
Deux associations face au désenclavement : une lecture concurrentielle de la justice mobilière

Alexis Gumy

Laboratoire de sociologie urbaine, École polytechnique fédérale de Lausanne

Courriel : alexis.gumy@epfl.ch

Résumé

Cet article analyse la controverse du « désenclavement du Chablais », une mobilisation locale autour d'un projet autoroutier dans l'espace frontalier au nord de la Haute-Savoie, à l'aide de la notion de justice mobilière proposée par Mimi Sheller. Une enquête par entretiens auprès d'associations concurrentes, mais toutes deux en rupture avec les autorités de la planification territoriale, témoigne du caractère polysémique et malléable de ce concept. L'attention portée aux trajectoires des militant·e·s souligne le rôle des ressources d'autochtonie et de la socialisation à la mobilité dans leur lutte pour imposer une vision territoriale conforme à leurs modes de vie. Les associations mènent pour cela un travail de définition de « l'enclavement », dans le but de (dé)crédibiliser le besoin local d'une nouvelle autoroute. L'examen des dimensions spatiales de la mobilisation révèle un engagement par et pour le territoire de vie, à partir d'une infrastructure de transport. Au total, cet article précise les conditions, sociales et spatiales, depuis lesquelles il devient possible de légitimer une « juste » mobilité.

Mots-clés : justice mobilière, infrastructure de transport, mobilisation spatiale, mobilité quotidienne, espace frontalier

Abstract

This article analyses the controversy around the “disenclavement of the Chablais”, a local mobilisation over a motorway project in the frontier zone north of Haute-Savoie, drawing upon the notion of mobility justice proposed by Mimi Sheller. Interviews with competing civil society organisations, both at odds with the regional planning authorities, show the polysemic and malleable nature of this concept. The focus on the backgrounds of the activists highlights the role of indigenous resources and socialisation to mobility in their struggle to impose a territorial vision that is consonant with their lifestyles. To this end, the organisations seek to develop a definition of “enclavement” that will (de)credibilise the local need for a new motorway. An examination of the spatial dimensions of the movement reveals an engagement by and for the local territory founded on a transport infrastructure. All in all, this article sets out the social and spatial conditions under which “fair” mobility can be legitimised.

Keywords: mobility justice, transport infrastructure, spatial mobilisation, daily mobility, frontier zone

Une justice mobilitaire, des lectures concurrentielles

La mobilité quotidienne¹ s’inscrit au carrefour du (dys)fonctionnement de nos sociétés contemporaines (Bourdin, 2005 ; Orfeuil et Ripoll, 2015). Rien d’étonnant donc à ce qu’une justice mobilitaire (*mobility justice*) se soit développée dans la littérature sous le poids de la sociologie anglophone (Cresswell, 2006) puis de Mimi Sheller (Sheller, 2018a). Ce concept synthétise les enjeux des courants de recherche sur « l’équité des transports » et la « justice des transports » (Verlinghieri et Schwanen, 2020), eux-mêmes intéressés par des questions de justice spatiale (Soja, 2009). Synthétiquement, il vise à éclairer l’interdépendance entre les rapports de pouvoir et la production d’inégales formes de mobilités et d’immobilités, depuis l’échelle des corps humains jusqu’à celle de la planète (Sheller, 2018b).

Le concept de justice mobilitaire a pour avantage d’offrir un recul par rapport à des approches trop objectivantes des déplacements individuels, popularisées en géographie des transports. Il laisse une plus ample place à la prise en compte de la dimension socialement construite de la mobilité (Massot et Orfeuil, 2005). Plus spécifiquement, des travaux révèlent que les différentes classes sociales ne sont pas également disposées à faire valoir et à légitimer leurs déplacements (Wagner, 2010 ;

1. Sauf mention contraire, j’utilise le terme « mobilité » dans ce texte pour parler de la « mobilité quotidienne ».

Rousseau, 2008). Puisqu'elle est un enjeu de luttes (Orfeuil et Ripoll, 2019, p. 121-124), tout porte à croire que la mobilité répond elle aussi à des « conceptions différentes, souvent contradictoires, voire conflictuelles, du "juste" et de "l'injuste" » (Gervais-Lambony et Dufaux, 2009, p. 4).

Pourtant, la littérature – en géographie comme en sociologie – s'est jusqu'ici montrée timide sur l'usage de la justice mobilitaire pour éclairer des situations où se jouent des lectures concurrentes d'une « juste » manière de se déplacer. Cela est d'autant plus surprenant que les frictions entre enjeux de mobilité environnementaux, d'une part, et sociaux, d'autre part, se creusent dans les discours politiques ou institutionnels (Gallez, 2015, p. 58). Afin de pallier ce manque, le présent article se saisit d'une mobilisation autour d'un projet infrastructurel autoroutier pour décrypter l'opposition entre deux associations adversaires. Pour l'une, réfractaire à l'aménagement, la lutte s'inscrit dans la littérature sur les grands projets inutiles et imposés (GPII), dans la mesure où ses membres cherchent à se défaire de l'accusation de ne poursuivre que des intérêts privés (Grisoni, 2015 ; Sébastien, 2013). Pour l'autre, favorable au nouvel aménagement, il s'agit de négocier une position plus délicate, dans le sillage des élu·e·s du territoire, mais méfiante quant à leur programme politique. Ensemble, ces associations remettent en cause la « vision transcendante de l'intérêt général » (Sébastien, 2016), dont les contours apparaissent plus que jamais à géométrie variable.

Parce que ce travail prend place dans l'espace géographique, cet article s'inspire du renouvellement des travaux attentifs à la dimension spatiale des mobilisations (Auyero, 2005 ; Hmed, 2020 ; Dechézelles et Olive, 2019), dont la mobilité est une composante essentielle. En réencastrant la contestation dans la matérialité de son territoire, il s'agit de prêter attention à des perceptions de la justice mobilitaire qui s'appuient sur des ressources (socio)spatiales différenciées et en témoignent ?

L'interminable carrière institutionnelle du désenclavement du Chablais

« Une chose est certaine, si un recours est déposé par la ville de Genève, nous lancerons des actions coup de poing pour bloquer Genève dans des endroits stratégiques à des heures de pointe et nous appellerons toutes les Chablaisiennes et les Chablaisiens à nous rejoindre ainsi que tous les élus du Chablais avec leur écharpe bleu, blanc, rouge sur le territoire helvétique !!! » (association Oui au désenclavement du Chablais, en février 2020)

Ces propos, publiés sur les réseaux sociaux par l'association Oui au désenclavement du Chablais² en février 2020, donnent le ton de la mobilisation qui rythme le nord de la Haute-Savoie depuis déjà 25 ans. Quelques mois plus tôt, le 24 décembre 2019, le Premier ministre Édouard Philippe décrète l'utilité publique (DUP) de la liaison autoroutière A412, longue de 16,5 km, entre les communes de Thonon-les-Bains (« Thonon » dans la suite de l'article) et de Machilly, proche d'Annemasse (voir figure 1). Le projet succède à deux autres, n'ayant pas été réalisés, dont les DUP sont finalement annulées : une première en 1995, prise en défaut par des associations écologistes, une seconde en 2006, abandonnée pour des raisons budgétaires, puis échue en 2016. Cette troisième mouture prévoit une exploitation par un concessionnaire privé appuyé d'une subvention d'équilibre départementale de 100 millions d'euros, un montage qui cristallise localement les débats.

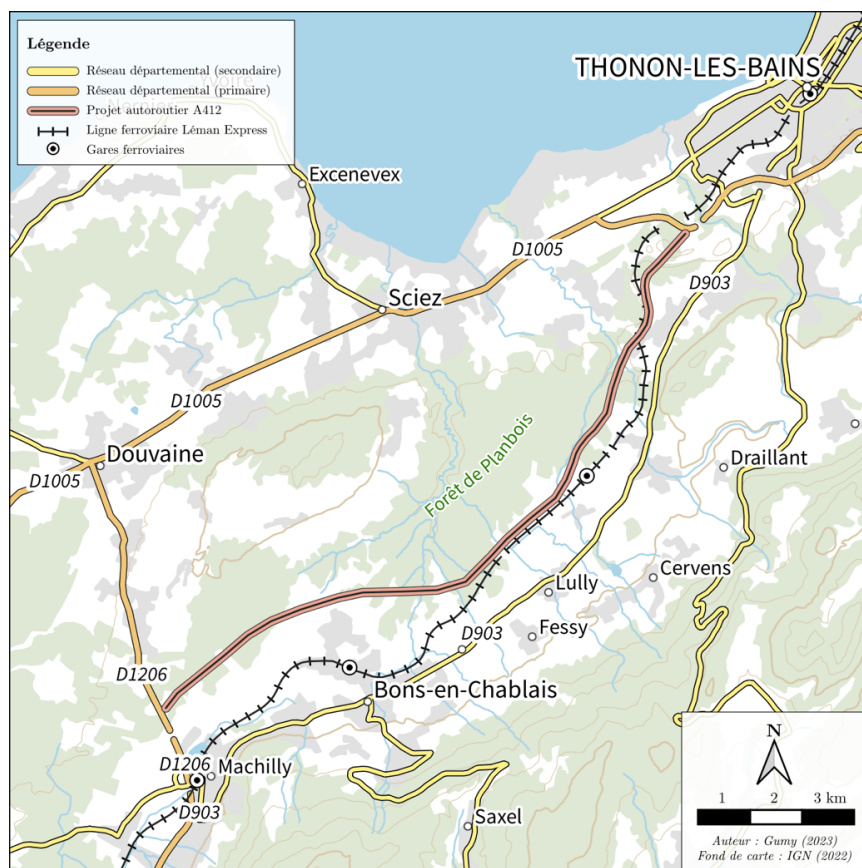


Figure 1 : plan de situation du projet d'A412 et du Léman Express
Réalisation : Alexis Gummy (2023) ; fond de carte : IGN (2022)

2. Ci-après nommée « l'association Désenclavement » pour reprendre l'expression utilisée par ses membres ou « Désenclavement ».

Ce nouveau projet, au tracé inchangé par rapport aux précédents et jouxtant des hameaux peu urbanisés et des zones forestières, s'inscrit dans un territoire particulièrement dynamique. Entre 2013 et 2019, la population dans l'aire d'attraction des villes de Genève et d'Annemasse s'accroît de 1,9 %, soit plus encore qu'en Haute-Savoie où ce taux est déjà supérieur à la moyenne nationale (1,2 %, contre 0,4 % en France métropolitaine)³. Cette croissance démographique s'explique notamment par l'attractivité du marché de l'emploi helvétique, celui-ci captant 34,3 % de la population active de Thonon Agglomération en 2018 et 49,8 % de celle d'Annemasse-les-Voirons Agglomération. Bien qu'une majorité de frontalier·ère·s appartiennent aux catégories socioprofessionnelles dites « intermédiaires » (31,2 %), leurs salaires médians (3 310 € par mois) imposent une sérieuse compétition sur le marché résidentiel local. En plus de tirer le coût de la vie vers le haut, l'emploi frontalier contribue à la saturation d'un réseau routier vieillissant. Le dossier de concertation publique de l'A412 annonce des trafics journaliers d'environ 15 000 véhicules ainsi qu'un taux de poids lourds de 5 % sur les routes départementales aux abords du tracé (D903, D1005 et D1206).

Le vendredi 14 février 2020, l'affaire prend une nouvelle tournure. Plusieurs associations, dont l'Association de concertation et de proposition pour l'aménagement et les transports (ACPAT), déposent un nouveau recours contre la troisième DUP de l'A412. Tout comme Europe Écologie-Les Verts, les communes frontalières de Genève et de Carouge, par leur pouvoir exécutif et au nom d'une convention liant la France et la Suisse (nommée « Espoo »), sont également signataires. Pour ces communes, le projet concurrencerait déloyalement le Léman Express, une nouvelle offre de RER transfrontalier inaugurée en décembre 2019, dans laquelle elles ont massivement investi. L'entrée en scène de collectivités allophones, s'opposant par voie juridique à une décision du gouvernement français, revêt localement une puissante charge symbolique.

Alors que le Conseil d'État français ne s'était pas encore prononcé sur les recours contre la DUP de l'A412⁴, j'ai pu enquêter auprès de l'association Désenclavement (les

3. Ces chiffres et les suivants sont issus de différentes publications de l'INSEE et, pour les mesures de trafic, du dossier de concertation public : INSEE, *Haute-Savoie : la plus forte croissance démographique de métropole*, paru le 11/01/2019, consulté le 30/05/2022 ; INSEE, *Dossier complet, Département de la Haute-Savoie (74)*, paru le 21/02/2022, consulté le 30/05/2022 ; INSEE, *Travailleurs frontaliers : six profils de « navetteurs » vers la Suisse*, paru le 17/05/2022, consulté le 30/05/2022 ; INSEE, *Près de la Suisse, un ménage sur deux perçoit un revenu de source étrangère*, paru le 10/02/2022, consulté le 30/05/2022 ; Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes (DREAL), *Projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains*, concertation publique, paru en Janvier 2016, consulté le 30/05/2022.

4. C'était encore vrai au moment de la rédaction de cet article. Le 30/12/2021, le Conseil d'État déboute finalement les opposant·e·s, même si tout porte à croire que le dossier est loin d'être clos.

« pro-A412 ») et de l'ACPAT (les « anti-A412 »)⁵, au plus fort de leur mobilisation. Cet article repose sur une campagne d'entretiens semi-directifs menés avec des habitant·e·s engagé·e·s pour leur territoire (N=12) et de représentant·e·s des pouvoirs publics proches du dossier (N=8), complétée par une analyse des documents de planification de l'A412⁶. Une première partie caractérise les associations engagées pour établir les conditions d'émergence de leurs revendications concurrentes. Une deuxième partie révèle par quels mécanismes l'A412 sert de levier pour contester l'aménagement du territoire chablaisien dans son ensemble. À la suite du recours de la ville de Genève, une dernière partie s'intéresse au processus de (re)spatialisation des argumentaires pour faire la preuve de l'(in)utilité publique de l'A412.

Associations pro- et anti-désenclavement : projet *du siècle*, projet *d'un autre siècle*

Avant de se pencher sur la constitution et l'évolution de l'argumentaire des deux associations, il s'agit d'aborder leur sociologie. Bien qu'elles soient introduites ici l'une après l'autre, il convient de ne pas oublier que ces associations s'adonnent à un processus d'évaluation mutuelle (Mathieu, 2012), une « dynamique de couple » (Sommier, 2020) qui catalyse leurs conceptions différenciées de la justice mobilitaire. La composition des ressources d'autochtonie ainsi que les processus de socialisation à la mobilité font en particulier l'objet d'une attention approfondie.

L'ACPAT : une variété de profils pour multiplier les arguments

L'ACPAT est fondée en 1987 pour combattre le projet de « Transchablaisienne », prévoyant de compléter le réseau autoroutier autour du lac Léman. À la suite du retrait des collectivités suisses, c'est un projet écourté entre Annemasse et Thonon qui est déclaré d'utilité publique en 1995, avant que l'ACPAT ne contribue à son annulation deux ans plus tard. Comme le précise Josiane Favre⁷, gérante d'une enseigne commerciale dans le Chablais, l'ACPAT profite de ce succès pour modifier son nom :

5. La plupart de travail d'enquête s'est déroulé pendant la deuxième vague de la COVID-19 (de février 2021 à juillet 2021), une majorité d'entretiens se sont donc fait par visioconférence.

6. Cet article s'inscrit dans une recherche doctorale au carrefour de la sociologie urbaine et des sciences de l'ingénierie, s'intéressant aux phénomènes de mobilité dans les espaces frontaliers européens à l'appui majoritaire de méthodes quantitatives (Gumy, 2023).

7. Si l'ensemble des entités géographiques (en ce qu'elles sont précisément l'objet de la mobilisation) et les noms des associations n'ont pas été anonymisés, tous les noms des enquêté·e·s ont été modifiés. Dans la mesure où les deux associations comptent un nombre modéré de membres, la présentation des caractéristiques socio-professionnelles des enquêté·e·s reste sommaire afin de respecter leur anonymat.

anciennement Association contre le projet d'autoroute transchablaisienne, elle devient l'Association de concertation et de proposition pour l'aménagement et les transports. Ce changement témoigne d'une volonté de « monter en généralités » (Sébastien, 2013), en l'occurrence de s'éloigner d'une posture « vraiment anti-autoroute », peu rassembleuse localement, pour devenir force de proposition.

Cette ambition repose sur un travail d'expertise tacite (Meulemans et Tari, 2021) mené par l'association, perceptible à la quantité de littérature grise disponible sur son site officiel. Édith Morin, employée de la fonction publique en Suisse, s'appuie sur son expérience des espaces naturels pour tenir un discours critique à l'égard des autorités publiques, regrettant que « les arguments écologiques [soient] rarement écoutés ». Plus que par des positions identiques dans la hiérarchie socioprofessionnelle, les membres de l'ACPAT – souvent issu·e·s des petites classes moyennes, actif·ve·s ou retraité·e·s du secteur public, du commerce ou de l'agriculture – se rassemblent d'abord pour partager des activités (randonnée, chasse, équitation, etc.) liées au cadre naturel chablaisien. De ces activités, elles et ils puisent des ressources d'autochtonie, au sens d'un « stock de connaissances et [d']un sentiment d'autorité à agir » (Sawicki, 2019) sur le projet d'A412. Ce n'est ainsi pas une coïncidence si l'ACPAT revendique d'avoir fédéré des associations de chasseur·euse·s, d'agriculteur·ice·s et d'habitant·e·s, pourtant peu connues pour s'entendre sur un aménagement consensuel du territoire.

L'ACPAT a pour réputation de camper un refus total du projet d'A412. C'est ce qu'explique Édith lorsqu'elle détaille les raisons qui l'ont poussée à quitter une association qui défendait une position plus nuancée de « oui, mais » :

« Et moi je suis allée à une réunion publique, [...] et puis je disais "mais en fait, on ne peut rien décider dans cette bande des 300 m ?" "Non, non, non, c'est le constructeur qui décide, nous, on fait une DUP sur cette bande et puis le constructeur décide où il se met". Je dis "bah, en fait, pourquoi vous nous faites venir parce que de toute façon on n'a rien à dire !", voilà, puis, j'avais été un petit peu agressive, et puis là il y avait des gens dans la salle et après ils étaient venus me trouver et dire "mais nous, on va lutter contre, carrément contre...", parce que moi je ne pouvais même pas imaginer de dire "non", c'était l'État, ce n'était pas possible de dire "non" [...]. Et donc, après, bah, j'ai rencontré ces gens de l'ACPAT et puis on s'est dit : "bah nous ce n'était pas 'oui, mais', c'est 'non' !" Et là, ça a été quelque chose de totalement différent par rapport à l'association d'avant [...] ». (Édith Morin, 57 ans, active dans la fonction publique suisse)

Pour Édith, la rencontre avec les membres de l'ACPAT est venue « bousculer [s]a socialisation antérieure » (Mathieu, 2012, p. 200) à l'action contestataire. Lors de mon enquête, elle me dit consacrer son temps libre à muscler l'argumentaire du recours,

ses dispositions militantes s'actualisant au gré d'un engagement de tous les instants. C'est aussi que les militant-e-s de l'ACPAT sont plusieurs à participer à d'autres mouvements écologistes, l'exemple de Notre-Dame-des-Landes étant le plus récurrent, comme le plus valorisé. Sébastien Girod, actif dans le secteur primaire, me dit « piocher des idées » de ses rencontres avec le mouvement « No TAV » (*Treno ad alta velocità*, train à grande vitesse en italien), illustrant comment des « migrations militantes » (Grisoni, 2019) viennent diversifier le répertoire d'action à l'ACPAT.

L'association Désenclavement : des trajectoires mobiles pour défendre la route

La volonté de s'inspirer d'exemples de mobilisations advenant hors du Chablais est loin d'être partagée par les 200 cotisant-e-s de l'association Désenclavement, surtout chez ses membres fondateurs qui sont encore aujourd'hui les plus actifs⁸. Comme l'explique Patrice Mollard, un des quelques membres à travailler dans le domaine du bâtiment et des travaux publics, l'association est avant tout « un réseau de connaissances, un réseau d'amis » qui s'investit prioritairement sur les scènes locales.

Patrice raconte la manière dont, au lendemain de l'annulation de la première DUP du projet d'A412 (dont les « belligérants » de l'ACPAT, comme il les surnomme, sont pour partie responsables) naît l'association nommée « Oui au contournement de Thonon, oui au désenclavement du Chablais ». Elle remporte à son tour une victoire importante lorsqu'est acté, en 2004, le contournement routier de Thonon, conduisant là aussi à modifier le nom de l'association. Patrice revendique un rôle « d'accélérateur » dans ce dossier, qu'il convoque comme une démonstration des promesses de décongestion associées à l'A412 : « on se demande comment est-ce qu'on pourrait encore vivre sans le contournement de Thonon [...] qui [a] chang[é] la vie de toute une population ».

Pour les membres de Désenclavement, l'engagement en faveur de l'A412 s'inscrit dans la continuité de parcours biographiques similaires. Tous ont connu une trajectoire professionnelle (et sociale) ascendante dans le domaine industriel pour occuper, actuellement ou avant leur retraite, des positions de cadres ou de chefs d'entreprise indépendants. Le cas de Gérard Mouchet, retraité de l'agroalimentaire, est exemplaire de cette trajectoire. Né dans le Haut-Chablais à la fin des années 1940, il passe son enfance dans des territoires d'outre-mer du fait de l'engagement militaire

8. Les membres actifs de l'association Désenclavement étant exclusivement des hommes, je ne fais pas usage de l'écriture épiciène pour en parler.

de son père. À son retour, il a alors 18 ans, il commence sa carrière en tant que commercial puis gravit les échelons à la faveur de bons services rendus à sa hiérarchie pour « fini[r] cadre, quand même ». Comme d'autres membres de l'association, il attribue sa réussite professionnelle à sa capacité à faire preuve d'une (auto)mobilité intensive, à « s'être bien bougé ». La notion de « trajectoire mobilitaire » de long cours (Cailly *et al.*, 2020) permet de comprendre la façon dont ces militants associent leur ascension professionnelle aux possibilités offertes par le réseau routier français, au point d'avoir développé des dispositions se réactivant pour défendre de telles infrastructures.

L'association Désenclavement témoigne donc d'une forte homogénéité sociale. Celle-ci ne se résume pas à la composition de l'association, mais conditionne aussi son répertoire d'action « induis[a]nt une exclusion des postulants par trop différents » (Mathieu, 2012, p. 214-215). Les militants racontent, sur un registre oscillant entre fierté et nostalgie, comment ils ont multiplié des actions qui « font du bruit » sur les scènes politique et médiatique locales : blocage en gare de Bellegarde (1999), édification d'un mur à la frontière de Saint-Gingolph (1999), performance où des membres se suspendent au-dessus du contournement de Thonon (2013), etc. Christian Grillet, retraité du secteur industriel, constate que « ça ne se pourrait plus maintenant », à cause d'une « atmosphère générale » tendue et d'une vigilance accrue des forces de l'ordre. Les entretiens laissent alors transparaître les négociations « dans la bonne humeur » entre l'association et l'autorité policière, une manière pour les membres de contrecarrer l'appauvrissement de ce répertoire d'action.

Enfin, Désenclavement entreprend un travail de publicisation par sa présence à diverses élections chablaisiennes, que ce soit aux législatives de 2012, aux sénatoriales de 2014 ou, plus récemment, aux départementales de 2021. Ils occupent ainsi une position de garants du débat politique, s'assurant de l'inscription du projet d'A412 au programme de leurs concurrent·e·s. De plus, ils officialisent les ressources d'autochtonie de l'association par une mise en récit de la persévérance d'un groupe d'enfants « du coin », menant un combat sans relâche pour que les promesses du désenclavement soient finalement tenues.

Ces descriptions pourraient faire oublier que les associations, même si elles sont en concurrence, partagent des adversaires communs : les élu·e·s du Chablais et les représentant·e·s de l'État. Tantôt accusé·e·s de ne faire du désenclavement qu'une promesse de campagne sans lendemain, tantôt présenté·e·s comme une vieille garde incapable de servir les objectifs de la transition écologique, l'autorité publique se retrouve propulsée au centre d'une mobilisation à deux visages. Ce procédé rappelle

ce que Marie-Hélène Bacqué et ses collègues (2016) décrivent comme des tentatives (ici concurrentielles) d'exercer un contrôle sur un espace de vie partagé, dans le but de le (contre)aménager selon des définitions différenciées de « l'enclavement ».

Définir l'enclavement : le rôle incertain de l'éloignement sur le territoire

La mobilisation autour de l'A412 peut être considérée comme une entreprise de « politisation du proche » (Dechézelles et Olive, 2019), pour souligner le travail de certification d'un capital d'autochtonie auquel s'adonnent les militant·e·s pour légitimer leurs actions (Sawicki, 2019 ; Dechézelles, 2019). L'ACPAT et Désenclavement, en redéfinissant l'enclavement du Chablais selon leurs propres termes, traduisent des aspirations différenciées pour un territoire conforme à de « justes » mobilités.

Une récupération partisane du mythe des effets structurants du transport

Appréhender le combat sur l'A412 entre, d'un côté, une association écologiste exclusivement portée sur les modes de transport alternatifs à l'automobile et, de l'autre, un *lobby* d'automobilistes convaincus appelle certaines réserves. Méthodologiquement, la rhétorique de la « guerre des transports » reproduit un discours essentialisant sur l'automobile, plus qu'elle n'éclaire en quoi certaines formes d'automobilisme sont jugées problématiques (Reigner, 2013 ; Demoli et Lannoy, 2019, p.78). Empiriquement, les discours sur le terrain sont loin de défendre un désenclavement uniquement tourné vers l'un ou l'autre des modes de transport. L'affrontement entre pro- et anti-désenclavement ne s'organise donc pas tant autour de la dépendance ou de la congestion automobiles locales, que sur les manières d'y remédier. C'est ce qu'Édith suggère dans l'extrait suivant :

« Je... je... je n'arrive pas à comprendre qu'ils ne comprennent pas. Qu'ils aient envie de prendre leur voiture, etc., bon, bah, ça je peux comprendre, qu'ils ne sachent pas faire sans la voiture, c'est vrai que par ici c'est plus compliqué. Mais... mais qu'ils ne comprennent pas qu'une nouvelle route ne va pas résoudre le problème, ça, ça m'hallucine. » (Édith Morin, 57 ans, active dans la fonction publique suisse)

Dans le but de mettre en cause le projet d'A412, l'ACPAT et Désenclavement récupèrent de façon concurrente et partisane, socialement et spatialement située, le « mythe des effets structurants » du transport (Offner, 1993). Dans son article fondateur, Jean-Marc Offner suggère d'appréhender toute nouvelle offre de transport en tant « [qu']instrument potentiel de stratégies des acteurs territoriaux » (*ibid.*, p. 238).

Il montre, sous l'*a priori* qu'une augmentation de cette offre conduit mécaniquement à un « meilleur » urbanisme, que ce « mythe de l'effet autorise et légitime l'action du décideur » (*ibid.*, p. 241). Bien que ce mythe ait largement été discuté depuis, il a encore récemment été utilisé par son auteur pour critiquer la tendance de l'action publique, au moment de justifier des grands projets urbains, à se reposer sur des arguments de vente trop simplificateurs (Offner *et al.*, 2014). Face à l'inaction des autorités locales, les membres de l'ACPAT et de Désenclavement proposent une relecture de ce mythe à même, respectivement, de confronter ou de conforter le besoin autoroutier.

Les pro-désenclavement développent un discours pragmatique pour justifier le besoin autoroutier. En premier lieu, l'autoroute garantirait des gains de temps, d'autant plus évidents que les membres se confrontent souvent à la congestion automobile chablaisienne. En second lieu, la nouvelle infrastructure serait bénéfique à l'écologie en fluidifiant le trafic local, les véhicules contournant des villages actuellement engorgés. Si ces manœuvres rappellent les opérations « d'accréditation » repérées dans la littérature (Traïni, 2005), elles sont ici plus vindicatives tant les militants tentent de se substituer à des autorités jugées défaillantes. Pour Patrice, l'association Désenclavement « fait le travail » des élu·e·s, peu importe si ces dernier·ère·s ne sont pas « toujours contents du résultat ».

Du côté de l'ACPAT, les militant·e·s se montrent réservé·e·s quant à la capacité d'un projet « du siècle passé » à résorber des problèmes structurels de circulation. Pour la justifier, les qualificatifs « d'appel d'air » ou « d'aspirateur à bagnoles » se multiplient, tandis que les références à des études scientifiques démontrent la saturation irrémédiable du réseau (auto)roumier. Dans cette perspective, les membres accusent les ingénieur·e·s du projet de promesses fallacieuses de réductions de charges sur les routes départementales environnantes. Un extrait d'entretien avec Josiane éclaire ces allégations :

« Alors l'étude d'impact, elle est super bien faite parce que l'étude d'impact réussit à montrer qu'on a besoin de l'autoroute. [...] c'était bien vu parce qu'en fait les mesures ont été faites au moment où la liaison entre [...] les Eaux-Vives en Suisse, Annemasse en France, était interrompue parce qu'on construisait le Léman Express. Donc forcément, du jour au lendemain quand la liaison a été interrompue on a rebalancé tout un tas de gens qui prenaient le train, on les a rebalancé dans leur voiture et sur la route, ça fait augmenter le trafic, donc si on fait les mesures à ce moment-là, forcément qu'il y a des embouteillages et forcément qu'il n'y a personne dans le train puisqu'il ne va plus nulle part ! C'était bien vu, voilà. [...] Donc, c'est pour ça que l'étude d'impact

est complètement fausse quoi. » (Josiane Favre, 59 ans, active gérante d'une enseigne commerciale)

Cet exemple n'est pas isolé et témoigne de la capacité des militant·e·s à se réapproprier, grâce à leurs ressources d'autochtonie, un ensemble de savoirs habituellement réservés à des ingénieur·e·s spécialisé·e·s⁹.

En définitive, ces interactions conflictuelles ouvrent la voie à une critique plus générale des politiques de mobilité dans le Chablais, en lien avec sa situation « enclavée ». La récupération du mythe des effets structurants du transport fonctionne, pour les associations, comme une mise à niveau avec l'autorité publique, l'objectif étant de dire ce qui n'est pas « juste », au double sens de l'injustice et de l'incorrect.

Village gaulois, trésor caché : un Chablais aux multiples facettes

Deux conceptions d'un territoire chablaisien conforme aux attentes des habitant·e·s se font face. La première, imposée par l'ACPAT, est résumée par Josiane quand elle dit « par[tir] du principe qu'on n'est pas enclavé, on est loin. C'est géographique, c'est fait comme ça. » Pour cette association, l'enclavement constitue une propriété intrinsèque du territoire, aussi bien naturalisée que valorisée. Pour Sébastien, la préservation du patrimoine local – un « trésor méconnu » selon lui – est indispensable face à la menace autoroutière. Dans son cas, la mobilisation contre le désenclavement revêt une portée « exploratoire » (Dechézelles et Olive, 2016), c'est-à-dire l'occasion de (re)découvrir les vertus du proche et surtout de *les faire* (re)découvrir à d'autres. D'après lui, « on ne défend bien que ce qu'on connaît », raison pour laquelle il organise des marches pédagogiques pour sensibiliser les habitant·e·s à leur cadre de vie dans l'espoir de susciter leur engagement. La consécration de l'enclavement en « capital patrimonial » (Sébastien, 2013), loin de traduire une approche conservatrice du Chablais, s'accompagne donc d'un travail de publicisation mené par l'ACPAT. Par ses actions, elle développe un argumentaire de valorisation des relations sociales ou spatiales dans le proche, autrement dit une justice mobilitaire libérée d'une compréhension productiviste du territoire.

Du côté de Désenclavement, les membres regrettent tous l'éloignement que le Chablais hérite de son développement sur un modèle de « village gaulois ». D'une part, Didier Magnin, jeune retraité du secteur tertiaire en Suisse, déplore le fonctionnement

9. Au cours de mes entretiens, me présentant comme ingénieur en transports, j'ai souvent été sollicité pour émettre un avis personnel sur le mythe des effets structurants du transport. Il me semble que cela témoigne d'une recherche incessante d'arguments susceptibles de faire pencher la balance d'un côté ou de l'autre de la contestation.

des élections locales sur un mode d'entre-soi que leurs candidatures n'ont pas su déjouer, au point que les projets d'aménagements fassent toujours l'objet d'une consultation « des amis des amis » des élu·e·s. D'autre part, les membres regrettent la position du territoire chablaisien sur la carte départementale des investissements publics, les politiques redistributives favorisant systématiquement d'autres agglomérations plus attractives (en particulier Annecy). Didier parle à ce titre de « sachets de sucre » pour décrire les rares investissements départementaux à Thonon, faisant de la subvention d'équilibre une chance à ne pas manquer. Pour l'association, l'enclavement du Chablais relève du stigmate territorial, c'est-à-dire qu'il résulte d'occasions manquées d'en faire un territoire attractif, libéré de sa dépendance à la Suisse. Elle revendique alors le droit pour tou-te-s les chablaisien-ne-s à se déplacer librement, facilement et, surtout, en voiture sur l'ensemble du département.

Ces éléments montrent comment l'ACPAT et Désenclavement se livrent à une entreprise de (re)définition de « l'enclavement » chablaisien autour du projet d'A412. Plus que promouvoir ou critiquer l'automobilisme, les militant·e·s soulignent en quoi l'infrastructure est en (dés)accord avec leurs modes de vie et leurs réseaux (routiers, mais aussi sociaux) du quotidien. Pour les premier·ère·s, l'A412 viendrait étioiler une ruralité valorisée et préservée dans le Chablais ; pour les seconds, elle permettrait de débrider le territoire afin d'affirmer son dynamisme économique et démographique. Chaque association souhaite certifier une « appropriation identitaire » concurrente du territoire, autrement dit associer une identité collective à l'espace contesté, ce qui « suppose sa pratique concrète, régulière et démonstrative » (Ripoll et Veschambre, 2005, p. 7). Aborder cette mobilisation sous l'angle de la justice mobilière signale ainsi les légitimités variables pour faire accepter un développement conforme du Chablais.

L'irruption de la Municipalité de la commune de Genève – nommée ci-après « Genève » – participe alors d'un repositionnement original des associations sur la question de la portée fonctionnelle du projet d'A412. La dernière section du présent article rend compte du travail que mènent les associations pour concrétiser les enjeux autoroutiers à l'échelle la plus locale.

Inscrire l'autoroute dans le proche : entre création et réponse à des besoins

La mobilisation autour du projet d'A412 témoigne de l'intérêt à repérer des luttes concurrentielles au sein de la société civile pour explorer des tentatives d'imposer une définition singulière d'un problème public au-devant d'une collectivité. Loin d'avoir transformé en profondeur un débat vieux de 25 ans, le recours de Genève

l'a manifestation fait entrer dans une nouvelle dimension pour plusieurs raisons. Tout d'abord, comme Patrice l'avoue à regret, le rayonnement symbolique genevois dans le Chablais confère à la ville suisse le pouvoir de peser sur les affaires politiques régionales. En parallèle, ce qu'il qualifie « d'ingérence suisse », la question de la souveraineté territoriale s'immisce dans le débat. Ensemble, ces aspects institutionnalisent la mobilisation pour contraindre les associations à s'aventurer dans un langage juridique parfois élaboré : au nom de quel(s) accord(s) une autorité suisse, membre de la coopération transfrontalière, peut-elle revendiquer un droit de recours sur le territoire français ? Enfin, ce recours implique un renouvellement de l'attention médiatique autour du projet qui s'étend, de façon inédite, jusqu'en Suisse. Pour ces raisons, la mobilisation autour de l'A412 acquiert un statut de controverse dans le proche, c'est-à-dire la mise en scène locale d'un désaccord à coups d'expertises officielles ou tacites, devant un tiers chargé d'arbitrer le différend (Tari, 2021, p.28). Les associations sont alors dans l'attente d'un verdict officiel de l'État pour consacrer les « plus justes » manières de se déplacer dans le territoire chablaisien.

La position de Genève consiste à reprocher à l'itinéraire de l'A412 d'être trop similaire à celui du Léman Express, tout juste inauguré. Elle prend la forme d'un discours moralisateur, celui d'un rejet général de l'automobilisme, jusque-là évacué par l'ACPAT (et par Désenclavement). En réduisant la lutte à une opposition entre infrastructures routières et ferroviaires, Genève s'approche d'un rôle d'entrepreneur de morale (Mathieu, 2020). En disqualifiant les comportements des frontalier·ère·s à destination de son centre-ville, elle a précipité le débat vers le droit d'usage de l'autoroute. Pour répondre à l'arrivée d'un soutien inespéré (pour l'une) ou d'un adversaire inattendu (pour l'autre), l'ACPAT et l'association Désenclavement réinvestissent alors la dimension spatiale de l'A412.

La réaction est unanime parmi les membres de Désenclavement. Patrice l'illustre quand il me relate la fin d'un échange avec un journaliste suisse :

« [...] écoutez, monsieur, le train c'est une chose, la route c'en est une autre, et le Léman Express sauf à ce que vous me prouviez le contraire, il dessert Genève. L'autoroute, elle ne va pas desservir Genève parce qu'elle ne va pas à Genève. Donc faites un article une fois... » On milite pour désenclaver le Chablais, on ne milite pas pour désenclaver Genève. Voilà. » (Patrice Mollard, 54 ans, indépendant)

Surpris que Genève se manifeste bien après la concertation publique de 2016, les militants lui reprochent de se mêler d'un débat qui ne la concerne pas et dont elle ne saisit pas les enjeux. Ils critiquent « l'impérialisme genevois » (Audikana *et al.*, 2016), un point de vue partagé par un élu français déclarant que « Genève ne pense le reste

du territoire que dans la relation que ces territoires ont à elle-même, pas dans leur existence propre ». Pourtant, la position de Genève contraint l'association à déployer un double argumentaire afin de disqualifier l'autorité publique suisse. D'une part, Patrice l'accuse de « ne pas balayer devant sa porte » en se montrant au fait des projets (auto)routiers du canton suisse. D'autre part, les membres se saisissent de la dimension locale du projet d'A412, auparavant laissée à l'ACPAT, pour prouver le besoin de « relier le Chablais au reste du département ». Ils défendent alors une position ambiguë, faisant coïncider une infrastructure de transport de transit avec des besoins internes au bassin chablaisien (aller au théâtre, chez le médecin, etc.), ce qui passe aussi par la délégitimation des allers-retours frontaliers à destination de Genève. Désormais focalisés sur le proche, ils se distinguent de leurs adversaires de l'ACPAT en désignant les populations en droit d'être désenclavées, en l'occurrence les chablaisien-ne-s n'étant pas employé-e-s en Suisse. L'arrivée de Genève dans le débat participe donc, pour Désenclavement, d'une (re)spatialisation de la portée fonctionnelle de l'A412 pour en justifier l'utilité publique.

L'ACPAT accueille quant à elle la voix de Genève sur un tout autre mode. Un mécanisme de certification (Neveu, 2019) par substitution se donne à voir, c'est-à-dire le relais d'un discours écologiste inaudible dans le Chablais par une puissante collectivité de l'autre côté de la frontière. Certain-e-s militant-e-s, comme Édith ou Sébastien, disent attendre avec impatience une « remontée [de la question du projet d'A412] au niveau de la Confédération helvétique » dans l'espoir d'asseoir la légitimité de leurs arguments. L'association intègre donc le soutien genevois dans une stratégie de cumulation des recours à l'encontre du gouvernement français qui « n'a pas d'autre exemple [...] où il a une telle diversité de requérants », tel que le souligne Sébastien.

D'une situation où deux associations se faisaient localement face sur des terrains de jeu distingués, Genève a conduit au resserrement de la lutte pour susciter une controverse dans le proche. Pour Désenclavement, il a fallu ajuster les discours pour défendre la pertinence d'un projet autoroutier à l'échelle locale, registre jusque-là laissé au compte de l'ACPAT. Pour cette dernière, l'écho de Genève donne la possibilité d'un relais par des instances publiques officielles, ce dont elle avait pu manquer jusqu'à présent. En définitive, Genève a incité les acteur-ice-s de la mobilisation à se saisir de thématiques similaires avec pour conséquence de durcir les positions concurrentielles sur la « juste » mobilité, au cœur d'un combat pourtant vieux de 25 ans.

Promouvoir davantage de justices mobilitaires

Dans une synthèse de son travail sur la justice mobilière, Mimi Sheller s'interroge sur la nature des ingrédients (matériels, sociaux, idéels) pour « supporter une mobilité plus juste » (Sheller, 2018b). Sans aucun doute, certaines infrastructures de transport, certaines manières de les concevoir, incluent davantage l'ensemble des populations, qu'importe leur genre, leur classe sociale ou leur lieu de résidence. Cependant, l'idée qu'il n'existerait qu'*une et une seule* mobilité juste, socialement et environnementalement équitable, unanimement célébrée par la société civile et à laquelle les collectivités seraient sommées de répondre, apparaît plus discutable.

La mobilisation autour d'un projet d'autoroute dans le Chablais français témoigne d'une situation où des associations locales développent des conceptions concurrentes de la justice mobilière, adaptées à leurs ressources d'autochtonie respectives. L'attention portée aux dimensions spatiales de cette contestation permet de mettre en évidence d'inégales tentatives d'imposer un modèle de territoire conforme, que l'inauguration/abandon de l'infrastructure doit venir officialiser. Cette fonction « d'entrepreneur de spatialisation » (Dechézelles et Olive, 2019, p. 23) procède de deux mécanismes interdépendants. D'un côté, les militant·e·s (dé)valorisent l'enclavement, convoquant, pour certain·e·s, les vertus d'une proxim(obil)ité en danger, pour d'autres, les prémices d'un territoire en décroissance. De l'autre, s'affairant à convaincre de l'(in)utilité d'une autoroute dans le proche, elles (dé)légitiment certains déplacements selon leurs destinations, renvoyant à la question du droit à se mouvoir. Ces mécanismes rappellent combien les associations s'investissent par et pour leur espace de vie, qu'il s'agisse de le préserver ou de le développer. Surtout, ils soulignent que la mobilité devient problématique en ce qu'elle *dépend et révèle* de trajectoires individuelles ou de rapports au territoire, plus que pour être l'objet de la contestation.

En définitive, les outils de la sociologie des mouvements sociaux et la théorie de la justice mobilière gagneraient à de plus amples rapprochements. La variété des premiers ouvre la voie à une conception moins univoque de la seconde, afin d'observer des luttes dans la société civile pour imposer, à légitimités inégales, des valeurs concurrentes de la mobilité. En retour, aborder les mobilisations par la justice mobilière jette les bases de résultats originaux, à même d'estomper une opposition entre pro- et anti-automobiles. Dans le présent article, cette rencontre s'effectue à deux niveaux. Sur la récupération partisane du mythe des effets structurants d'abord, pour montrer comment les associations développent et délivrent une expertise profane du territoire pour concurrencer les responsables de l'aménagement de ce dernier. Sur le recours à la notion de controverse dans le proche ensuite, pour souligner

l'attente par les militant-e-s d'une certification de bons usages – les leurs – d'un territoire de vie partagé. C'est aussi supposer, une fois les gagnant-e-s déclaré-e-s, la célébration d'une légitimité à habiter le territoire chablaisien plutôt que le sort d'une infrastructure de transport.

Pour citer cet article

Gumy Alexis, 2025, « Deux associations face au désenclavement : une lecture concurrentielle de la justice mobilitaire » [“The disenclavement of a region: two civil society organisations with competing approaches to mobility justice ”], *Justice spatiale | Spatial Justice*, 19 (<http://www.jssj.org/article/deux-associations-face-au-desenclavement-une-lecture-concurrentielle-de-la-justice-mobilitaire/>).

Bibliographie

Audikana Ander, **Messer** Marc Antoine, **Kaufmann** Vincent, 2016, « Construire la métropole sans vision métropolitaine : une analyse des politiques de transport à Genève », *Politiques et management public*, 33(3-4), p. 197-213.

Auyero Javier, 2005, « L'espace des luttes : topographie des mobilisations collectives », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 160(5), p. 122-132.

Bacqué Marie-Hélène, **Charmes** Éric, **Launay** Lydie, **Vermeersch** Stéphanie, 2016, « Des territoires entre ascension et déclin : trajectoires sociales dans la mosaïque périurbaine », *Revue française de sociologie*, 57(4), p. 681-710.

Bourdieu Alain, 2005, « Les mobilités et le programme de la sociologie », *Cahiers internationaux de sociologie*, 118(1), p. 5-21.

Cailly Laurent, **Huyghe** Marie, **Oppenheim** Nicolas, 2020, « Les trajectoires mobilitaires : une notion clef pour penser et accompagner les changements de modes de déplacements ? », *Flux*, 121(3), p. 52-66.

Cresswell Tim, 2006, *On the move: mobility in the modern Western world*, New York, Routledge.

Dechézelles Stéphanie, 2019, « Être du coin, défendre ses lieux : l'autochtonie protestataire dans l'engagement contre l'éolien de grande taille en France », *in*

- Stéphanie Dechézelles, Maurice Olive (éd.), *Politisation du proche : les lieux familiers comme espaces de mobilisation*, Rennes, PUR, p. 239-261.
- Dechézelles** Stéphanie, **Olive** Maurice, 2016, « Introduction. Lieux familiers, lieux disputés – dynamiques des mobilisations localisées », *Noroi*, 238-239, p. 7-21.
- Dechézelles** Stéphanie, **Olive** Maurice (éd.), 2019, *Politisation du proche : les lieux familiers comme espaces de mobilisation*, Rennes, PUR.
- Demoli** Yoann, **Lannoy** Pierre, 2019, *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte.
- Gallez** Caroline, 2015, « La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir », mémoire de HDR, université Paris-Est.
- Gervais-Lambony** Philippe, **Dufaux** Frédéric, 2009, « Justice... spatiale ! », *Annales de géographie*, 1-2(665-666), p. 3-15.
- Grisoni** Anahita, 2015, « Les mouvements d'opposition contre les Grands projets inutiles imposés (GPII) à l'avant-garde de la ruralité ? », *Mouvements*, 84(4), p. 126-130.
- Grisoni** Anahita, 2019, « Écolo ou précaires ? La sobriété en actes dans le mouvement No TAV », *Mouvements*, 100(4), p. 188-197.
- Gumy** Alexis, 2023, *La mécanique sociale des mobilités : enquête sur les inégalités de déplacements quotidiens dans trois espaces frontaliers européens*, thèse de doctorat, École Polytechnique Fédérale de Lausanne.
- Hmed** Choukri, 2020, « Espace géographique et mouvements sociaux », in Olivier Fillieule, Lilian Mathieu, Cécile Péchu (éd.), *Dictionnaire des mouvements sociaux*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 237-244.
- Massot** Marie-Hélène, **Orfeuill** Jean-Pierre, 2005, « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale », *Cahiers internationaux de sociologie*, 118(1), p. 81-100.
- Mathieu** Lilian, 2012, *L'espace des mouvements sociaux*, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant.
- Mathieu** Lilian, 2020, « Croisades morales », in Olivier Fillieule, Mathieu Lilian, Cécile Péchu (éd.), *Dictionnaire des mouvements sociaux*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 171-175

- Meulemans** Germain, **Tari** Thomas, 2021, « Mener l'enquête », in Clémence Seurat, Thomas Tari (éd.), *Controverses mode d'emploi*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 259-275.
- Neveu** Erik, 2019, *Sociologie des mouvements sociaux*, Paris, La Découverte.
- Offner** Jean-Marc, 1993, « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'espace géographique*, 22(3), p. 233-242.
- Offner** Jean-Marc, **Beucire** Francis, **Delaplace** Marie, **Frémont** Antoine, **Ninot** Olivier, **Bretagnolle** Anne, **Pumain** Denise, 2014, « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'espace géographique*, 43(1), p. 51-67.
- Orfeuill** Jean-Pierre, **Ripoll** Fabrice, 2015, *Accès et mobilités : les nouvelles inégalités*, Lausanne, Infolio.
- Reigner** Hélène, 2013, « Automobile », in Hélène Reigner, Thierry Brenac, Frédérique Hernandez (éd.), *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, PUR, p. 27-29.
- Ripoll** Fabrice, **Veschambre** Vincent, 2005, « Introduction. L'appropriation de l'espace comme problématique », *Noroi*, 195(2), p. 7-15.
- Rousseau** Max, 2008, « La ville comme machine à mobilité. Capitalisme, urbanisme et gouvernement des corps », *Métropoles*, 3 (<https://doi.org/10.4000/metropoles.2562>).
- Sawicki** Frédéric, 2019, « Riverains, bourgeois ou citoyens ? Sociologie d'une association en lutte contre l'agrandissement d'un stade de football (Lille, 2003-2006) », in Stéphanie Dechézelles, Maurice Olive (éd.), *Politisation du proche : les lieux familiers comme espaces de mobilisation*, Rennes, PUR, p. 197-217.
- Sébastien** Léa, 2013, « Le NIMBY est mort. Vive la résistance éclairée : le cas de l'opposition à un projet de décharge, Essonne, France », *Sociologies pratiques*, 27(2), p. 145-165.
- Sébastien** Léa, 2016, « L'attachement au lieu, vecteur de mobilisation collective ? », *Noroi*, 238-239, p. 23-41.
- Sheller** Mimi, 2018a, *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*, London, Verso Books.

Sheller Mimi, 2018b, « Theorising Mobility Justice », *Tempo Social*, 30(2), p. 17-34.

Soja Edward W., 2009, « La ville et la justice spatiale », *Justice spatiale / Spatial Justice*, 1, p. 1-7.

Sommier Isabelle, 2020, « Contre-mouvement », in Olivier Fillieule, Lilian Mathieu, Cécile Péchu (éd.), *Dictionnaire des mouvements sociaux*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 159-164.

Tari Thomas, 2021, « Introduction », in Clémence Seurat, Thomas Tari (éd.), *Controverses mode d'emploi*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 23-32.

Traïni Christophe, 2005, « Les stratégies d'accréditation des acteurs locaux et les jeux de légitimité dans la mise en œuvre de la directive Natura 2000 », in Sandrine Maljean-Dubois, Jérôme Dubois, *Natura 2000 : de l'injonction européenne aux négociations locales*, Paris, La Documentation, p. 129-147.

Verlinghieri Ersilia, **Schwanen** Tim, 2020, « Transport and mobility justice: Evolving discussions », *Journal of Transport Geography*, 87.

Wagner Anne-Catherine, 2010, « Le jeu de la mobilité et de l'autochtonie au sein des classes supérieures », *Regards sociologiques*, 40, p. 89-98.