparaît cet inter territoire ?**

- Où s'arrêtent les limites de votre commune/de l'identité qui lui est associée (non administratives) ?

❖ **Comment ces espaces (limites et interterritoire) sont-ils gérés/aménagés en termes d'urbanisme, d'aménagement paysagers, d'évènements ...**

- S'ils ne le font pas d'eux même, entrées de villes, espaces délaissés (à certaines heures)
- Existe-t-il des points de conflits, de désaccords en ce qui concerne la gestion d'espaces communs ou juxtaposés ?
- Existe-t-il des espaces de collaboration, de projets ?

- Y a-t-il eu des initiatives citoyennes visant à se réappropriier ces espaces ?
- ❖ **Selon vous, faudrait-il les gérer/aménager différemment ?**
 - Qu'est-ce que cela implique du point de vue des relations entre les deux communes ?
 - De manière générale, quelle vision avez-vous pour l'avenir en ce qui concerne les relations entre vos communes et l'aménagement de l'espace entre ces dernières ? Est-ce une priorité pour vous ?
 - Votre priorité est-elle portée autre part ? Sur d'autres espaces ?
- ❖ **Avez-vous des attentes particulières vis-à-vis de l'autre commune ?**
 - Les différences/ressemblances actuelles sont-elles une force ? Faut-il les conserver ?
 - Par quels moyens une collaboration pourrait être mise en place, selon vous ? Et pour quels domaines ?

Annexe 4 : Trame d'entretien avec les techniciens

Personnes ciblées : Pour parvenir à prendre du recul par rapport aux entretiens avec les élus, et pour franchir le discours de surface, nous souhaitons rencontrer des acteurs proches de la politique, et qui en connaissent donc les ressorts. En outre, dans le cas où ils prennent parti, nous partons du principe qu'ils hésiteront moins à donner leur avis que des élus. Nous envisageons donc de rencontrer des représentants des services techniques des communes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps.

Problématique : Comment les agents techniques perçoivent-ils les rapports entre la commune de Tours et celle de Saint-Pierre-des-Corps, à travers la politique menée par leur commune?

But de l'entretien : Interroger les agents techniques des deux communes nous permettra tout d'abord d'avoir une autre vision de l'identité des deux communes d'une part, de leurs politiques respectives et des relations en découlant. D'autre part, ces personnes seront plus susceptibles de nous parler en détail des projets menés de part et d'autre ou en commun, et seront en mesure de nous parler à une autre échelle des oppositions sur les compétences et la gestion de chaque commune. L'approche demeure toutefois la même que pour les personnes ressources politiques : la personne est en premier lieu invitée à parler des deux communes séparément, la sienne en premier lieu pour faciliter le contact, puis la commune voisine, ce qui l'amènera à considérer les liaisons et les séparations qui peuvent exister entre ces deux territoires. L'entretien est ensuite ciblé sur le couple Tours / Saint-Pierre-des-Corps afin d'appréhender l'interterritoire selon la personne interrogée et de dégager les dimensions qu'exprime ce dernier.

Type d'entretien : L'entretien semi-directif semble être le plus approprié pour notre recherche. En effet, nous souhaitons que les agents techniques abordent un certain nombre de thématiques relatives aux deux communes et au couple formé par ces deux communes. Cependant, nous souhaitons que les agents techniques s'expriment librement, sans être cloisonnés par des questions trop précises. Néanmoins, ayant conscience qu'ils ont des disponibilités réduites, nous aurons préalablement préparés des questions plus ciblées qui feront avancer notre recherche. Les personnes interrogées sont aussi susceptibles de nous apporter des éléments sur d'autres indicateurs que nous avons recensés dans notre méthodologie : si la conversation prend une tournure plus technique, nous nous baserons donc aussi sur les autres documents de méthodologie pour poser des questions plus directives. Ainsi, les questions posées seront donc, tout d'abord, des questions ouvertes qui visent à donner aux personnes interrogées la possibilité de s'exprimer sur les points qui leur semblent importants ou intéressants. Dans un second temps et en fonction de la tournure que prendra l'entretien, nous serons potentiellement amenés à diriger davantage ce dernier.

Trame d'entretien :

Présentation de l'étude et de la finalité de l'entretien

Présentation du projet :

- *Étudiants en 5^{ème} (et dernière) année au sein du Département Aménagement de Polytech*

Tours

- *Projet de recherche sur les relations entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps*
- *En collaboration avec le Polau (Pôle des Arts Urbains)*
- *Recherche préalable à la mise en place de projet d'aménagement*

Demande de présentation à la personne interrogée (connaissance préalable)

✚ En ce qui concerne leur commune d'origine

Quelle représentation se font les agents techniques du territoire ? Ont-ils connaissance d'une identité s'y associant ? Comment la considère-t-ils ?

- ❖ **Comment caractériseriez-vous l'identité de votre commune ? Dans quelle mesure pourriez-vous dire qu'elle dispose d'un ensemble de caractéristiques qui la rende unique, capable de réunir les gens ?**
 - Qu'est-ce qui caractérise votre commune ? Quels symboles forts ?
 - Cette identité est-elle récente ou ancienne ? A quel moment s'est-elle développée (en même temps que la commune ou après certains événements) ? A-t-elle évolué ?
 - Dans quel but l'identité de votre commune s'est-elle construite (valorisation, affirmation, différenciation...) ?
 - Cette identité est-elle légitime selon vous ?
 - Est-elle toujours en construction ? Est-elle menacée ? Doit-elle se renforcer ?
 - Par qui est-elle, ou a-t-elle été entretenue, véhiculée ?
- ❖ **Quelle image le territoire cherche-t-il à montrer à l'extérieur ?**
 - Quelle image la commune cherche-t-elle à exporter ? Est-ce une priorité ? Y-a-t-il des destinataires privilégiés ? Qui sont-ils ?
 - Par quels moyens cette exportation passe-t-elle ?
 - Selon vous, la commune y parvient-elle, ou est-ce qu'elle a une autre image qu'elle subit davantage ?
- ❖ **Sur quels points la commune se différencie-t-elle ? Cherche-t-elle à être unique ?**
 - Lesquels sont réellement visibles ?
 - Y a-t-il des points sur lesquels la commune devrait mettre un accent supplémentaire ?
 - Y a-t-il des points sur lesquels vous travaillez particulièrement ?
 - Y a-t-il de réels efforts de différenciation sur les taxes, sur les aides, sur les normes, sur l'urbanisme ?
- ❖ **Quels sont les axes majeurs de la politique de votre commune en matière d'urbanisme ?**
 - Qu'en pensez-vous ? Est-ce fidèle à l'identité de la commune ?
 - Pouvez-vous nous parler de projets « phares » ?
 - Existe-t-il des aides pour l'implantation des entreprises ? Que pensez-vous de ces

aides ? Sont-elles utiles ? Suffisantes ? Trop présentes ?

❖ **Comment voyez-vous votre commune par rapport à l'agglomération ?**

- Que pensez-vous de l'agglomération de manière générale ?
- Quelles sont les relations entre les services techniques de chaque commune et avec ceux de Tours(+) ?
- Que pensez-vous des autres structures intercommunales (comme le syndicat mixte chargé de la gestion de l'eau) ? Pensez-vous que certaines n'ont plus de raison d'être ?

✚ **En ce qui concerne les rapports avec la commune voisine**

En invitant l'agent technique à discuter de l'identité de l'autre territoire, commencer à l'amener à considérer les similarités, les divergences, les fractures et les échanges pouvant exister.

❖ **Le territoire voisin a-t-il une identité selon vous ?**

- Quels sont, selon vous, les symboles les plus marquants de cette identité ?
- Qu'en pensez-vous ? Est-elle en opposition, en lien avec celle de votre commune selon vous ? Devrait-elle l'être ?

❖ **Comment décririez-vous les relations avec ce territoire ?**

- Ont-elles évolué dans le temps ? Seront-elles amenées à évoluer ?
- Quelles sont les principales similarités entre ces deux territoires (politiques, idéologiques, économiques, culturelles, de gestion ...). Quelles sont les principales divergences ?
- Y en a-t-il (divergences ou similarités) qui mènent parfois à des conflits ? Lesquelles ? Ou à des statuts quo de neutralité (chacun se développe de son côté) ? Lesquelles ?
- Se sont-elles montrées profitables (échanges, distribution des rôles pour une meilleure optimisation...) ?

❖ **Pouvez-vous nous parler des projets communs ou accords au sein de l'agglomération ou uniquement entre vos deux communes, tels que le co-générateur de biomasse et les transports urbains par exemple ?**

- Comment ces projets ont-ils été programmés ? comment se sont-ils déroulés ?
- Y a-t-il des sujets sur lesquels la coopération reste difficile (exemple gestion de l'eau)
- Cette opposition transparait-elle dans les relations vis-à-vis de Tour(s) Plus ?
- Y a-t-il des points sur lesquels la coopération n'existe pas encore, mais où elle serait cependant nécessaire ?
- En tant que techniciens, êtes-vous amenés à collaborer avec les services techniques de l'autre ville sans que cela soit issu d'une volonté politique, voire en opposition avec elle ?

L'interritoire

L'objectif premier est de laisser l'agent technique se faire sa propre idée de ce que peut être un interterritoire, sans l'amener à penser directement à la limite communale. Ici, nous qualifions d'interterritoire tous les espaces de rencontre entre Tours (et tout ce qu'elle représente) et Saint-Pierre-des-Corps (et tout ce qu'elle représente).

❖ **Selon vous, spatialement, à quels endroits apparaît cet inter territoire ?**

- Où s'arrêtent les limites de votre commune/de l'identité qui lui est associée (non administratives) ?
- Pour quelle(s) raison(s) sont-elles ici ? Sont-elles mouvantes ?

❖ **Comment ces espaces (limites et interterritoire) sont gérés/aménagés en termes d'urbanisme, d'aménagement paysagers, d'évènements ...**

- En ce qui concerne les entrées de villes, les espaces délaissés (à certaines heures) ?
- Existe-t-il des points de conflits, de désaccords en ce qui concerne la gestion d'espaces communs ou juxtaposés ?
- Existe-t-il des espaces de collaboration, de projets ?
- Y a-t-il eu des initiatives citoyennes visant à se réapproprier ces espaces ?

❖ **Selon vous, faudrait-il les gérer/aménager différemment ?**

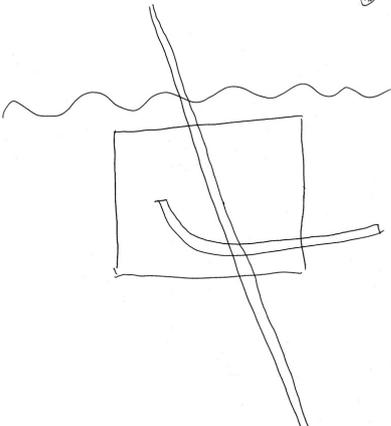
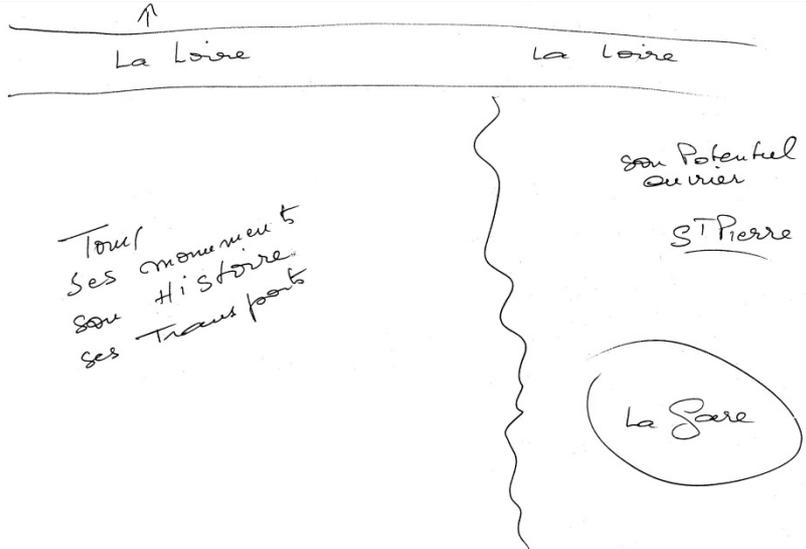
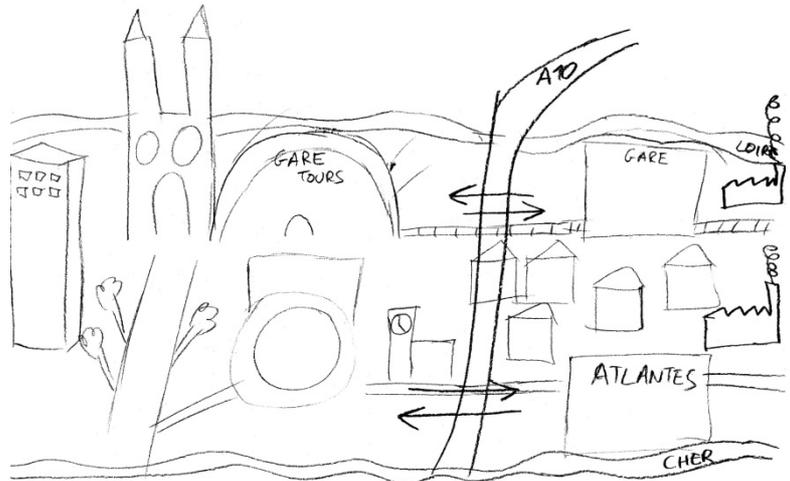
- Qu'est-ce que cela implique du point de vue des relations entre les deux communes ?
- De manière générale, quelle vision avez-vous pour l'avenir en ce qui concerne les relations entre vos communes et l'aménagement de l'espace entre ces dernières ?

❖ **Avez-vous des attentes particulières vis-à-vis de l'autre commune ?**

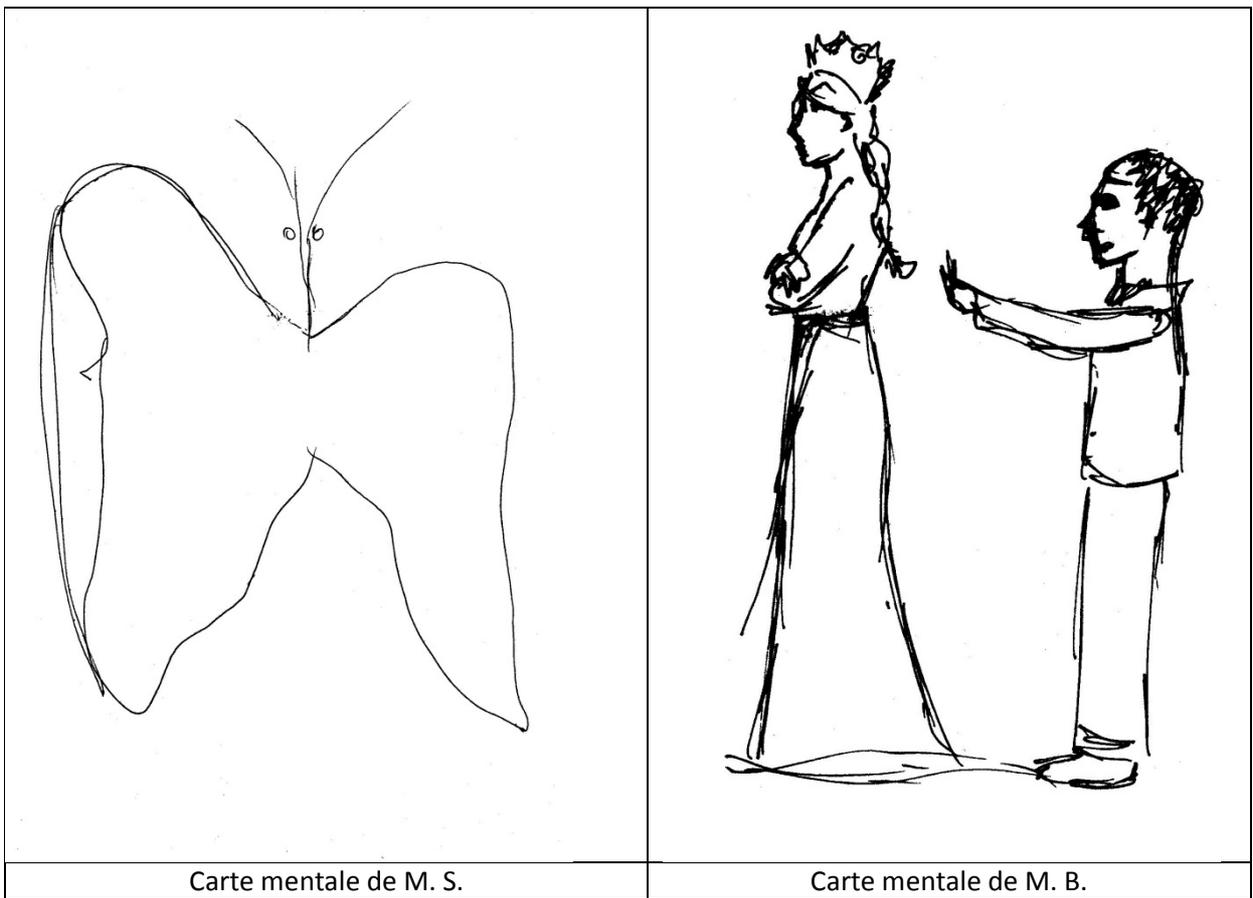
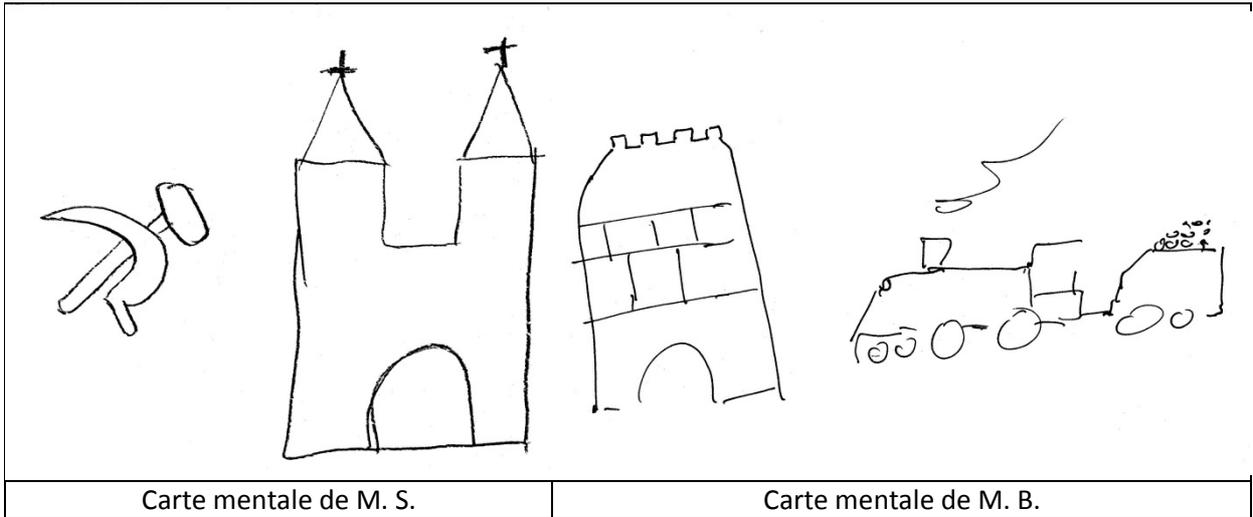
- Les différences/ressemblances actuelles sont-elles une force ? Faudrait-il les conserver ?
- Par quels moyens une collaboration pourrait être mise en place, selon vous ? Et pour quels domaines ?

Annexe 5 : Les cartes mentales des habitants

Les cartes mentales des tourangeaux

	
<p>Carte mentale de M. M.</p>	<p>Carte mentale de M. G.</p>
	
<p>Carte mentale de Mme C.</p>	
	
<p>Carte mentale de M. B.</p>	

Les cartes mentales des corpopétrussiens



Tables des figures

Figure 1: Les trois formes basiques de la frontière : la ligne, le point, la zone	57
Figure 2: La forme réelle d'une frontière.....	57
Figure 3: L'impact des différentes formes de frontières sur l'espace	59
Figure 4: L'impact sur l'espace d'une frontière "réelle"	60
Figure 5: Carte mentale réalisée par M.S., habitant de Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013	113
Figure 6 : Tours vue par ses habitants	114
Figure 7: Catégories socio-professionnelles des habitants (de 15 ans et plus) de Tours, de Saint-Pierre-des-Corps et de la France en 2009 (INSEE).....	116
Figure 8 : Tours vue par les Corpopétrussiens	117
Figure 9: Tableau de comparaison des taxes d'habitations, taxes foncières, loyers moyens et prix du foncier moyen entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.....	118
Figure 10 : Saint-Pierre-des-Corps vue par ses habitants	120
Figure 11 : Saint-Pierre-des-Corps vue par les tourangeaux.....	123
Figure 12: Carte mentale réalisée par M.B., habitant de Saint-Pierre-des-Corps, Novembre 2013 ...	126
Figure 13: Carte mentale réalisée par M.G., habitant de Tours, Novembre 2013	126
Figure 14: Carte mentale réalisée par M. M., habitant de Tours, novembre 2013.....	128
Figure 15: Carte mentale réalisée par Mme C., habitante de Tours, novembre 2013	128
Figure 16: Carte mentale réalisée par M. B., habitant de Tours, novembre 2013	128
Figure 17 : Vue du boulevard Heurteloup depuis le rond-point des Justes.....	137
Figure 18: Carte mentale réalisée par M. B., habitant de Tours, novembre 2013	145
Figure 19: Carte mentale réalisée par Mme W, habitante de Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013	146
Figure 20 : Carte mentale réalisée par Mme C. habitante de Saint-Pierre-des-Corps, novembre 2013	146
Figure 21: Carte mentale réalisée par Étudiants PFE 2013 - Interterritorialiser	149
Figure 22: Plan du réseau de transports en commun, centré sur Saint-Pierre-des-Corps	160
Figure 23 : Les communes membres de Tour(s)Plus	162
Figure 24 : Tracé de l'éventuelle seconde ligne de tramway.....	168

Table des photographies

Photographie 1: Vue de la gare du canal comblée en 1960, photo AMC	102
Photographie 2: Vue aérienne du passage de la levée de Rochepinard en 1973, photo AMC.....	104
Photographie 3 : Les quais de la Loire côté Saint-Pierre-des-Corps	130
Photographie 4 : Le mur de l'échangeur.....	131
Photographie 5 : Vue de l'échangeur depuis la rue des Bastes.....	131
Photographie 6 : La "levée verte" au bout de la rue	131
Photographie 7 : l'autoroute A10 au cœur de l'agglomération tourangelle	132
Photographie 8 : Emprise au sol de l'autoroute et de l'avenue du Canal.....	132
Photographie 9 : Le Pont du Milieu	132
Photographie 10 : Sous l'autoroute au niveau du Point Zéro	133
Photographie 11 : Entrée de SPDC par le rond-point des justes et l'avenue Jean Bonnin	137
Photographie 12 : Entrée de ville Saint-Pierre-des-Corps.....	138
Photographie 13 : Entrée de ville Tours.....	138
Photographie 14 : L'autoroute A10, l'interstice entre les panneaux d'entrée de ville de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, vue depuis le pont reliant le boulevard Richard Wagner à l'avenue Jacques Duclos	139
Photographie 15 : Entrée de Saint-Pierre-des-Corps par le pont du Milieu	139
Photographie 16 : Intersection entre l'avenue G.Pompidou et la rue Gabriel Péri côté Saint-Pierre-des-Corps.....	139
Photographie 17 : Le château d'eau « Tours Saint Pierre des Corps »	140
Photographie 18: Le technicentre de Saint-Pierre-Des-Corps vu depuis la levée	140
Photographie 19 : La butte, une alternative face à la vision de l'autoroute.....	141
Photographie 20 : Rue du représentant Bodin (Tours).....	142
Photographie 21 : Rue Martin Audené (Saint-Pierre-des-Corps)	142
Photographie 22 : Structure marquant l'entrée de la ville de Saint-Pierre-des-Corps.....	142
Photographie 23 : Evolution des bords de Loire de Saint-Pierre-des-Corps	142
Photographie 24 : Gare de Tours.....	143
Photographie 25 : Gare de Saint-Pierre-des-Corps	143
Photographie 26 : Place de la Gare de Tours donnant sur le Vinci	143
Photographie 27: Espace sous l'autoroute au Nord des voies de chemin de fer.....	151
Photographie 28: Espace sous l'autoroute au Sud des voies de chemin de fer.....	151
Photographie 29: Graffiti sous l'autoroute	151
Photographie 30: Le passage du Pont du Milieu depuis Saint-Pierre-des-Corps	152
Photographie 31: Le Pont du Milieu depuis l'Avenue Georges Pompidou	152
Photographie 32: Les Bords de Loire au niveau de la limite communale	153
Photographie 33: Une rue au sein du quartier Velpeau à Tours.....	154
Photographie 34: Passage routier sous les voies de chemin de fer	154
Photographie 35: Passage piéton et cycliste sous les voies de chemin de fer.....	154
Photographie 36: Co-générateur de biomasse à Saint-Pierre-des-Corps, lors de l'inauguration le 28 septembre 2013	167

Photographie 37: Emplacement du système de batardeau au niveau de la levée à proximité du Point Zéro.....169

Table des cartes

Carte 1 : Position des frontières urbaines étudiées dans le monde.....64
Carte 2: L'organisation de l'espace urbain central prévu par le Plan Dorian à Tours.....100
Carte 3: Plan des différents tracés de l'autoroute.....103
Carte 4 : Localisation des principaux axes de circulation et lieux étudiés127
Carte 5 : Localisation des zones impactées par l'autoroute.....130
Carte 6: Répartition des panneaux indicateurs dans Tours et Saint-Pierre-des-Corps134
Carte 7 : Répartition des panneaux indicateurs pointant d'une ville vers l'autre.....135
Carte 8 : Fléchage des gares à Tours et à Saint-Pierre-des-Corps136
Carte 9 : Localisation des panneaux d'entrée de ville137

Table des matières

Avertissement	5
Formation par la recherche et projet de fin d'études en génie de l'Aménagement	6
Remerciements	7
Sommaire	8
Introduction générale	12
Chapitre 1 : Etude conceptuelle et mise en perspective de la frontière	14
<i>Introduction</i>	15
<i>Partie 1 : Définition de la frontière</i>	16
I. Historique de la notion de frontière.....	16
A. Un vocabulaire complexe traduisant la multiplicité des rôles de la frontière	16
B. Une vision différente des objets « frontières » en fonction des époques.....	17
C. Handicap ou opportunité ? Les visions contemporaines de la frontière.....	18
1. Le sans-frontiérisme, ou vers la défonctionnalisation des frontières	18
2. Les frontières : les bases de nouvelles coopérations.....	19
3. Une vision élargie de la notion de frontière.....	19
D. Un travail sur les nouvelles frontières qui reste à approfondir	20
II. Définitions conceptuelles	23
A. La frontière	23
B. Le territoire.....	23
III. Processus de frontiérisation	25
A. Préambule : territoire et identité, des notions indissociables.....	25
B. Processus de frontiérisation top-down	29
1. Les différents objectifs de l'instauration d'une frontière top-down.....	30
2. Les modalités d'instauration des frontières institutionnelles et politiques	31
C. Processus de frontiérisation bottom-up	34
1. Objectifs de la territorialisation pour un groupe	35
2. Modalités d'instauration des frontières socio-culturelles.....	35
D. La frontiérisation, un phénomène complexe et polymorphe.....	39
IV. Les dimensions de la frontière	41
A. Préambule : la frontière, entre séparation et liaison	41
B. Deux principales dimensions	43
1. La dimension institutionnelle	43
1.1. La frontière suppose au moins deux modes de gestion particuliers	43
1.2. Des différentiels engendrant des pratiques et des actions particulières.....	45
1.3. ...ainsi que des interactions institutionnelles.....	47
1.4. Les outils de représentation des frontières institutionnelles.....	49
2. La dimension sociale	50
2.1. Les caractéristiques sociales	50
2.1.1. Les frontières dites sociales.....	50

2.1.2. Des caractéristiques sociales variées peuvent être en jeu	51
2.2. La représentation sociale.....	53
2.2.1. Contenu (valeurs, notions, pratiques).....	53
2.2.2. Fonctions (stabilisation du cadre de vie, instrument d'orientation)	54
C. Les spatialités de la frontière.....	54
1. Formes hétérogènes de la frontière	55
1.1. Frontières linéaires et frontières points	55
1.2. La frontière en tant que zone.....	56
2. L'impact des frontières sur l'espace à proximité	58
2.1. L'espace transfrontalier	58
2.2. La zone d'influence.....	58
3. Aspect matériel de la frontière.....	60
3.1. La frontière naturelle.....	60
3.2. La frontière artificielle	61
Conclusion:.....	62
<i>Partie 2 : Les frontières urbaines à travers le monde.....</i>	<i>63</i>
<i>Les peacelines de Belfast.....</i>	<i>65</i>
Contextualisation	65
Représentation spatiale.....	66
Représentation sociale	67
État actuel de la frontière	68
Projets d'aménagement de la frontière.....	68
Conclusion.....	68
Références bibliographiques.....	68
<i>La ligne verte de Nicosie.....</i>	<i>69</i>
Contextualisation	69
Représentation spatiale.....	70
Représentation sociale	71
État actuel de la frontière	72
Conclusion.....	72
Références bibliographiques.....	72
<i>Lomé – Aflao</i>	<i>73</i>
Contextualisation	73
Représentation spatiale.....	74
Représentation sociale	76
État actuel de la frontière	76
Projets d'aménagement sur la frontière.....	77
Conclusion.....	77
Références bibliographiques.....	77
<i>Les favelas de Rio de Janeiro</i>	<i>78</i>
Contextualisation	78
Représentation spatiale.....	79
Représentation sociale	81
État actuel de la frontière	81
Conclusion.....	82

Références bibliographiques.....	82
Synthèse des exemples étudiés	83
Chapitre 2 : Analyse de l'interritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps.....	84
<i>Méthode d'analyse de l'interritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps</i>	<i>85</i>
A. Historique des territoires et de la limite communale	86
B. La dimension institutionnelle de l'interritoire.....	86
C. La dimension sociale de l'interritoire	87
D. La dimension spatiale de l'interritoire	88
E. Les pratiques de l'interritoire.....	89
1. La période d'imprégnation.....	90
2. L'observation des pratiques sur 24h aux abords de la limite communale	90
<i>Partie 1 : Une histoire commune marquée par des différences de développement et des divergences d'idéologie.....</i>	<i>92</i>
I. La naissance des communes : Tours la royale et Saint-Pierre-des-Corps la maraîchère	92
A. Un développement selon la Loire	92
B. La nouvelle orientation méridienne du XVIII ^{ème} siècle et la création des communes	93
II. Les grands changements du XIX ^{ème} siècle.....	94
A. La construction du canal de jonction	94
B. L'arrivée du chemin de fer.....	95
C. Le développement urbain de part et d'autre du canal.....	96
III. De 1945 à aujourd'hui : un fort développement sans logique d'agglomération	99
A. La reconstruction – un presque retour à la normal	100
1. L'échec du Plan Dorian.....	100
2. La grande reconstruction de Saint-Pierre.....	101
3. La reconstruction par à-coups de Tours.....	101
B. Création d'une plateforme multimodale et multi-services entre Tours et Saint-Pierre.....	102
1. Le comblement du canal et le projet de l'autoroute	102
2. L'arrivée du TGV et l'aménagement des Atlantes	105
C. Les premières tentatives infructueuses de coopération inter-communale.....	105
1. Les années 1960 marquée par l'épisode du District Urbain.....	105
2. Le semi-échec du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme des années 1970	107
3. Les derniers échecs de création d'agglomération des royeristes	108
Synthèse	110
<i>Partie 2 : Des divergences d'ordre symbolique entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps</i>	<i>111</i>
I. Une certaine entente malgré des représentations divergentes	111
A. Des décalages significatifs dans les représentations des deux communes	111
1. La ville de Tours.....	112
1.1. Tours, une ville agréable et appréciée par ses habitants.....	112
1.1.1. Une ville attractive à taille humaine	112
1.1.2. Deux symboles forts : l'histoire et la culture	113
1.1.3. L'identité bourgeoise : entre ancrage et évolutions	113
1.1.4. La prépondérance des images positives.....	114
1.2. Le point de vue des corpopétrussiens : une image plus mitigée.....	115
1.2.1. Tours, un cadre de vie agréable et une identité peu marquée.....	115
1.2.2. Un point de vue marqué sur les habitants	115

1.2.3.	Une tendance à la domination tourangelle peu appréciée	116
2.	La ville de Saint-Pierre-des-Corps	117
2.1.	Une ville vécue positivement par ses habitants	117
2.1.1.	Saint-Pierre-des-Corps, une ville défendue par ses habitants	117
2.1.2.	Un climat politique communiste apprécié	119
2.1.3.	L'identité ouvrière : entre ancrage et évolutions	120
2.2.	Le point de vue des tourangeaux : une image partielle mais marquée	121
2.2.1.	Saint-Pierre-des-Corps, une ville méconnue par les tourangeaux	121
2.2.2.	L'image brute de Saint-Pierre-des-Corps	121
2.2.3.	Une ville très rattachée à sa gare	122
B.	Une entente politique complexe et franche	123
1.	La nécessité d'établir des consensus malgré les divergences de point de vue	124
2.	L'opinion politique et l'histoire influent sur la vision des habitants	125
II.	Des marqueurs physiques témoignant de ce clivage symbolique	127
A.	L'évidence de deux villes coupées par l'autoroute	127
1.	L'existence de cette coupure dans les représentations des personnes rencontrées	127
2.	L'autoroute comme élément physique qui fait blocage	129
B.	Des marqueurs territoriaux appuyant un rapport asymétrique entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps	133
1.	Des panneaux signalétiques routiers témoignant d'une certaine asymétrie	133
1.1.	Deux passages principalement fléchés entre les deux villes	134
1.2.	Des indications témoignant d'un rapport d'une ville centre à sa périphérie	135
2.	L'affirmation de Tours par ses entrées de ville	137
3.	Les symboles forts le long de l'autoroute et de l'avenue Georges Pompidou	140
3.1.	Les symboles imposants du côté Est	140
3.2.	La digue de Tours, un symbole à utilité multiple	140
3.3.	L'espace transfrontalier de la ZAC de Rochepinard	141
4.	Des morphologies urbaines différentes	141
4.1.	L'Architecture et les variations urbaines globales	141
4.2.	Les gares	143
C.	Des relations amenées à évoluer malgré les clivages physiques	144
	Synthèse générale :	148
	<i>Partie 3 : L'absence de réelles séparations dans les rapports quotidiens aux territoires</i>	150
I.	Les pratiques quotidiennes de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-Des-Corps	150
A.	Les pratiques banales observées de l'interterritoire	150
1.	Un interterritoire hétérogène dans l'espace et dans le temps	150
1.1.	Les espaces clés de l'interterritoire	150
1.2.	La sensation d'une temporalité	154
2.	Les pratiques quotidiennes engendrées par les gares et la navette ferroviaire	155
B.	Les pratiques exprimées par les habitants de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps	156
	Synthèse sur les pratiques	157
II.	Le couple Tours / Saint-Pierre-Des-Corps, un ensemble urbain continu	157
A.	Représentation de la continuité du point de vue des habitants	157
1.	Des zones de fortes interactions	157
2.	Une limite parfois floue	158
3.	Une collaboration accentuée grâce à l'intercommunalité	159
B.	La relation Tours / Saint-Pierre-des-Corps	159

1.	Relation type d'une ville centre avec une de ses villes banlieues.....	159
2.	Les identités des deux communes : une tendance à l'uniformisation	160
3.	Tours / Saint-Pierre-des-Corps : un même ensemble urbain	160
C.	Les coopérations entre les deux villes.....	161
1.	Des coopérations dans le cadre de la communauté d'agglomération.....	161
1.1.	Des débuts difficiles.....	161
1.2.	Des divergences présentes entre les communes.....	163
1.3.	... mais une intercommunalité qui se développe et qui sert de lien.....	164
2.	Les projets portés par les deux villes : vers un rapprochement	166
2.1.	La tendance au rapprochement	166
2.2.	La gestion du risque d'inondation nécessite une collaboration importante.....	169
2.3.	La limite communale, une zone de projet qui se dessine	170
	Synthèse sur l'ensemble urbain continu.....	171
	<i>Synthèse générale de la partie 3.....</i>	<i>172</i>
	<i>Retour critique sur la méthodologie</i>	<i>173</i>
A.	Démarche générale de travail.....	173
B.	L'analyse des marqueurs physiques du territoire	173
C.	L'analyse des entretiens.....	174
D.	Les pratiques des habitants à travers l'observation des 24H et des gares.....	175
	Conclusion générale	177
	Bibliographie.....	182
	Ouvrages imprimés.....	182
	Chapitre d'un ouvrage collectif	183
	Ouvrages électroniques	184
	Articles.....	184
	Articles électroniques.....	185
	Articles PDF.....	186
	Thèses, Mémoires, Rapports Inédits	187
	Sites Web.....	187
	Vidéographie.....	188
	Annexes	189
	<i>Annexe 1 : Tableau des personnes rencontrées.....</i>	<i>190</i>
	<i>Annexe 2 : Trame d'entretien avec les habitants.....</i>	<i>191</i>
	<i>Annexe 3 : Trame d'entretien avec les élus</i>	<i>196</i>
	<i>Annexe 4 : Trame d'entretien avec les techniciens</i>	<i>200</i>
	<i>Annexe 5 : Les cartes mentales des habitants</i>	<i>204</i>
	Les cartes mentales des tourangeaux	204
	Les cartes mentales des corpopétrussiens	205
	Tables des figures.....	206
	Table des photographies	207
	Table des cartes	208
	Table des matières	209

CITERES

UMR 6173

*Cités, Territoires,
Environnement et
Sociétés*

*Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement,
Paysage,
Environnement*



Département Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

Directeurs de recherche :
Blondel Cyril
Brevet Nathalie
Feildel Benoit
Thibaut Serge

Bonset Jérémie
Fressard Cindy
Girard Manon
Lepercq Guillaume
Ludwig Julien
Odier Hugo
Ribes Elodie
Projet de Fin d'Etudes
DA5

2012-2013

Interterritorialiser : Concevoir et projeter

Résumé : La compréhension de la notion d'interterritoire est envisageable sous plusieurs aspects. Des sciences de l'espace aux approches sensibles, l'interterritoire assemble les liaisons et les séparations d'espaces plus ou moins distincts mais entre lesquels une frontière, quelle qu'elle soit, existe.

Durant ce projet de fin d'études, nous avons cherché à caractériser cet espace stratégique qu'est l'interterritoire dès lors que les relations entre les territoires ont autant d'importance que les territoires eux-mêmes.

Pour ce faire, une approche théorique a été réalisée. Elle se compose d'une définition, inspirée des travaux préalablement existants, qui permet de dégager les grandes dimensions de l'objet frontière. Cette approche conceptuelle est complétée par une étude de différentes frontières urbaines à travers le monde qui contextualise notre travail de manière plus globale. Cette première partie donne les éléments nécessaires à l'étude de l'interterritoire Tours / Saint-Pierre-des-Corps.

L'étude des deux communes dans leur globalité met en avant leurs interactions à travers les différentes dimensions telles que la dimension institutionnelle, historique, sociale, fonctionnelle et spatiale.

Des observations de l'interterritoire et des entretiens auprès de différents types d'acteurs, ainsi qu'une analyse des données existantes sur le sujet nous ont permis de mettre en évidence une dualité entre d'une part, les symboles et les relations des deux territoires, exprimant davantage des divergences, et d'autre part les pratiques effectives et caractéristiques que l'on retrouve sur les deux territoires au sein d'un même ensemble urbain.

Mots Clés : Interterritoire ; frontières urbaines ; Tours ; Saint-Pierre-des-Corps, liaisons, séparations.