

Master 1^{re} année 2019-2020
Parcours « Gestion Durable des Territoires de Montagne »
Pôle Universitaire de Gap

Communication et perception des risques sur la RD 902-947 dans le massif du Queyras, une analyse sociologique

Présenté par : Lola BONNET



Crédit photo : Thierry Hamel

Maître de stage : Cécilia Claeys Tuteur universitaire : Amandine Crévolin

Master 1^{re} année 2019-2020
Parcours « Gestion Durable des Territoires de Montagne »
Pôle Universitaire de Gap

Communication et perception des risques sur la RD 902-947 dans le massif du Queyras, une analyse sociologique

Présenté par : Lola BONNET

Maître de stage : Cécilia Claeys

Tuteur universitaire : Amandine Crévolin

Attestation anti-plagiat

Je soussignée, BONNET Lola, étudiante de M1 en Gestion Durable des Territoires de Montagne à Aix-Marseille Université,

atteste sur l'honneur que le présent mémoire a été écrit de mes mains, que ce travail est personnel et que toutes les sources d'informations externes et les citations d'auteurs ont été mentionnées conformément aux usages en vigueur (Nom de l'auteur, nom de l'article, éditeur, lieu d'édition, année, page).

Je certifie par ailleurs que je n'ai ni contrefait, ni falsifié, ni copié l'œuvre d'autrui afin de la faire passer pour mienne.

Fait à Coublevie, le 10/06/2020.

Signature :



Attestation de respect orthographique et grammatical

Je soussignée, Lola BONNET, étudiante en M1 en Gestion Durable des Territoires de Montagne à Aix-Marseille Université,

atteste sur l'honneur

— Que j'ai utilisé pour la rédaction de ce rapport/mémoire les outils de correction orthographique et grammaticale de mon logiciel de traitement de texte.

— Que j'ai relu attentivement le document rendu.

Fait à Coublevie, le 10/06/2020.

Signature :



Remerciements :

Je tiens à remercier en tout premier lieu Cécilia CLAEYS ainsi que Amandine CREVOLIN, qui ont su me guider dans mes recherches et m'apporter des informations importantes dans le milieu des risques, mais aussi dans leur connaissance du Queyras.

Merci à Nathalie Marçot et à Aurélie Arnaud d'avoir eu la patience de répondre à mes questions.

Merci à mes amis de m'avoir soutenu dans ce travail et d'avoir pu apporter leur réflexion, leur expérience et leur bonne humeur. Je sais que je peux compter sur vous.

Merci à ma famille d'avoir été présente pour gérer la logistique du quotidien pendant cette période qui n'était pas évidente pour tout le monde. Vous avez su apporter votre soutien durant les moments durs et trouver des solutions pour faire avancer mes recherches.

Merci à Aubin et à Meije qui ont su créer une ambiance chimérique de collocation malgré les aléas du confinement.

Mais aussi un grand merci au transport « Petit Mathieu » d'avoir pu prendre le temps de répondre à mon interview tout en me proposant une visite du Queyras. Cette attention bienveillante m'a beaucoup touchée.

Et aussi merci à toi, Quentin, d'avoir été à l'écoute pendant tout ce temps de rédaction, d'avoir été un soutien, mais surtout d'une grande aide malgré la distance.

Sommaire :

Introduction

I/ Les risques et la communication en Montagne : état des lieux.

II/ La démarche méthodologique de l'étude

III/ Le Queyras et ses spécificités : des perceptions et des communications internes originales

Conclusion

Table des figures

Figure 1 : Schéma du domaine d'acceptabilité des risques (Bouzon 1999)	16
Figure 2 : Coupe schématique de la construction géologique de la vallée du Guil, source : Géol-Alp.com.....	30
Figure 3 : Capture d'écran de l'interface du site Inforoute05, source : Inforoute05.fr	48
Figure 4 : Capture d'écran de l'itinéraire proposé par Googlemap pour contourner le Pas de l'Ours, source : Googlemap.com	49
Figure 5 : Capture d'écran de l'itinéraire proposé par Mappy pour le trajet Guillestre-Ristolas, source : Mappy.com	50
Figure 6 : Capture d'écran des informations fournies par le site Bison futé sur les routes du Queyras, source : Bison-futé.gouv.fr.....	50
Figure 7 : Capture d'écran des informations mises par le site inforoute05 sur le Pas de l'Ours, source : inforoute05.fr	50
Figure 8 : Capture d'écran de l'itinéraire proposé par Waze pour le trajet Guillestre-Ristolas, source : Waze.com	51
Figure 9 : Capture d'écran d'un message prévenant d'un éboulement dans les gorges, source : facebook.com	53

Table des annexes

Annexe 1 : Cartographie du terrain d'étude, source géoportail.....	66
Annexe 2 : Entretien destiné aux institutions.....	67
Annexe 3 : Entretien destiné aux usagers.....	70
Annexe 4 : Grille d'analyse usager :	73
Annexe 5 : Carte utilisée pour les entretiens.....	75
Annexe 6 : Les risques, plans et arrêtés par commune	76
Annexe 7 : Cartes usagers sur leur perception des insécurités pour la RD902-947	77
Annexe 8 : Cartes usagers sur leur connaissance de phénomène gravitaire pour la RD902-947	79
Annexe 9 : Analyse des types de posts Facebook.....	81
Annexe 10 : Tableau de comparaison des posts Facebook, des articles de presse et des arrêtés de CATNAT.....	85

Liste des abréviations, sigles et acronymes :

BRGM : Bureau de Recherches Géologiques et Minières

CATNAT : Catastrophes Naturelles (arrêté)

DDT : Direction Départementale des Territoires

GES : Gaz à Effet de Serre

GPS : Global Positioning System

GREC-SUD : Groupe Régional d'Experts Climat en Provence-Alpes-Côte D'azur

IGN : Institut Géographique National

Interreg ALCOTRA : Interrégion Alpes Latines Coopération TRAnsfrontalière

IRSTEA : Institut national de Recherche en Sciences et Technologies pour l'Environnement et l'Agriculture

LIEU : Laboratoire Interdisciplinaire Environnement Urbanisme

LPED : Laboratoire Population Environnement Développement

PACA : Provence-Alpes-Côte d'Azur (Région)

PAPI : Programme d'Actions de Prévention des Inondations

PCS : Plan Communal de Sauvegarde

PITEM : Plans Intégrés ThEMatiques

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PNR : Parc Naturel Régional

PNRQ : Parc Naturel Régional du Queyras

PMU : Pari Mutuel Urbain (en référence aux bars)

PPR : Plan de Prévention des Risques

RD : Route Départementale

RTM : Restauration des Terrains de Montagne

SIDPC : Service Interministériel de Défense et de Protection Civile

Introduction :

La circulation est une nécessité dans la société d'aujourd'hui. Que l'on soit en plaine ou en montagne, le besoin d'accéder à certains territoires est devenu indispensable. Cela s'explique notamment par la concentration de certains services primordiaux dans des zones souvent urbaines, comme les hôpitaux, les centres administratifs ou autres. On observe de plus en plus la fermeture de services de proximité dans des territoires marginaux malgré une forte mobilisation de la part des locaux. C'est l'un des effets du désengagement des services publics au sein de la montagne et des espaces ruraux dans les années 90 et 2000. Dans certains territoires, ces déplacements vitaux peuvent parfois s'avérer périlleux, étant donné la présence de contraintes sur les routes empruntées. En effet certaines routes ne sont pas sans danger, et ce sont bien souvent les territoires de montagne qui les regroupent. En regardant la presse, différents cas montrent que les risques gravitaires sur quelques routes de montagne sont à prendre en compte avec sérieux. Un projet de recherche a choisi de réfléchir sur les liens entre la communication sur ces risques et la perception que les personnes en ont. C'est ainsi qu'est né le projet PITEM.

PITEM ou Plan intégré thématique, est un ensemble de projets subventionnés par Interreg ALCOTRA (Fonds européen de développement régional). Cette entité correspond au « Programme de coopération transfrontalière européenne entre la France et l'Italie ». Un appel à projets a été réalisé le 15 septembre 2017 afin de sélectionner les études les plus pertinentes et qui correspondent aux thèmes du programme (Économie à basse émission de carbone, service sanitaire et social, éducation et formation professionnelle, patrimoine naturel et culturel, prévention des risques et innovation appliquée) pour une durée de 48 mois. C'est ainsi que le BRGM (Bureau de Recherche Géologique et Minière ou Service Géologique National) représenté par Nathalie Marçot a choisi de monter le projet PITEM-Risk avec de nombreux partenaires (la région Piémont, SDIS 73, le conseil départemental des Hautes-Alpes, et d'autres). Ils ont notamment décidé d'intégrer au projet le LPED (Laboratoire Population Environnement Développement) représenté par Cécilia Claeys (sociologue) et le LIEU (Laboratoire Interdisciplinaire Environnement Urbanisme) représenté par Aurélie Arnaud (géographe), ainsi qu'un bureau d'étude, celui d'Amandine Crévolin.

Ce projet est décliné en 4 sous-parties (projet simple) : PITEM-Risk-COM (communication), PITEM-Risk-GEST (gestion), PITEM-Risk-ACT (action) et enfin PITEM-Risk-FOR (gestion de crise).

Chacun de ces projets aborde un volet dans la prise en compte et la connaissance de l'impact du risque sur un territoire bien défini. Dans le cas de ce mémoire, ce sera PITEM-Risk-COM qui est le support de la réflexion. C'est un projet qui choisit d'apporter une réflexion sur la communication et la perception des risques en alliant sociologie et géographie.

Deux terrains d'études dans les Hautes-Alpes seront privilégiés :

- le glissement de terrain d'Embrun au niveau du quartier de la Belotte
- la route départementale 902-947 reliant Guillestre à Ristolas, incluant la zone du glissement de terrain du Pas de l'Ours sur la commune d'Aiguilles.

Il a été choisi de mettre en regard ces deux types de territoire de montagne avec des caractéristiques différentes : d'un côté un milieu urbain dans une zone habitée et relativement bien desservie dans son accès, de l'autre un territoire rural étendu, car représentant un réseau routier qui peut être source « d'enclavement » de par sa particularité d'être l'unique ouverture hivernale du territoire Queyrassien sur l'extérieur. (Claeys & Arnaud, 2019b)

La méthode de travail repose sur le principe de concertation. L'objectif est qu'avec le plus de documentation possible : sur les risques présents, et aussi sur les mécanismes de fonctionnement du territoire, afin qu'il soit possible de réaliser une réunion de réflexion commune : un focus group. Des outils de cartographie et de statistique préalablement conçus y seront exposés afin d'apporter un regard qualitatif et quantitatif sur le sujet. Les participants aux focus groups seront des personnes identifiées comme pertinentes au sujet. Ils se devront d'être représentatifs de la diversité des acteurs présents sur le territoire et être des personnes impactées par le risque (acteurs institutionnels, économiques, associatifs, opérateurs...). Pour cela, des entretiens préalables seront effectués avec eux afin de déterminer les points forts à aborder durant la réunion.

Le focus group aura plusieurs objectifs : dans un premier temps ce sera d'effectuer un partage d'expérience dans la stratégie de prévention, mais aussi la gestion d'une crise. Puis

enfin il sera question de réaliser une cartographie afin de spatialiser les connaissances des risques, mais aussi leurs perceptions.

Les résultats obtenus durant cette réunion seront analysés afin de proposer des préconisations sur les stratégies de communication locales concernant les risques. In fine, l'ensemble du projet sera mis en regard avec les autres territoires d'étude de PITEM. Cela permettra de déterminer si les protocoles sont comparables avec leurs résultats, mais aussi de voir s'il existe des similarités ou des spécificités locales dans les milieux transalpins.

Dans une première partie du projet, c'est le terrain d'Embrun qui a été ausculté. C'est ainsi que Cécilia Claeys allia le projet PITEM en tant que chercheuse, avec sa fonction d'enseignante à l'université de Gap. En effet, via le master Gestion Durable des Territoires de Montagne qu'elle copilote, il a été décidé de mettre en place un module appelé « Projet transversal ». Celui-ci permet aux étudiants de s'investir dans un projet avec une portée professionnelle en groupe. Avec une équipe de 2 étudiantes, la première phase a été réalisée autour du glissement de terrain qui impacte le quartier de la Belotte sur la commune d'Embrun. Embrun est une commune dans les Hautes-Alpes à l'extrémité nord du lac de Serre-Ponçon. Le risque aujourd'hui qui pèse sur une partie de la commune est la mise en mouvement d'un glissement ancien au sud-est de celle-ci depuis le XXème siècle. C'est un phénomène qui menace des bâtiments d'habitation, qui commencent à être marqués par des fissures dès 2013. C'est le 9 mars 2018 que le phénomène est classé en catastrophe naturelle par choix de la mairie aux yeux de l'État. C'est un évènement qui impacta fortement la vie des habitants de ce quartier. Pour pallier ça, les politiques ont choisi plusieurs actions : Faire de la prévention dans l'urbanisation du quartier, adapter les constructions déjà en place, la surveillance du mouvement, l'indemnisation des préjudices à la population concernée, mais aussi, et c'est ce qui sera le centre de cette étude, l'information aux citoyens. Afin de comprendre l'impact sociologique, des enquêtes exploratoires ont été réalisées auprès des habitants. L'objectif était d'une part de comprendre le niveau de connaissance de l'aléa, puis d'appréhender l'impact dans le quotidien de ce glissement de terrain sur les locaux. Suite à l'étude, plusieurs réflexions ont émergé : dans l'ensemble il y a une bonne connaissance du phénomène qui est dû d'une part à l'expérience personnelle, mais aussi grâce à la transmission du savoir institutionnel. De plus, l'anxiété des habitants repose sur l'attachement à des biens matériels et au lieu en lui-même. Pour finir, il est complexe pour les habitants

d'avoir accès aux informations juridiques, principalement dans le domaine de l'assurance. (Vallier & Therond, 2020) Dans le cadre de cette étude, aux vues de la gravité du glissement et de l'impact qu'il peut avoir sur un territoire urbain, la circulation de l'information a été très bien réalisée. Mais cela n'est-il pas dû à la soudaineté du phénomène en plus de son ampleur ?

Afin de mettre en regard les résultats précédents, il a été choisi d'étendre l'étude à un autre terrain : la route d'accès au Queyras qui relie Guillestre à Ristolas. Là-bas les phénomènes gravitaires sont quotidiens. En passant des chutes de pierre sur la chaussée aux glissements de terrain et avalanches qui coupent régulièrement la voie, la route du Queyras n'est pas de tout repos. De plus l'un des plus importants glissements de terrain européen en a récemment emporté une portion. Alors dans cette situation où le danger est récurrent l'information est primordiale. Il est choisi de se concentrer sur le côté quotidien du risque, mais aussi sur la dualité qui peut exister entre les différentes populations qui circulent sur cette route. La suite de cette étude cherchera à répondre à ces réflexions.

Problématique : *Comment la familiarité et la proximité avec un risque contribuent-elles, à la fois au développement de savoirs et de savoir-faire concernant celui-ci, mais aussi à sa sous-estimation ? Par quel moyen les connaissances sur cet aléa sont-elles simultanément individuelles (vécues) et partagées grâce à de nouveaux outils de communication ?*

Hypothèse 1 : *Des trajets quotidiens entraînent une habitude du risque routier/naturel et donc une baisse de vigilance à son encontre.*

Hypothèse 2 : *Les habitants de longue date utilisent des outils d'information concernant la route qui sont informels par rapport aux nouveaux arrivants et aux touristes.*

Afin de construire une réponse cohérente à cette problématique, l'approche sera simple. Dans un premier temps, une recherche bibliographique sera faite pour avoir une bonne vision des sujets abordés : les risques, la communication et les territoires de montagne. Puis dans un deuxième temps, les caractéristiques du terrain d'étude qui est le Queyras seront exposées. Enfin la méthodologie qui a été mise en place pour les entretiens semi-directifs, mais aussi pour les cartes qui ont été réalisées avec différents acteurs du territoire, en passant des institutionnels aux locaux et touristes, sera décrite. Dans une dernière partie, l'ensemble

de ces outils seront analysés suivant les hypothèses émises afin de produire une réponse au sujet.

I/ Les risques et la communication en montagne : état des lieux

A. Les risques et leurs perceptions

1. Un aperçu de la notion de « risque »

De nos jours, et particulièrement actuellement, les risques font partie de nos vies. Pour cette année 2020, c'est le risque sanitaire qui nous dicte nos comportements, car omniprésent dans le quotidien. Mais dans l'ensemble, chaque jour est rempli de risques divers et variés, et les gens y sont plus ou moins soumis. Mais qu'est-ce qu'un risque et comment le caractériser ? Tout d'abord, plusieurs définitions existent. Selon le Larousse, un risque correspond à un « danger, inconvénient plus ou moins probable auquel on est exposé » (<https://www.larousse.fr/>). Quand on se penche vers de la littérature scientifique, une multitude de termes gravitent autour de ce concept. Les principaux sont « aléa » et « vulnérabilité ». En effet, il semblerait que le risque résulte de l'association de ces deux notions. L'aléa correspond à la fréquence de survenue d'un phénomène : auparavant c'était un concept qui n'existait pas, car les anciennes croyances mettaient Dieu responsable du moindre fait et geste sur Terre, la notion de probabilité n'avait aucun sens (Peretti-Watel, 2001). La vulnérabilité renvoie plutôt à la fragilité d'éléments exposés à un risque. Il est même possible de modéliser le risque avec une expression telle que :

$$\text{Risque} = \frac{\text{Aléa} * \text{Vulnérabilité}}{\text{Résilience}}$$

On observe alors qu'un nouveau paramètre émerge : le concept de résilience. Celui-ci correspond à la capacité pour un système de revenir dans sa position de départ. Par exemple, après avoir pressé une éponge, on regarde combien de temps, celle-ci met à reprendre sa forme initiale. Appliqué aux risques, cela peut correspondre à la durée pour une forêt de se remettre d'un incendie. Il existe plusieurs disciplines qui utilisent ce concept, dont l'écologie, la mécanique ou encore la géographie.

Dans le même principe, les aléas touchent beaucoup de domaines : d'un côté les aléas naturels, d'un autre côté ceux qui sont d'origine anthropique. Dans le premier cas, il existe plusieurs sous-catégories : géologique avec notamment les séismes ou les éboulements rocheux, climatique avec les sécheresses ou les tempêtes, et enfin écologique avec des

invasions d'espèces introduites dans un milieu. Pour les aléas d'origine anthropique, il existe deux sous-catégories : les aléas sociopolitiques avec le mouvement des foules lors de manifestations sociales par exemple, et enfin les aléas technologiques qui regroupe tout ce qui découle de l'industrie, du médical ou encore du routier (Kuitsouc, 2011). On remarque par ailleurs que chaque territoire ne possède pas la même vulnérabilité suivant sa situation géographique. En effet un territoire littoral pourra être soumis à un aléa marin tel que les vagues de submersion ou l'érosion, tandis qu'un territoire de montagne sera lui exposé plus naturellement à des avalanches ou encore des chutes de blocs.

Un autre point important à aborder est la notion d'enjeux. L'approche d'un risque sur un territoire dépend des éléments qui vont être impactés par l'évènement. Par exemple un bloc qui menace de s'écrouler sur des habitations correspond à un enjeu fort. Effectivement les éléments qui sont exposés à ce risque étant de nature humaine, leur vulnérabilité est très importante.

Il existe plusieurs rapports aux risques dans la société. D'un côté on peut y être soumis : le danger est là et suivant notre localisation, il est nécessaire de l'accepter et de vivre avec. Le domaine de l'acceptabilité peut être représenté sous la forme d'un schéma qui permet d'identifier les facteurs qui impactent la vision d'un risque (figure 1) (Bouzon, 1999). En grisé apparaît le domaine où les évènements ne sont pas acceptables pour le bien être d'une société, car trop récurrents ou trop dangereux.

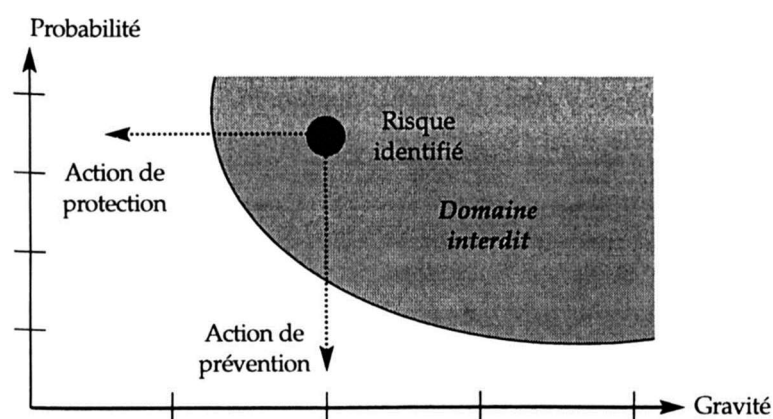


Figure 1 : Schéma du domaine d'acceptabilité des risques (Bouzon, 1999)

Il semblerait qu'il existe une certaine accoutumance à la présence de risques. Une adaptation qui peut se vivre de plusieurs façons, qu'elle soit biologique ou culturelle (Peretti-Watel, 2001).

D'un autre côté, il est possible de prendre des risques du fait de son comportement (Dubar, 2002). Et paradoxalement la recherche d'une certaine prise de risque est curieusement associée à la volonté de garder du confort et de la sécurité (Beck, 2001). Face à certains comportements inconscients, il est nécessaire de réagir. Pour cela, la mise en place de préventions est inévitable.

2. La prévention pour faire face aux risques

Afin de s'en prévenir, il existe un mot d'ordre : la connaissance du risque. Plusieurs techniques peuvent être utilisées, en passant de l'étude scientifique approfondie d'un phénomène jusqu'à la connaissance individuelle. Les institutions se sont saisies de cette question et ont mis en place différents outils pour réaliser une prévention des risques performante. Tout démarre par une connaissance approfondie du terrain, avec la conception de cartographies des zones présentant un potentiel danger pour des enjeux bien souvent anthropocentrés. Les cartes peuvent être réalisées avec des données statistiques, géologiques, environnementales ou sociales. Dès que les institutions sont compétentes sur ce risque, ses particularités et sa portée, des dossiers sont réalisés afin d'aider à la gestion de l'aléa. Il est apparu ainsi des PLU (Plan Local d'Urbanisme) qui encadrent les constructions, mais aussi des PPR (Plan de Prévention des Risques) qui dès 1995 permettent d'imposer des réglementations concernant les risques naturels. De nombreux autres documents existent et régissent différents types d'aléas spécifiques.

L'objectif de ces documents est d'apporter aux collectivités comme aux habitants les informations relatives aux risques auxquelles ils peuvent être soumis. En effet, en plus d'avoir une bonne connaissance d'un aléa, il est primordial de savoir communiquer dessus. C'est le rôle du maire et du préfet qui doivent faire de l'information préventive à l'ensemble de la population. Ainsi, un PCS (Plan Communal de Sauvegarde) est un outil de gestion de crise qui doit être rédigé préventivement afin de pouvoir définir le protocole adéquat pour l'alerte, l'information, la protection et le soutien des habitants. Il doit être appliqué en cas de

catastrophe (www.hautes-alpes.gouv.fr). D'autres initiatives existent avec des documents réalisés par des acteurs partenaires publics, qui viennent appuyer la communication des institutions. On observe alors une large volonté de diffuser des informations relatives aux risques, notamment ceux qui sont naturels afin de prévenir d'une catastrophe et d'aider à appliquer les bons gestes pour préserver l'environnement.

Dans un domaine tout autre, la prévention routière passe par une médiatisation importante de sa communication. Plusieurs méthodes sont utilisées notamment dans d'importantes campagnes de sensibilisation. Bien souvent marquantes, elles ont pour objectif de responsabiliser les conducteurs, voire de les culpabiliser. Cette façon d'agir est propre à la sécurité routière, car c'est un domaine avec un fort taux de mortalité (L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière dénombrait 7 720 tués en 2001 contre 7 242 en 2002) (Chabrol & Diligeart, 2004). Les raisons des accidents étant bien souvent humaines, une prévention puissante doit permettre de faire baisser les statistiques d'incidents sur les routes françaises (Chabrol & Diligeart, 2004).

En plus d'une communication efficace, des méthodes de protection des zones exposées à un aléa fort peuvent être appliquées. Ainsi, face aux risques, il existe plusieurs façons de réagir. Certains choisissent de diminuer la portée du phénomène grâce à des aménagements que l'on qualifie d'actifs comme le déclenchement au préalable des avalanches qui menacent une zone. Il est également possible de protéger du risque avec des systèmes passifs comme des filets de protection pour retenir les roches qui tombent. On peut voir ainsi que la prévention peut avoir plusieurs visages, mais reste néanmoins ancrée dans un système communicationnel. Et pourtant, malgré ces avertissements et cette connaissance des risques, les personnes qui y sont soumises ont bien souvent des comportements et une perception des risques qui ne correspondent pas ce qui pourrait être attendu. Alors, comment interpréter cela ?

3. Comportement face aux risques et perception du danger

Les risques font partie de la vie quotidienne, mais étrangement certains comportements d'exposition restent encore un mystère. Comme l'analogie de l'auteur Patrick Peretti-Wallet le montre bien : il existe une forte proportion de fumeurs et de personnes ayant

peur des requins. Et pourtant le risque de mourir du tabagisme est largement supérieur à celui de se faire manger par un squalo. De nos jours, la nature de la société impose de façon détournée une « mise en risque croissante du monde ». Ainsi, une banalisation et une acceptation du risque s'installent avec la justification de la croissance des activités humaines. Les dangers sont parfois inévitables, mais ils se doivent d'être là afin d'aider au développement de la société (Peretti-Watel, 2001). La perception des risques dépend des critères qui sont pris en compte par un protagoniste. Ils peuvent varier selon la situation avec comme critères : les circonstances, le temps et l'espace (Pérez-Diaz, 2003). Notamment, le « caractère plus ou moins familier d'un risque : le public accepte beaucoup plus facilement d'être exposé à un risque si celui-ci est connu, familier, en particulier s'il découle de l'activité de personnes ou d'entreprises qui font partie du paysage depuis longtemps » (Peretti-Watel, 2001). L'un des dangers le plus sous-estimé par les usagers, mais bien connu des institutions est le risque routier. Les comportements illégaux sur la route sont le reflet de choix personnels impactés souvent par le besoin de transgression des politiques de sécurité. Les excès de vitesse en sont une preuve : avec des infrastructures adaptées à la célérité et des véhicules de plus en plus puissants. La tentation grisante d'atteindre des vitesses excessives est très présente. Des outils dissuasifs sont mis en place et permettent l'amenuisement de comportements dangereux : des statistiques prouvent que la politique publique de verbalisation des actes à risque diminue leur fréquence (Carnis, 2013), du fait de la peur de la répréhension. La visibilité des moyens de contrôle et de sanction semble paradoxalement aider à la perception des risques. Les comportements à risque sur la route semblent découler du ratio entre les bénéfices à la clef (par exemple un gain de temps) et le danger en jeu comme un accident (Pérez-Diaz, 2003). Mais ce sont néanmoins des infractions récurrentes qui laissent le risque routier premier accident de travail (<http://www.inrs.fr>).

Il existe néanmoins une appréhension certaine des risques. La représentation qui en est faite dépend de la perception de la personne, mais aussi de la société dans laquelle elle vit. Par exemple la vieillesse peut être perçue comme une vulnérabilité et un danger chez certains, quand ailleurs elle est source de sagesse. Le comportement d'un individu est modelé par ses caractéristiques individuelles et notamment le contexte social dans lequel il évolue (Pérez-Diaz, 2003). La pression sociale aide à construire une opinion sur un danger qu'il faut craindre, ou pas. Elle peut aussi parfois atténuer ou amplifier sa perception. Mais dans

l'ensemble, une expression revient toujours : « le risque zéro n'existe pas ». Ce dogme impacte les perceptions individuelles et peut parfois faire surgir des peurs irraisonnées malgré le bon sens qui est inculqué par la connaissance des dangers qui sont encourus (Peretti-Watel, 2001).

La perception des risques est un sujet qui a bien évolué depuis des années. Depuis toujours, la connaissance a toujours permis de mieux cerner le danger. Mais c'est un fonctionnement qui est remis en discussion. En effet le principe de l'apprentissage pour comprendre les dangers qui nous entourent est questionné par la difficulté pour les scientifiques de partager leurs savoirs. Un bon compromis semble être l'implication de plusieurs groupes d'acteurs qui doivent apporter leurs connaissances afin d'avoir une vision critique et démocratique d'une étude des risques (Beck, 2001). L'hypothèse d'un savoir profane et d'un savoir expert qui se renvoient dos à dos met en lumière une culture scientifique loin de la réalité du terrain et bien souvent avec une mauvaise vision des interactions sociales et environnementales. De plus en plus les décisions politiques concernant les risques sont influencées par la perception qu'en a le public. En effet l'État agit en faveur d'une réduction de la vision fataliste des risques et prône une « réponse sociale et organisée » (Boudières, 2006). Les institutions se doivent de mettre en place un système de communication pour informer, convaincre, voire pour concerter sur un risque (Peretti-Watel, 2001). Néanmoins il est observé dans certains territoires que la logique de tourisme se heurte à celle des risques, on passe alors d'une opportunité à un problème pour l'ensemble des acteurs gravitant autour du secteur touristique (Boudières, 2006).

B. Risques, connaissances et partage d'information

1. La communication dans le cadre de risques sous ses différentes formes

La communication est un art essentiel de nos jours pour transmettre des informations. C'est un outil de langage complexe qui peut avoir différents buts, différentes formes. Il existe deux acteurs principaux dans la mise en place de ce concept : d'un côté l'émetteur qui retransmet un savoir, donne des informations, émet une opinion. De l'autre, il y a le récepteur, à qui le message est destiné. C'est un outil qui est utilisé dans la vie de tous les jours, mais qui peut aussi sous des formes plus pointues être utilisé à des fins de manipulations sociales, de

séduction ou encore de prévention comme il a été vu ci-dessus et bien d'autres encore (Joly, 2009). Les formes de communication les plus simples se font sous des formes dites « verbales » avec des outils linguistiques. Elles se présentent en conceptualisant des messages avec l'aide de la parole ou de l'écriture. Un nombre important de supports existe : les discours, les affiches, les publications, les articles, les commentaires, ou encore de simples discussions... Dans un autre registre, la communication non verbale est un domaine plus subtil. Il utilise la compréhension d'un concept implicite par la mise en place d'une gestuelle, de signe ou encore de code. C'est un système propre à une société, voir un individu. En effet certaines interprétations peuvent être différentes suivant les cultures. Ainsi par exemple, la couleur bleue est associée à la masculinité en Europe et aux États-Unis, mais en Chine elle est plutôt liée à la féminité (<https://99designs.fr>).

Dans le cas des risques, la connaissance est primordiale. Mais une connaissance pour être efficace face aux dangers et aux aléas se doit d'être diffusable. C'est dans ce contexte-là qu'intervient la communication. Les institutions se sont beaucoup saisies des outils de communication dans l'objectif de mettre en place une prévention efficace : communiqués, réunions, affiches, panneaux de signalisation... Plus récemment, certaines institutions ont choisi d'innover en choisissant d'utiliser les réseaux sociaux comme outil de communication, afin de développer le capital social de l'organisation. C'est une stratégie qui permet d'améliorer la connexion entre les individus afin de coconstruire une organisation avec des valeurs communes et donc permettre d'accroître son pouvoir (Karoui & Dudézert, 2012).

Il existe une autre manière d'aborder la communication. En effet, la population s'est elle-même pris au jeu de s'investir dans la diffusion d'informations et a mis en place une communication informelle en s'appropriant des outils innovants. La création naturelle d'un groupe autour d'un sujet qui les lie aide à la discussion et à la communication sur celui-ci. De plus, l'existence d'un penchant émotionnel dans les échanges informels apporte un réalisme et une confiance qui diffère des méthodes institutionnelles (Festinger, 1950). Bien souvent ce groupe est lié par une mémoire collective qui a été alimentée d'année en année par du vécu et des récits. Dans le milieu des risques c'est un besoin fondamental que de pouvoir s'appuyer sur la transmission du savoir des anciens, notamment pour évaluer la fréquence d'un phénomène. Pour autant, ces données historiques doivent être prises avec du recul en tenant en compte de la perception du rapporteur qui peut biaiser la transcription d'un événement.

Des facteurs comme la vulnérabilité ou la présence avérée, voire l'espace vécu du chroniqueur lors de l'évènement, peuvent influencer le récit qui en découle. La tradition orale et écrite reste une source d'information non négligeable dans la compréhension et l'évaluation d'une catastrophe (Bouzon, 1999). En regroupant les mémoires, il est possible d'en tirer des enseignements et mettre en place un scénario de risques. Celui-ci aura pour but d'être un objet de communication permettant de faciliter l'échange d'information entre les différents acteurs impliqués, afin de prévenir d'une future catastrophe (Velasquez et al., 1995).

Par ailleurs quand celle-ci vient à se produire, la méthode de communication diffère totalement. On parle alors de communication de crise. Étant beaucoup liée à ce qui a été fait auparavant, elle ne peut être efficiente que dans le cas d'une bonne stratégie de communication au préalable : « la communication peut être utilisée pour préparer l'opinion aux risques encourus et désamorcer ainsi les crises avant qu'elles ne surviennent » (Bouzon, 1999). Les situations de crise sont des moments qui nécessitent une prise de décision durant un temps d'incertitude et de basculement. Cette période peut être atténuée grâce à la mise en place d'un partage d'informations avec le public. Ainsi, la communication peut permettre d'apporter des explications à la catastrophe, mais aussi de rassurer les acteurs qui gravitent autour du secteur impacté. Paradoxalement, une communication mal interprétée, voire erronée, peut amener à la création d'une situation de crise, comme par exemple les « fake news » qui sont bien présentes dans le quotidien, notamment sur les réseaux sociaux (Bouzon, 1999). Par ailleurs, ces outils bien utilisés peuvent être une source de diffusion rapide dans le cadre d'une communication de prévention.

2. L'évolution de la communication par les réseaux sociaux

La nécessité d'échanger des informations entre différentes entités existe depuis bien longtemps. En effet il existait à l'époque du Moyen-Age déjà des transferts de données via des messagers qui échangeaient des écrits entre plusieurs abbayes. Cette pratique a perduré durant les âges, mais c'est notamment avec la création d'internet que le partage s'est démocratisé et a connu une véritable expansion. Ces échanges numériques se sont soldés par l'apparition des réseaux sociaux tels qu'on les connaît aujourd'hui. Que ce soient des applications comme Facebook, Google, LinkedIn ou encore Pinterest, l'intérêt est de créer des

espaces communautaires censés prôner la libre expression. Un aspect de ces outils est la *capacitation* des utilisateurs : c'est à dire la prise en main des événements qui les concernent (Cartier, 2019).

De nos jours les réseaux sociaux sont omniprésents dans le quotidien. Et notamment dans le milieu de l'information. En effet, selon une étude de l'institut REUTER à Oxford datant du 15 juin 2016 sur un échantillon de 50 000 personnes réparti dans 26 pays, la moitié plébiscitent les réseaux sociaux pour avoir accès à de l'information. Cela s'explique notamment par l'utilisation croissante des smartphones qui sont des accès privilégiés aux réseaux sociaux. Il est observé que les contenus d'informations sont plus facilement acheminés aux utilisateurs via les réseaux sociaux (<https://www.lemonde.fr>). En effet, il semblerait que la création d'une communauté et ainsi d'un réseau de personnes autour d'un sujet commun permet une diffusion performante des informations qui y sont liées. Cette propagation se fait de manière très organisée, sans nécessité d'une personne supervisant les échanges (Moussaïd, 2020). De plus, il a été observé une diversification du profil des personnes utilisant ce type d'application. En effet, de nature plutôt jeune, les réseaux sociaux ont su séduire un public plus large. Cela est dû particulièrement à un accès simplifié à des informations avec un contenu personnalisé, grand public, mais aussi attrayant (Signorino 2019). La précision du ciblage est effectuée grâce aux suggestions des algorithmes des applications. Ainsi, l'accès direct à la source des actualités et notamment aux sites des médias-créateur d'actualité devient une exception. Il n'existe plus de logique d'apparition des informations, menant parfois l'internaute à des informations non désirées (Munier, 2018). Dans l'ensemble, il apparaît une nouvelle façon de s'informer, avec des contenus vulgarisés, accessibles à tous. Les réseaux sociaux apportent aussi une instantanéité de l'information. En effet la fréquence de la consultation étant élevée, cela permet une bonne transmission de l'information. De plus les utilisateurs deviennent vecteurs de la transmission des actualités grâce à un système de partage entre communautés (amis, followers...), rendant ainsi les échanges d'information plus personnels (Signorino, 2019).

Il existe différents types d'utilisateurs sur les réseaux sociaux. Pour cela leur comportement sera classé en trois catégories. D'une part, les *collectionneurs*, qui « organisent le contenu pour leur usage en utilisant les mises à jour automatiques, les signets, etc ». Ils sont discrets sur les réseaux et ne les utilisent que pour récupérer des informations. D'autre part il

Il y a les *critiques*, qui « commentent les productions ou les services, participent aux blogues et aux forums ». Ils prennent position sur des posts. Ils agissent en second plan en mettant en avant leurs opinions. Et pour finir il y a les créateurs, qui fabriquent du « contenu, publient des blogues ou leur propre page web, diffusent leur œuvre. » Ils apparaissent au premier plan des réseaux sociaux. Ce sont eux qui partagent les informations (Cartier, 2019). Ne nécessitant pas de cartes de presse, un simple internaute peut créer du contenu sur les réseaux sociaux à l'aide de son smartphone. Cela lui permet une simplification de la capture d'information dont il est témoin (Munier, 2018).

C. La spécificité des territoires de montagne face aux risques

1. Montagne, risques et climat

La montagne fût un milieu souvent fantasmé, rempli de mystères qui a su alimenter légendes et contes. En France, la zone dîtes « montagnarde » au sens large de la loi montagne de 1985 recouvre près de 30 % du territoire. C'est un milieu qui comporte de nombreuses particularités physiques et historiques, ce qui lui confère un statut bien particulier. Entre attirances grâce à ses atouts touristiques et peurs du fait des dangers qu'elle peut receler, la montagne possède de nombreuses facettes.

L'une des premières choses qui viennent à l'esprit quand on parle de montagne c'est son climat et ses paysages. Dans l'imaginaire populaire, ces territoires correspondent à des sommets enneigés, de grandes forêts sombres ou encore des pâturages verdoyants. Pourtant ces clichés touristiques ne sont plus une réalité actuelle, et il existe de grands bouleversements dans son fonctionnement. Cela est dû notamment au réchauffement climatique qui s'est mis en marche dès le début du XXème siècle à cause de l'augmentation des émissions de gaz à effet serre produits par les activités humaines (<https://fr.wikipedia.org/>). Malgré sa faible participation à la production de GES (Gaz à Effet de Serre), c'est un territoire qui en voit les conséquences bien plus rapidement qu'ailleurs. En effet, en comparaison : les températures semblent grimper 2 fois plus dans les Alpes du Sud qu'ailleurs dans le monde. Les répercussions de ce phénomène sont très visibles avec par exemple le recul de nombreux

glaciers, un enneigement plus aléatoire et souvent bien moins important en basse altitude, ou encore une période estivale plus marquée. À cause de ses particularités, c'est un territoire qui est fortement surveillé par les scientifiques, dont le GREC-SUD (Groupe Régional d'Expert du Climat pour la région PACA) qui est une structure cherchant à diffuser les savoirs sur le réchauffement climatique dans les milieux alpins. Après des recherches, il a été démontré que les variations météorologiques influencent la vitesse de la fonte du permafrost (portion de sol glacé de façon permanente) entraînant la dégradation des parois rocheuses, ce qui favorise le déclenchement d'éboulements. En effet il est remarqué une très forte corrélation entre les risques naturels et le changement climatique actuel. Les phénomènes sont exacerbés par les facteurs environnementaux aggravants comme la météorologie. Par exemple, les mouvements de terrain sont sensibles à des paramètres comme les variations de température, ou encore les précipitations, qui les rendent plus fréquents. Ainsi, le changement climatique est un véritable vecteur d'aggravation des risques naturels en montagne. Il oblige les territoires concernés à trouver des réponses adéquates rapidement et à s'adapter de plus en plus vite au vu des prédictions d'accélération de ce changement climatique (GREC SUD, 2018).

Dans l'ensemble, la montagne est un milieu où les risques sont naturellement présents et cela sur plusieurs fronts. Au-delà des phénomènes naturels, il existe une véritable vulnérabilité des populations qui vivent sur ces territoires. En cumulant ces différents types d'aléas, la montagne devient alors un secteur avec la particularité d'être « multirisques ». Et l'une de ses grandes faiblesses est l'accès. En effet, il arrive régulièrement des catastrophes sur ces itinéraires qui peuvent parfois s'avérer dramatiques. Ainsi dans le Vercors un important éboulement en 2007 a fait 3 victimes qui étaient à bord une voiture touristique dans les Gorges de la Bourne. La route est décrite comme régulièrement sujette à des chutes de pierre, des outils de protections ont été déployés depuis l'accident pour prévenir d'un futur accident (<https://www.ladepeche.fr>). Dans le même registre, un article de France Bleu Savoie fait état d'un éboulement spectaculaire dans les Gorges d'Arly coupant l'accès à la Savoie par la RD1212. C'est près de 5 000 m³ de roches qui se sont déversées sur la chaussée au début de l'année 2019. Heureusement, contrairement aux Gorges de la Bourne, c'est un secteur qui a été fermé la veille avec une suspicion d'un phénomène gravitaire important. Cela a permis d'éviter sûrement un drame (<https://www.francebleu.fr>). Pour autant, « la capacité des

sociétés montagnardes à adapter avec ingéniosité leurs structures sociales, culturelles, économiques et architecturales aux spécificités de leurs territoires particulièrement soumis aux aléas naturels » (Claeys & Arnaud, 2019a) n'est plus à prouver.

2. La mobilité au sein des territoires de montagne ou la peur de l'enclavement

La mobilité au sein d'un territoire est très importante. Elle permet d'échanger connaissances et biens au-delà du secteur local, en prônant une ouverture de la culture territoriale. De plus bien souvent le bassin d'emploi est extérieur aux villages des hauteurs, préférant une installation dans les plaines et les zones urbanisées. Un territoire peut être défini grâce à la valeur de son temps d'accès. Il est possible ainsi de déterminer l'isolement de celui-ci et la « rugosité routière » qui lui sont attribués (Passegué, 1997). Reconnu comme essentiel, l'accès à certains territoires n'est pourtant pas chose aisée partout. Et c'est en montagne qu'on trouve le plus grand nombre de cas ayant des difficultés avec l'accès. En effet le relief présent dans ces secteurs peut parfois rendre laborieux le franchissement de distances. Il existerait alors une notion d'« enclavement » des territoires de montagne. Pour aider ces secteurs à se sortir de cet enfermement naturel, des politiques de développement territoriales ont vu le jour afin d'améliorer le quotidien. En effet il semblerait que l'enclavement de ces territoires ait conduit à un retard dans le développement des sociétés présentes sur place. C'est pourquoi les politiques publiques se sont saisies de la problématique en s'assurant de l'accessibilité des services publics à chacun (Claeys & Arnaud, 2019a). Pourtant, le manque de moyens n'aide pas la mise à niveau de ces secteurs et des signes de vieillissement d'infrastructures montrent un isolement toujours présent (Mallon, 2010). Ces territoires sont aussi inégaux quant à l'accès aux assistances médicales, mais comme vues ci-dessus aussi aux services numériques comme internet (Claeys & Arnaud, 2019a). En effet certaines zones de montagne sont considérées comme des « zones blanches », où le réseau ne parvient pas à pénétrer les parois rocheuses qui enferment les vallées.

Il existe plusieurs façons de vivre cet éloignement, et cela se fait beaucoup ressentir notamment pour les seniors. Soit ces personnes âgées peuvent se voir complètement mises à l'écart, en marge de la société, sans accès aux services qui sont souvent vitaux pour eux. Ou alors, ils peuvent bénéficier de la solidarité du village qui est forte dans les milieux montagnards comme vus ci-dessus. Pour autant, les personnes vivantes dans un territoire

isolé ne le voient pas comme une contrainte. Elles ont réussi à transformer cette caractéristique en plusieurs avantages, qui occultent les difficultés d'accès. En effet l'enclavement d'un territoire peut aussi apporter une tranquillité bienvenue et un cadre de vie idéale et sauvage. Néanmoins « l'isolement n'a pas la même signification pour les personnes venues s'installer sur le tard et pour les vieux du coin » (Mallon, 2010). Il peut s'avérer difficile à vivre pour des anciens se voient marginalisés. Et ce clivage entre nouveaux arrivants et locaux accentue souvent l'impression de marginalisation. Mais l'enclavement géographique n'impacte pas forcément les liens relationnels au sein d'une communauté : « Au contraire, l'entourage familial et amical des natifs du pays est localisé dans les environs de leur domicile, ce qui restreint l'aire de leurs déplacements » (Mallon, 2010).

La mobilité passe par les moyens de se déplacer au sein d'un territoire. Dans les milieux ruraux, la voiture est omniprésente à cause de la faible présence des transports en commun, en effet certaines routes en montagne étant donné leurs étroitesse ne peuvent pas accueillir d'autocar (Passegué, 1997). C'est pour cela la voiture a réellement une place dans l'enclavement d'un territoire, en apportant de l'autonomie à ses habitants dès lors qu'ils doivent réaliser un trajet pour se rendre à leur espace de travail, voir pour leurs loisirs. Par ailleurs en montagne « les trajets ne se calculent pas en distance, mais en temps » (Bourgeois, 2020). C'est pourquoi les infrastructures qui aident à ce déplacement ont une importance toute particulière pour des milieux montagnards. Des aménagements parfois titanesques sont mis en place dans la volonté d'augmenter la vitesse de déplacement, notamment pour le commerce. Afin de faire accepter ces équipements, l'argument le plus utilisé est souvent celui de poursuivre le désenclavement de certaines vallées. Mais la réalité est plus complexe est la finalité est rarement avantageuse pour ces territoires. En effet les aménagements sont généralement des tunnels qui permettent de contourner les reliefs problématiques. Leurs constructions ne prennent pas en compte le milieu sauvage de ces vallées et les utilisent comme des passages sans les desservir, réduisant leurs potentiels touristiques (Granet-Abisset, 2016). Par ailleurs, les risques en montagne sont bien souvent des obstacles et des difficultés qui entravent la mobilité d'un territoire. En effet, certaines routes construites à flanc de falaise sont sujettes à des éboulements, quant à celles proches de torrents peuvent se voir submergées dès l'apparition de crues saisonnières. Ces phénomènes sont acceptés tant qu'ils restent contrôlables. Mais s'ils occultent un accès pendant une longue période, ils

deviennent alors redoutés, car mettant en danger la liberté de circulation et d'échange des habitants et renforçant leur isolement et leur fragilité économique (Bourgeois, 2020). Les institutions sont bien conscientes des enjeux qui peuvent être impactés par la coupure d'une route durant une durée indéterminée. En effet en plus du côté immédiat de la contrainte, il peut y avoir un effet à long terme qui ternit l'attractivité des territoires principalement pour le tourisme en apportant une mauvaise image de l'accès. (PAERPRN, 2018)

3. La culture montagnarde : Une histoire solidaire et mobile

Le besoin de se déplacer d'un endroit à un autre est devenu pressant de plus en plus au fil des années. Au départ, c'était une nécessité vitale afin de se procurer les éléments qui n'étaient pas produits sur place grâce au commerce : nourriture, métaux, vêtements... Avec le temps les échanges entre les vallées s'accélérent, et avec elles, les migrations. De nombreux départs se font vers les centres urbanisés afin de permettre aux familles restées dans les montagnes de ne pas manquer de nourriture et d'avoir un travail qui procurerait des revenus supplémentaires (Granet-Abisset, 1993). Pourtant ce sont aussi des territoires dans lesquels il existe une identité bien ancrée. Les personnes issues de terrains de montagne sont fières de leur origine. Et malgré l'obligation de partir quelque temps de leur lieu de naissance pour trouver du travail ou étudier, ces natifs continuent à entretenir une relation spécifique et privilégiée avec ce territoire. Les retours aux villages sont réguliers, et de nombreux migrants continuent à souhaiter être inhumés au sein même de celui-ci (Granet-Abisset, 1993). Il existe néanmoins un renouveau régulier de la population des territoires de montagne. Ainsi « les natifs du pays se font plus rares au fur et à mesure que le temps passe » (Mallon, 2010).

La solidarité est un aspect typique des territoires de montagne. Comme vu ci-dessus, l'enclavement est un problème récurrent dans ces territoires. Il nécessite alors une nouvelle approche dans la gestion de la société. On obtient alors un système qui s'axe sur l'entraide sur différents points, en passant par l'organisation collective du travail agricole, à la maintenance à tour de rôle des canaux d'irrigation (Granet-Abisset, 1993). En cas de catastrophe (ce qui arrive régulièrement dans les zones de montagne), il arrive souvent qu'un énorme réseau de solidarité qui va parfois au-delà de la délimitation du secteur touché se mette en place pour

faire face aux difficultés dû à l'évènement (Fournier, 1997). On peut citer comme exemple l'élan de solidarité qui s'est instauré lors du glissement de terrain du Chambon en 2015 pour les communes de La Grave et Villar-d'Arêne. En effet, un phénomène gravitaire de grande ampleur a bloqué l'itinéraire reliant Grenoble à ces deux villages. Le reste des routes permettant d'y venir sont des trajets passant par des cols qui peuvent potentiellement fermer en hiver. Cela a rendu l'accès très problématique pour les populations concernées. Durant la période de fermeture et donc d'enclavement des villages concernés, des navettes aériennes ont été faites afin d'approvisionner les populations locales.

II/ Les démarches méthodologiques de l'étude

A. Présentation du terrain d'étude

Le terrain d'étude qui va être utilisé comme support pour la démarche sera le Queyras. C'est un petit territoire dans les Alpes françaises en région PACA (Provence-Alpes-Côte-d'Azur) qui fait la liaison entre Le Piedmont italien et l'axe Briançon-Embrun. Il possède un PNR (Parc Naturel Régional) qui englobe les 7 communes qui définissent la zone comme le Queyras : Arvieux, Aiguilles, Ceillac, Château-Ville-Vieille, Molines-en-Queyras, Abries-Ristolas et enfin Saint-Véran. Seulement deux axes carrossables le relient à l'extérieur de nos jours : l'un partant en direction du nord vers Briançon qui utilise le Col de l'ISOARD. Mais cet itinéraire est fermé durant 7 mois annuellement, à cause de la neige. L'autre se fait par Guillestre qui est la principale porte de sortie et d'entrée, surtout pendant la période hivernale. C'est cet axe qui relie le bout de la vallée du Queyras représenté par la commune d'Abries-Ristolas et l'entrée avec la ville de Guillestre qui sera le sujet de cette étude. Cette route est une départementale coupée en deux portions : d'une part la RD902 qui s'arrête aux portes de Château-Ville-Vieille, puis la RD947 qui va jusqu'au hameau de l'Échalp au fond de la vallée (Annexe 1). C'est un accès qui longe le torrent du Guil tout le long.

Le Queyras est un territoire minéral, comme l'indique son nom (le préfixe Ker fait référence étymologiquement à la pierre). Il possède des sommets à plus de 3000, dont les pics de la Font Sancte qui culminent à 3385m. (<https://fr.wikipedia.org/>) C'est une zone montagnarde encaissée qui présente des caractéristiques géologiques très spécifiques : d'une part du côté de Guillestre c'est une zone calcaire qui forme des falaises abruptes avec un accès difficile. D'autre part il y a le centre du Queyras avec notamment des vallées plus larges composées de schistes lustrés. Et enfin plus à l'Est se situent des roches composées de basaltes, ophiolytes ou encore gabros (<https://www.queyras-locations.fr>).

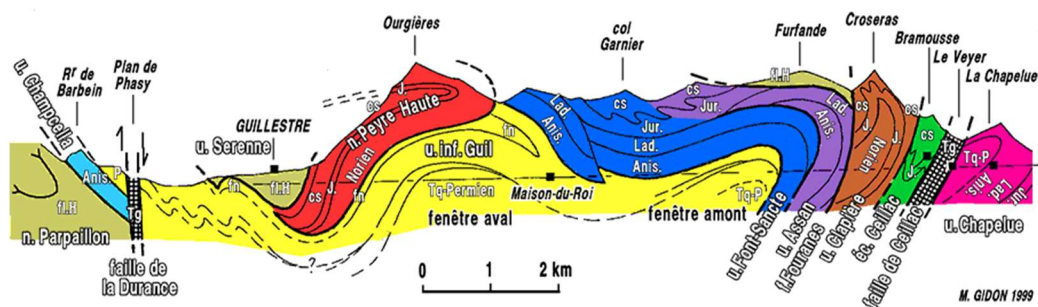


Figure 2 : Coupe schématique de la construction géologique de la vallée du Guil, source : Géol-Alp.com

Ces particularités géologiques et les pentes vertigineuses du territoire entraînent plusieurs phénomènes gravitaires réguliers dans le territoire. Tout d'abord les avalanches sont des manifestations naturelles très présentes dans le Queyras. En effet de par une particularité météorologique qui est surnommée « un retour d'Est », les vallées situées au bout du territoire subissent bien souvent de fortes précipitations, autant sous la forme solide avec de la neige que liquide avec la pluie. Il peut tomber plus de 2 mètres en deux jours durant ces périodes aux alentours d'Abries. Durant ces phases, les risques d'avalanches sont très importants. L'hiver 1978 en est un exemple spectaculaire. En à peine 2 jours, quelque 4 mètres de neige tombent dans le secteur de Ristolas. De là plusieurs avalanches se déclenchent de façon naturelle, coupant la route. (IRSTEA, 2016)

Un autre phénomène a marqué les esprits des Queyrassins de l'est : le glissement du Pas de l'Ours. Situé à l'entrée d'Aiguilles en direction de Guillestre, c'est un immense mouvement de terrain qui s'est mis à glisser au-dessus de la RD947 dès 2014. Avec une superficie de plus de 18 hectares, c'est 10 millions de m³ qui se déplacent vers le bas en direction du Guil. La vitesse de déplacement en a fait un secteur dangereux avec une forte surveillance. L'activation de ce glissement réside dans les particularités géologiques de la zone. En effet la composition schisteuse des pans de la montagne a longtemps été compressée par un ancien glacier. Son retrait a provoqué une dilatation des roches qui rendent certaines pentes fragiles au gel et aux eaux de ruissellement. Ainsi dès 2017, des fissures et bourrelets se sont créés sur la portion de la route en dessous du glissement. Les institutions ont rapidement mis en place un alternat pour le passage des voitures, tout en cherchant une solution de replis. Dès 2018, les signaux de l'accélération se font voir, la route est fermée au plus vite. Quelques jours plus tard, la chaussée est chassée dans le Guil, faisant disparaître définitivement la route. Heureusement, un accès secondaire a été construit rapidement sur l'autre rive (Parc naturel régional du Queyras, 2019).

Ce ne sont pas les seules catastrophes qui ont eu lieu dans le Queyras. Historiquement, c'est un territoire qui a subi de nombreuses pressions de la nature. Un évènement, qualifié comme la « Catastrophe du Queyras » montre l'ampleur que peuvent prendre les phénomènes naturels sur ce territoire. En 1957, un violent « retour d'est » s'abat dans les vallées des Alpes de l'Est, faisant fondre le manteau neigeux encore en place. Des crues violentes se déclenchent, emportant une partie du bâti de plusieurs communes, mais surtout

de nombreux morceaux de route. Les accès sont coupés et une partie des Queyrassins doit être évacuée par hélicoptère. Il semblerait que cette catastrophe a motivé les habitants à réinvestir la vie dans les villages et à lutter contre l'exode rural qui les menaçait (<https://fr.wikipedia.org/>). Le Queyras a toujours su maintenir une population malgré les aléas.

En effet sans en avoir l'air, le Queyras est un territoire de passage et d'échange. Il semblerait que la migration est un marqueur d'identité au sein même du territoire. En effet, d'une part la nécessité d'échange avec l'extérieur et notamment les centres urbains permettait d'apporter du travail aux jeunes et ainsi de subvenir aux besoins de leurs familles restées dans le Queyras. Mais il existait aussi une migration saisonnière qui importait de populations extérieures au sein des vallées. Dans l'ensemble le pays s'est construit sur des allers-retours d'habitants, mais aussi de nouveaux arrivants. Il semblerait que l'attachement est une notion forte dans le Queyras et que l'encrage familial qui en résulte permet bien souvent le retour des personnes qui étaient parties chercher du travail ailleurs. (Granet-Abisset, 1993) Le commerce est un des facteurs expliquant les trajets de ces migrants queyrassins. En effet une communauté s'est montée à différents endroits tels que Marseille, Lyon ou encore l'Amérique. Un réseau s'est mis en place, permettant une installation plus facile et un retour au pays aidé au besoin. Ainsi en alternant départ et retour de certains habitants, mais aussi l'arrivée de migrants piémontais (l'Italie n'étant pas bien loin avec le col Agnel par exemple) venus aider aux travaux des champs, le Queyras reste pendant longtemps avec une population, certes changeante, mais en évolution (Granet-Abisset, 1998). Mais qui dit migration, dit accès et pour cela le Queyras représente un cas particulier.

Comme vu ci-dessus, il existe que très peu d'accès au Queyras (Annexe 1). Il semblerait qu'aux yeux de tous ce territoire garde une image un côté sombre comme « un pays fermé, d'une vallée cloisonnée » (Granet-Abisset, 1993). Il a été vu que c'est bien souvent le propre des territoires de montagne, mais le Queyras a vraiment ce côté qui le définit en tant que tel. Et pourtant l'un de ses accès principaux, la route des gorges du Guil existe depuis la fin du 19^e siècle et possède une histoire importante dans la construction du territoire. En effet, pendant bien longtemps il n'était possible d'entrer dans le Queyras que grâce à des chemins longeant les bords du Guil. Le trajet nécessitait plusieurs longues heures de marche pour atteindre l'extérieur de la vallée, c'est pourquoi les sorties étaient rares et à des fins uniquement commerciales. Pour faire face au besoin grandissant d'établir une voie de

communication jusqu'au lieu-dit « la maison du Roy », un chemin carrossable a été construit : la route des Vistes. À cette époque, les visiteurs étrangers étaient exceptionnels et tous s'accordaient à exprimer un sentiment d'épouvante vis-à-vis du trajet. En effet, les aléas étaient importants, rendant le péril très présent et l'ambiance de la route avec ses surplombs au-dessus de l'abîme et son étroitesse n'arrangeait rien. C'était une zone où il fallait faire « un entretien régulier de cette unique voie de circulation, car les éboulements, les chutes de pierres ou de rochers, la destruction des murets de soutènement comme les coulées de terre après quelques intempéries n'étaient pas rares » (Fournier, 2016). Dès 1833 il est décidé par les autorités locales de continuer à ouvrir le Queyras à l'extérieur en continuant de construire un accès pour les habitations plus loin dans la vallée. Dans les années qui suivent la circulation dans le département des Hautes-Alpes s'accélère : en 1875 une première ligne de train relie Gap à Marseille, puis c'est 8 ans plus tard que la commune de Guillestre est à son tour reliée à la préfecture des Hautes-Alpes. L'espoir né alors, et les habitants du Queyras « rêvent de rompre leur isolement et de révéler [la vallée au monde] » (Fournier, 2016). Un long combat administratif s'instaure entre l'État et les autorités locales afin de permettre la création d'une véritable route d'accès à la vallée, malgré l'aspect onéreux et titanesque des travaux. C'est au début du 20^e siècle que le projet est accepté, les communes s'endettent malgré la forte pauvreté des habitants pour le soutenir avec l'objectif d'améliorer la communication et les échanges avec l'extérieur. D'autres routes du même type ont été construites comme celle des Grands-Goulets dans le Vercors cinquante ans auparavant, mais c'est toujours un défi humain que de percer une montagne, avec la faible connaissance technologique de l'époque. Dans les gorges du Guil, les roches sont instables et les risques d'effondrements sont forts à cause de l'érosion. Durant le chantier, le nombre de morts est important à la suite d'aléas naturels (chutes de rochers...), mais aussi à des erreurs de manipulation. Dans l'ensemble le manque de sécurité des travaux est flagrant. Pour autant, le chantier est très suivi par les habitants du coin et chaque accident est accompagné d'une cérémonie d'hommage dans les villages les plus proches. La route est régulièrement détruite pendant sa construction par des éboulements ce qui rend la progression du chantier particulièrement lente. Certaines portions doivent alors être protégées des aléas grâce à des tunnels. C'est une véritable révolution de modernité dans le coin. Dès que la route est ouverte au passage, la compagnie de, car du guillestrois décide de mettre en place des « desserves » du Queyras avec des, car-automobiles. Dans les années 1920, chaque village possède au moins une voiture pour se déplacer. Pour

autant la route reste régulièrement fermée par des éboulements, et l'ancien chemin des Vistes reste emprunté pour dépanner lors du déblayage. Les Queyrassins « s'habituent bien vite au confort de circulation sur la route neuve et ce n'est pas quelques chutes de blocs en temps de pluie ou de dégel qui vont perturber beaucoup d'utilisateurs réguliers habitués à de nombreux autres dangers » (Fournier, 2016). Néanmoins avec la montée grandissante du tourisme dans le secteur, et les normes de sécurité évoluant, la route est sécurisée dans les années 2000 avec des moyens modernes comme des filets de protection.

Dès que la route a été finie, plusieurs idées ont émergé pour favoriser encore plus l'accès du territoire. En 1916, une étude est faite sur une route qui permettrait de relier l'Italie et Gap en passant par le fond de la vallée du Queyras. Malgré différents tracés envisagés avec notamment un passage par le col Lacroix au niveau de Ristolas, l'idée est abandonnée et le secteur reste accessible uniquement par le sud-ouest. (<https://www.alpes-et-midi.fr>)

L'évolution de cette route montre bien l'ambivalence du territoire : d'un côté la nécessité d'avoir un accès à l'extérieur et à la société pour des besoins primaires comme l'accès à certains services et au commerce. De l'autre côté la présence d'aléas menaçant constamment une ouverture à la civilisation. De nos jours encore les éboulements et chutes de rochers sont réguliers. On retrouve bien souvent des articles de journaux faisant état de phénomènes gravitaires obstruant la route du Queyras. Le danger n'a pas disparu, bien qu'en partie diminué par les protections mises en place au fil du temps.

B. Méthodologie des entretiens

L'objectif de cette étude est de mieux connaître les enjeux qui sont liés à cette route, mais aussi les acteurs et le territoire dans son ensemble. Cela doit pouvoir aider à mettre en place un focus group autour de la problématique de perception et de communication sur les aléas qui menacent la route départementale 902-947. Pour cela il a été décidé de concevoir une enquête comme outil de prospection.

Les entretiens sont une phase très importante de la recherche. Ils permettent d'être le support de l'expression des personnes sur la route du Guil. En effet l'objectif est de récolter le plus d'information possible sur la zone étudiée grâce au vécu et à la connaissance des interviewers. Pour cela une méthodologie précise a été mise en place.

Tout d'abord il a fallu choisir quel était le type de personnes qui allaient apporter une vision nécessaire à la compréhension du territoire. Le sujet principal étant une route, un acteur incontournable s'est imposé de suite : les institutions ayant en charge la gestion et l'entretien de la route. En effet une des grosses caractéristiques de cet accès est la présence presque journalière de chute de blocs sur la chaussée. C'est pourquoi chaque jour, un déblayage est réalisé pour enlever les dépôts de roches. Plusieurs structures en lien avec ce thème ont été contactées par mail : Le conseil départemental des Hautes-Alpes, avec notamment l'antenne technique basée à Eygliez, le service RTM (Restauration des Terrains de Montagne), la DDT05 (Direction Départementale du Territoire des Hautes-Alpes), le SIDPC (Service Interministériel de Défense et de Protection Civile), le PNRQ (Parc Naturel Régional du Queyras). Les deux premiers de cette liste ont répondu présents pour réaliser les entretiens. Au vu de la situation sanitaire actuelle et des bouleversements organisationnels qui en découlent, les autres structures et les mairies contactées (Aiguilles, Château-Vieilles, Abries) n'ont pas souhaité prendre part à l'étude. C'est 4 entretiens en tout qui ont été réalisés avec ce type d'acteurs. Malgré cela il a été possible d'avoir 2 agents du PNRQ en temps qu'utilisateurs réguliers de la route.

Car, en effet dans un deuxième temps, une part importante des entretiens doit se dérouler avec des usagers locaux de la route. Le but était d'avoir un échantillon de personne circulant régulièrement sur des portions de la route. Comme le terrain n'était pas possible, le choix a été de faire une approche avec le réseau social *Facebook*. En effet il a été remarqué rapidement qu'il existait des pages qui regroupaient des personnes en lien avec le Queyras : « Queyras actu », « Pas de l'Ours en Queyras, infos, questions, discussions... » ou encore « Envie de Queyras ». Le choix s'est fait sur des personnes ayant déjà publié des messages ou des alertes en lien avec des chutes de pierres ou des éboulements sur la route. Sur 12 personnes contactées, seulement 3 ont souhaité participer à l'étude. Grâce à l'effet boule de neige, ces locaux que j'ai pu contacter m'ont donné plusieurs autres noms à solliciter, ajoutant 2 usagers réguliers et notamment une personne ayant travaillé à l'office du tourisme du Guillestrois Queyras, apportant une représentation de la route par les touristes. Afin d'alimenter cette perception, il a été choisi de s'adresser à une autre personne ayant déjà effectué un voyage dans le Queyras. L'objectif était de trouver une personne néophyte du milieu de la montagne. Le choix s'est porté sur une touriste marseillaise qui m'a été conseillée

d'interviewer. En dernier lieu, un transporteur effectuant les liaisons taxis entre le Queyras et Guillestre a été choisi pour un entretien étant donné le fait que la route soit son outil de travail. Dans l'ensemble, les entretiens se sont déroulés sur une période allant du 8 avril 2020 au 5, mai 2020.

La grille d'entretien s'est partagée en deux types : d'un côté celui destiné à des personnes effectuant des travaux techniques en lien avec la route. Il sera nommé entretien « technicien ». (Annexe 2) D'un autre côté celui qui est destiné aux personnes effectuant le trajet à titre personnel et professionnel. Il sera nommé entretien « usager » (Annexe 3). La trame reste sensiblement la même, avec quelques changements comme des précisions techniques aux personnels institutionnels. En effet pour celui-ci, une première partie se concentrera sur l'interviewer et ses missions au sein de son travail. Un focus sera réalisé ensuite sur les interventions qui sont effectuées dans le secteur. Dans une autre partie, l'accent sera mis sur le sentiment d'insécurité qui peut se dégager de la route. Viendra ensuite le sujet des phénomènes gravitaires qui affectent le trajet avec une précision sur la connaissance ou le vécu d'évènements marquants. Une mise au point est faite par la suite pour comprendre les mécaniques de la gestion de la route. Enfin vient un sujet phare de l'étude : la communication et l'information autour des phénomènes gravitaires sur l'accès du Queyras. Une autre partie mettra en lumière le site spécifique du Pas de l'Ours. Enfin pour finir, la réalisation de deux cartes sera demandée au participant : l'une sur la connaissance de phénomènes gravitaires, et l'autre sur les sensations d'insécurité sur le trajet. Pour conclure les entretiens, les interviewers sont sollicités pour donner d'autres contacts qui pourraient être intéressants d'avoir pour l'étude.

La dernière étape de la méthodologie repose sur l'analyse de tous les entretiens réalisés. Pour cela une grille d'analyse à deux entrées sera faite. D'une part en ligne une synthèse des interviews par acteur sera effectuée. Puis en colonne, les entretiens seront découpés en thèmes, comme ci-dessus. Une seule grille d'analyse sera faite : celle pour les « usagers » (Annexe 4). Les résultats seront mis en regard afin d'avoir une bonne vision de la relation qui les lie et de pouvoir les comparer aux cartes qui auront été récupérées par la suite.

C. Méthodologie de la cartographie

Dans cette étude, un travail cartographique a été réalisé avec deux objectifs : d'une part pour établir la spatialisation du sentiment de sécurité sur la route par les usagers, d'une

autre pour avoir les secteurs où les personnes avaient eu connaissance ou avaient vécu un ou des phénomènes gravitaires. Les consignes données par mail pour la première carte étaient simples : « *entourez en verte les zones où vous vous sentez en sécurité et en rouge les zones où vous avez une sensation d'insécurité* ». Pour la carte suivante elles étaient telles que : « *marquez d'un point ou d'un trait les zones où vous avez constaté ou eu connaissance d'un phénomène gravitaire (avalanche, chute de bloc, éboulement, glissement de terrain...)* ».

Afin de réaliser des cartes qui deviendront un outil primordial dans la suite de ce projet, il a été nécessaire de s'appuyer sur une méthodologie précise. Pour cela tout d'abord il faut définir le périmètre précis de la zone d'étude. Ainsi il a été décidé de façon collégiale que le projet se focaliserait sur la route départementale 902 et 947, allant de Guillestre à Ristolas dans le Queyras. Cet axe traverse plusieurs communes : Guillestre, Arvieux, Château-Ville-Vieille, Aiguilles, Abries et Ristolas. Cette zone étant étendue, il est nécessaire d'avoir un bon protocole de cartographie pour ne pas biaiser les résultats obtenus durant les entretiens.

L'objectif de ces cartes est de spatialiser les zones suscitant des sentiments de sécurité ou d'insécurité sur la route des Gorges du Guil par ses usagers, mais aussi d'avoir un visuel de la répartition géographique des phénomènes gravitaires sur la zone étudiée. Nous sommes dans le cadre de la réalisation de cartographie des ressentis et représentations d'individus (Arnaud, 2020). Il est important au départ de définir plusieurs paramètres : la précision et l'échelle de la carte, le type de fond (IGN, vue aérienne...) ou encore sa couleur. Pour cela un article complet écrit par la géologue Aurélie Arnaud, va paraître dans la revue *Mappemonde* en septembre 2020. On y apprend qu'il est possible de créer de la donnée spatiale en réalisant des entretiens semi-directifs. Durant celui-ci, l'enquêté devra dessiner sur un support (carte) : il créera dans ce cas un format de données « vectoriel ». Les variables qui en découleront (points, lignes, polygones...) pourront être analysées et permettront une interprétation de la perception d'une zone par les enquêtés. Pour avoir un échantillon valable de la représentation cognitive d'un secteur, il faut réaliser des interviews avec le plus d'acteurs gravitant autour de la problématique de départ. De façon plus matérielle, il faut choisir un fond de carte avec des repères géographiques euclidiens avec un contraste faible pour ne pas biaiser les perceptions, mais qu'ils soient facilement repérables par les enquêtés (ex : routes, lieux-dits...) (Arnaud, 2020). L'échelle doit pouvoir aider à appréhender l'ensemble du sujet. Dans le cadre de notre étude, ce sera un fond de carte IGN noir est blanc pris avec le site « *Geoportail* ». L'échelle est

de 1 : 68 220 pour permettre d'avoir un rendu de détails optimums tout en gardant un zoom sur la zone d'étude : la route D902-D947 allant de Guillestre à Ristolas. De plus il sera possible d'adapter la carte à la demande de la personne pour améliorer sa lecture. Les ajustements pourront être par exemple un surlignage de la route D902-D947 en jaune pour qu'elle ressorte mieux ou encore l'ajout de repère (nom d'un commerce, pas de l'ours...). (Annexe 5)

Au départ les entretiens, et donc la réalisation des cartes, devaient se dérouler en face à face. En effet durant le déroulement de l'interview, les cartes papier pouvaient être sorties et complétées avec l'aide des participants. Mais au vu de la situation de mars 2020 (COVID-19 et confinement), les plans ont dû changer. Il a alors été choisi de faire les entretiens par téléphone, voir par visioconférence lorsque c'était possible. Ainsi, il y avait une nécessité de passer d'un format papier à un format numérique. Cela implique que plusieurs paramètres ont évolué et une nouvelle réflexion s'est faite par ce biais. Aux premiers abords, il faut prendre en compte l'accessibilité et l'aisance des différentes personnes avec les outils numériques. En effet, il existe de nombreux foyers qui ne possèdent pas le matériel adéquat. Mais le problème ne vient pas nécessairement d'un souci d'équipement. En effet, il a été montré qu'une majorité des personnes ayant des gênes dans l'utilisation du numérique appartient à une population âgée et rurale dans une situation précaire (sans emploi, isolée socialement...) (Lecerf, 2018). Ainsi il faut mettre en place une méthodologie prenant en compte ces populations. C'est pourquoi il sera privilégié de faire un accompagnement numérique en prenant contact avec la personne interrogée, par mail. Cela sera fait via une application de visionnage permettant de réaliser un partage d'écran (exemple Skype) : ce sera principalement pour aider dans les démarches de manipulation de la carte sur l'ordinateur. En effet le choix le plus simple pour dessiner sur la carte est le logiciel Paint (qui est installé de manière permanente sur la plupart des ordinateurs), mais sa prise en main n'est pas intuitive.

Les cartes où les interviewers auront placé les phénomènes gravitaires dont ils ont eu la connaissance ou qu'ils ont vécus seront analysées et mises en regard avec les cartes faites par des instituts officiels comme le BRGM avec le site « Risk PACA », le conseil général des Hautes-Alpes et plus particulièrement l'antenne d'Eyglier ou encore le RTM. En effet ces structures entretiennent des cartes et des bases de données précises avec l'ensemble des phénomènes où ils ont eu besoin d'intervenir, voire de faire une étude. L'objectif sera de voir qu'elles sont les différences entre ces deux types de cartes et de comprendre pourquoi celles-

ci existent. Les cartes avec l'insécurité seront-elles analysées en rapport avec les données du terrain, mais aussi l'autre carte qu'ils auront réalisée et elles seront comparées afin de comprendre les liens qui existent entre perception et vécu des risques sur le territoire et plus particulièrement les routes du Queyras.

III/ Analyse des résultats : Le Queyras et ses spécificités, des perceptions et des communications internes originales

Dans cette partie, les outils qui ont été mobilisés (entretiens, cartographie) vont être analysés pour répondre aux hypothèses qui ont été émises. Donc un premier temps, il sera question de comprendre si l'habitude du risque routier et naturel peut entraîner une baisse de la vigilance de la part des usagers réguliers de la route. Puis dans un deuxième temps, l'hypothèse qu'il existe une communication différente entre les locaux et les nouveaux arrivants sur les risques gravitaires sera analysée. Enfin dans un dernier temps des préconisations et des précisions sur le focus group seront faites.

A. L'habitude du risque routier et naturel entraîne une baisse de vigilance.

Le Queyras est un territoire qui est multirisque. La route D902, D947 est menacée par plusieurs aléas, notamment des phénomènes gravitaires réguliers, comme l'important glissement de terrain entre Aiguilles et Abries au lieu-dit le « Pas de l'Ours » ou encore les chutes de pierre presque journalières dans les gorges du Guil. Pour autant, malgré les dangers qui pèsent sur les habitants, ceux-ci continuent à circuler librement sur le trajet. Dans cette partie, il sera question de comprendre le comportement des usagers vis-à-vis de la route et des risques qui la menacent. Pour cela nous nous appuyerons sur les concepts de « la société du risque » de l'auteur Patrick Peretti-Wallet, mais aussi d'Arlette Bouzon avec ses recherches sur la maîtrise des risques.

Tout d'abord, il faut savoir que les 7 communes qui sont dépendantes de la RD902-947 (dans l'ordre suivant la route : Guillestre, Eyglie, Arvieux, Château-Ville-Vieille, Aiguilles, Abries et Ristolas, sans compter Ceillac qui ne fait pas partie du terrain d'étude) sont soumises à 4 risques principaux : inondation, avalanche, mouvement de terrain et tremblement de terre. Guillestre et Abries ont la particularité d'avoir un risque industriel sur leur territoire, quant à Eyglie ce sont les feux de forêt qui peuvent être menaçant (*Rapport / Géorisques*, s. d.). Par ailleurs ces communes sont toutes soumises à des arrêtés de catastrophes naturelles (CATNAT), pour réagir à des phénomènes et permettre une aide dans l'assurance et la reconstruction des dégâts matériels engendrés. Mis en place en grande partie dans le début des années 2000, voire 2008, ces arrêtés (au nombre de 16 pour les 7 communes, dont 4 rien que pour Ristolas) concernent pour la plupart des phénomènes de type Inondation et coulée

de boue (62,5 % des arrêtés CATNAT) ou des avalanches (31,25 % des arrêtés de CATNAT). Un seul concerne les mouvements de terrain à Aiguilles pour le cas du « Pas de l'Ours ». Il s'applique dans ce cas-là principalement à la commune d'Abries-Ristolas en amont. Du fait de la présence de ces risques, chacune des municipalités s'est vue imposer un PPR dont les dates sont pour la plupart corrélées à un précédent arrêté de CATNAT. Néanmoins, il est important de souligner que la présence de PCS (Plan Communal de Sauvegarde) qui permet de mettre en place une gestion organisée des risques n'est pas automatique dans toutes ces communes. En effet Guillestre et Eygliey n'en possèdent pas. Pour autant le PNRQ s'est doté d'un PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations). Il est possible d'expliquer ces différences par la présence très forte d'événements catastrophiques liés aux débordements du Guil (comme le désastre de 1957). Le risque d'inondation semble alors bien plus connu et plus maîtrisé que les autres (Annexe 6). Une interview d'une personne travaillant à l'entretien de la route souligne qu'« On est sur un réseau de montagne globalement donc on a pas mal de problèmes liés aux risques naturels. » Pour autant cela n'est que la vision institutionnelle du sujet. Alors qu'en est-il de la perception des risques par les usagers sur leur trajet ?

Pour cela en recroisant les interviews des usagers, plusieurs types de discours ressortent clairement dans une grille d'analyse des entretiens réalisés (Annexe 4). Quand il est demandé de caractériser la route, sur les 10 usagers interrogés, on s'aperçoit qu'il y a différentes visions du trajet. D'une part, les personnes qui ne pratiquent pas la route au quotidien, mais plutôt pour un but récréatif, trouve que c'est un milieu plein de charme et de beauté sauvage. Cette notion semble disparaître chez les usagers qui y circulent bien plus régulièrement et qui eux y voient une zone de circulation quotidienne dans laquelle il est nécessaire de « faire attention ». Une constatation plus terre à terre est alors faite : « Bon état de la route », « il faut rester vigilant », « un peu étroite », « seul accès hivernal dans le Queyras ». Même les institutions se mettent d'accord sur cela : « Ce n'est pas une route de tous repos ». Ces caractéristiques montrent la dualité entre la vision romancée de la route par les touristes face au constat prosaïque des locaux. De plus parmi les personnes vivantes sur le territoire et utilisant cette route, il y a deux catégories : les néoruraux qui viennent d'arriver dans le Queyras et les habitants ou touristes de longue date. Du fait de leur ancienneté, ces derniers ont pu voir l'évolution de la route et soulignent dans l'ensemble les travaux de sécurisation qui ont été réalisés sur certaines portions. Ils ont une vision positive des

changements qui se sont produits sur la route en ce qui concerne son état et dans les discours recueillis, les améliorations sont bien mises en avant : sécurisation, élargissement, déviation, regoudronnement... Un point négatif est soulevé, mais de façon ponctuelle : la dégradation de la chaussée et l'augmentation des chutes de pierre. Néanmoins, c'est l'unique retour de ce type, à l'opposé de l'opinion qui semble partagée par l'ensemble des interviewers. Par ailleurs quand on demande les avantages et les inconvénients de la route, il y a bien un net écart entre les discours. On remarque que les habitants du Queyras considèrent que l'accès est l'un des uniques avantages de la RD902-947. Au contraire, les personnes « de passage » pensent que c'est plutôt un désavantage. Il y a une réelle ambivalence dans la capacité de cette route à rendre accessible le Queyras. D'une part ce n'est pas assez et d'une autre c'est suffisant pour se déplacer. On peut voir alors se confronter deux mentalités différentes, la première ayant l'habitude de milieux accessibles facilement avec plusieurs accès, la deuxième ayant accepté l'idée d'un accès réduit et contraignant. Un interlocuteur a par ailleurs bien précisé : « C'est un choix de vivre dans le Queyras, tu viens forcément en connaissance de cause. Tu sais que tu es en fond de vallée, que tu vas avoir des déplacements plus conséquents. C'est un choix de vie. ». Les risques apparaissent là aussi comme l'un des facteurs négatifs de la route. Ils peuvent apparaître comme un simple dérangement jusqu'à une contrainte réellement dangereuse. Un interlocuteur a confié avoir dû emmener sa femme accoucher en passant par le col de l'Isoard durant la fermeture des gorges du Guil pour renforcer sa sécurité. Cette anecdote montre la fragilité des populations vis-à-vis de cet accès.

Les risques sont bien présents sur cet itinéraire, et on a pu voir que chaque personne en est consciente. Et dans la notion de risque, on retrouve bien souvent le terme sécurité qui permet d'y faire face. Pourtant dans le cadre de cette enquête, les entretiens ont montré que la perception de l'insécurité sur ce secteur est bien particulière. En effet, nonobstant le danger que peut représenter une chute de pierre sur la chaussée, ou un glissement de terrain, l'étude montre que les personnes interviewées ne ressentent pas de réelle insécurité. Mais en approfondissant l'analyse, la situation se révèle un peu plus subtile. En effet, ils connaissent les faiblesses géologiques de la montagne, ils savent que c'est un milieu susceptible d'être dangereux. Pourtant ils sont tous d'accord pour dire que c'est une chose normale que d'avoir des phénomènes gravitaires réguliers dans un milieu montagnard comme celui-ci. Comme beaucoup l'ont souligné : « il n'y a pas de risque 0 ». C'est un constat qui a été fait dans les

années 90, quand les politiques d'aménagements souhaitaient éradiquer le danger. Face à leurs échecs notamment pour les risques naturels, un changement de directives s'est fait et c'est dans la gestion que de nouvelles réponses ont été trouvées (Peretti-Watel, 2001). Une personne travaillant pour l'entretien de la route a par ailleurs souligné que « c'est bien pour ça que dans notre logique de protection de l'utilisateur de la route, quelque part on va peser le niveau de risque avec les enjeux routiers ». Dans les entretiens, on voit bien que les usagers de la route ont compris ce principe. Alors pour eux c'est normal de vivre avec ces aléas, tant qu'ils peuvent accéder à leur travail, leur maison ou encore leur location de vacances. De plus ils mettent en regard la prise de risque sur cette route en particulier avec les risques qui sont pris au quotidien comme sur la route, notamment dans les bouchons, voir ailleurs. Un interviewé l'a explicité sous cette forme : « Ici il y a les cailloux, au bord de mer c'est le sel... [...] À chacun son problème ». La vision du risque devient alors anodine dans le quotidien, comme le montre cet autre interviewé : « Ça dépend ce que vous voulez dire par prendre des risques. Si vous vous dites que la route en toute période il y a des risques. Donc forcément quand vous l'empruntez vous prenez des risques oui ». Cette relativisation des aléas gravitaires sur la RD902-947 n'est pas nouvelle et s'est construite au fil des années. Une personne ayant grandi dans le Queyras rapporte ce souvenir des pensées qu'elle avait quand elle empruntait la route pour aller au collège : « pourvu qu'un gros bloc tombe, qu'on soit bloqué et qu'on puisse rester à la maison ». Il s'est installé une certaine immuabilité des dangers sur cet itinéraire : « Elle sera toujours dangereuse ». On observe alors que paradoxalement plus on le voit et on vit avec le risque, plus on en prend conscience. En regardant les quelques cartes qui ont été remplies sur le sentiment d'insécurité, on observe que les gorges du Guil et le pas de l'Ours sont la principale source d'inquiétude des usagers. Mais avec la pluralité du rendu, l'analyse n'est pas évidente à réaliser (Annexe 7). Pourtant les entretiens nous montrent qu'avec l'habitude il semble apparaître une sous-estimation des dangers, que ces aléas peuvent représenter pour les individus. Au contraire, pour les néophytes, l'approche des risques est différente. Les nouveaux arrivants interviewés tendent à exprimer une sensation d'insécurité à cause de l'aspect impressionnant des gorges qu'ils traversent. Elle semble se transformer en confiance avec l'expérience acquise progressivement en circulant sur la route. L'itinéraire est alors un objet « à apprivoiser » pour les personnes qui n'ont pas l'habitude de ce type de trajet : « Je l'ai très vite domptée et voilà. Maintenant oui je me sens plus en sécurité avec l'expérience de cette route ». Selon les locaux,

les risques deviennent alors une source de problème uniquement pour les touristes puisqu'eux « maîtrisent » les aléas par leur connaissance du territoire.

Les personnes interrogées ont montré dans l'ensemble une très bonne connaissance des phénomènes gravitaires qui impactent la route. En effet elles savent toutes qu'il y a des risques qui menacent la route de façon récurrente. Avec le travail cartographique qui a été réalisé, et surtout avec le retour des usagers, on aperçoit clairement des similitudes sur les zones où ils ont eu connaissance de phénomène gravitaire (Annexe 8). Malheureusement le faible nombre de cartes ayant été remplis, les analyses ne peuvent pas conclure à une connaissance partagée de ces aléas sur la RD902-947. Les entretiens ont permis de compléter ces analyses. Ce sont surtout les chutes de pierre qui sont les plus marquantes pour eux et qui reviennent dans chacun des discours. Les autres risques comme les avalanches, ou encore les crues sont moins mentionnés par les usagers non réguliers de la route, comme les touristes, les néo-résidents ou encore les personnes possédant une résidence secondaire dans le Queyras. La période à laquelle viennent généralement ces types de profils, en été et en hiver, peut être un facteur explicatif. Ce ne sont pas les saisons qui accumulent le plus de probabilité de déclenchement des risques gravitaires (en excluant les avalanches). Et les locaux connaissent bien les moments où il faut redouter le plus les dangers qui peuvent s'abattre sur la route. Comme l'ont énoncé les habitués interrogés, il y a une certaine météorologie qui favorise les phénomènes gravitaires : les moments pendant lesquelles gels et dégels s'alternent durant une même journée. Ce sont des manifestations qui se passent au cours du printemps, période peu touristique. La vision de ces usagers intermittents est donc biaisée par leur présence ponctuelle sur le territoire. Ils n'ont pas de notion précise des zones qui pourraient être plus à risque que d'autres.

L'habitude semble permettre alors à un usager d'avoir un rapport de confiance avec cette route, tout en ayant conscience des aléas qui la menacent. Mais comme vu plus-haut, la connaissance est un atout dans la mise en place d'une gestion personnelle et interne de son rapport face aux risques. Autre point à souligner, les personnes les plus jeunes qui ont pu être interviewées ont montré l'importance de la sécurisation de la route sur leur perception du danger. Il semblerait alors que la nouvelle génération s'appuie sur une confiance forte dans la mise en place d'outil de protection sur la route (barrières, filets...), amoindrissant leur sentiment d'insécurité sur ces portions : il ne peut pas y avoir de risques puisqu'il y a des

aménagements de sécurisation. Il y a une certitude dans la capacité des solutions techniques à protéger les usagers.

En demandant aux personnes interviewées de réfléchir sur des évènements marquants qui ont eu lieu sur la route dont ils ont eu connaissance ou qu'ils ont vécus, un seul revient de façon récurrente dans les discours : les coulées de boues qui ont eu lieu à l'automne 2019. Le phénomène a marqué les esprits, et notamment par la fermeture relativement rare de la route, c'est pour cela qu'il est cité par 5 personnes. Mais surtout, il fait partie de la mémoire récente du territoire. Dans un registre un peu plus surprenant, le Pas de l'Ours n'est pas spontanément cité comme évènement marquant. Par ailleurs, la seule personne qui le mentionne a tenu à préciser que ce n'était pas la « première chose qui lui venait à l'esprit », mais selon cette même personne, le phénomène est trop imposant pour que les usagers de la route puissent se le représenter de façon logique et sensée. L'hypothèse la plus plausible est que les habitants du Queyras ont pris l'habitude de vivre avec le glissement du Pas de l'Ours, il faut maintenant parti du « décor ». On ressent malgré tout, la contrainte qui a été provoquée par ce phénomène et comme l'exprime un usager en parlant d'Aiguilles et d'Abries : « Les deux villages se sont éloignés ». Dans un territoire comme le Queyras, c'est une pression sur la mobilité qui est importante pour les habitants.

Cette banalisation du phénomène au Pas de l'Ours est en partie expliquée par la très bonne connaissance de l'évènement par les usagers réguliers de l'itinéraire entre Aiguilles et Abries. Que ce soit les effets engendrés par le glissement sur les aménagements routiers, ou sur le potentiel enclavement du fond de vallée avec les pertes économiques qui y sont associées, les habitants du Queyras ont été largement informés sur les risques qui pouvaient être engendrés par ce type de phénomène. Ils ont pu vivre l'évolution du glissement mois par mois et voir la dégradation des terrains concernés. Certains se sont même impliqués fortement dans l'alimentation des données photographiques montrant les changements journaliers du glissement : « Je suis sur la page Facebook du pas de l'ours et régulièrement j'essaie de prendre quelques photos depuis en haut des différentes phases du chantier. [...] Et donc là j'ai pu vraiment faire un compte rendu au fur et à mesure de ce que donnait [cette route] au final ». Néanmoins, la connaissance ne semble pas occulter l'insécurité sur cette portion de route, que de nombreux usagers jugent comme plus importante qu'ailleurs.

En comparant les chutes régulières de cailloux sur la chaussée dans les gorges du Guil et l'évènement touchant le Pas de l'Ours dans la perception des personnes qui circulent sur la route, il semblerait qu'il existe une tendance qui entraîne la dédramatisation des risques sur la RD902-947. Un habitant explique même que « La route ne reste pas fermée plus de 12h ». On remarque alors que ce qui pourrait paraître comme inconcevable pour une personne vivant dans un espace urbain rentre dans la norme pour les Queyrassins. Dans un premier temps, il aurait été facile de penser que les aléas menaçants quotidiennement la route puissent être banalisés contrairement au glissement de terrain au Pas de l'Ours qui lui a été très médiatisé. Mais au vu du discours des usagers, il semblerait que ce dernier soit passé lui aussi dans l'ordinaire.

Il y a deux tendances qui ressortent sur le comportement des personnes empruntant l'itinéraire traversant le Queyras quand on analyse les entretiens : d'une part les touristes qui sont impressionnés par la route et qui roulent lentement, parfois pour apprécier les paysages sauvages, d'autres fois juste par précaution et appréhension des surprises qui peuvent surgir sur le trajet. Il est rapporté aussi dans plusieurs entretiens « l'inconscience » de certains touristes qui n'hésitent pas à s'arrêter sur le bord de la route pour admirer les gorges du Guil, comportement que les usagers réguliers ne feraient pas à cause du risque de chute de pierre : « Moi je vous déconseille à certains endroits de vous arrêter pour regarder les falaises au-dessus, pour savoir si les pierres elles tombent ou pas. Il y a des périodes de l'année, notamment en période de dégel, il y a des endroits où il vaut mieux passer assez vite quand même ». Et au contraire, les locaux ont tendance à rouler vite (voir bien au-dessus des limites de vitesse imposées) : « nous on est habitué, on connaît la route, donc on va plus vite ». Comme on peut le voir, cela est dû selon ces mêmes personnes à l'habitude du trajet, ils « connaissent le coin » et ne perdent pas de temps dans les Gorges notamment.

En recoupant les deux analyses, on voit bien que le rapport aux dangers peut être bien différent selon le profil des utilisateurs de la RD902-947. On observe bien que les personnes qui empruntent la route ont conscience pour la plupart du danger qui peut les menacer. Comme le souligne un usager : « Si on ne veut pas de soucis, il faudrait construire un long tunnel jusqu'à Guillestre ». Pour autant chez les usagers réguliers, c'est un sentiment qui est surpassé par l'utilisation presque quotidienne de l'itinéraire, ce qui rend banals les aléas auxquels ils s'exposent. Leurs comportements notamment en termes de vitesse montrent

bien qu'ils ont la sensation de maîtriser ces risques grâce à leurs connaissances des zones où la probabilité est plus élevée que survienne un aléa, mais aussi des éléments notamment météorologiques qui les favorisent. Les touristes eux, ont tendance à avoir des comportements parfois ambivalents. D'une part la peur et la prudence par leur approche nouvelle sont uniquement basées sur leur sensation, quand ils empruntent pour la première fois la route. Une anecdote nous a été par ailleurs rapportée : « Il y a en partie les touristes qui débarquent, qui ne connaissent rien aux gorges et qui en ont peur. Moi je n'avais pas pris conscience de ça. C'est en discutant avec le maire d'Abries : Jacques, qui me dit "tiens et bien tu sais quoi j'ai déjà récupéré deux fois des gens qui étaient tétanisés dans les gorges. Et qui osaient plus avancer en fait.". Je me suis dit, mais c'est vrai qu'en fin de compte, cette route doit faire peur à des gens ». Et d'autre part il y a aussi ce manque de connaissance des touristes qui leur fait prendre des risques inconsciemment comme par exemple s'arrêter dans des zones potentiellement dangereuses. Les entretiens ont réussi à montrer ces deux types de profils.

B. Des outils d'information différents sur les risques naturels et routiers : deux systèmes pour deux profils d'utilisateurs

La communication est un pilier de la gestion des risques. C'est un exercice difficile pour les institutions en charge des routes qui doivent chaque année réinventer un modèle de diffusion des informations importantes pour toucher le public cible à cause de l'évolution des modes de communication. Cette étude a cherché à comprendre s'il existait une différence entre les moyens de s'informer suivant le type de public. Dans cette partie, des connaissances sur la communication institutionnelle seront mobilisées, avec notamment les concepts de communication informelle de Léon Festinger, mais aussi les différents liens pour faire passer des informations d'Elkin Velasquez.

Dans le cadre de la route RD902-947, la communication officielle sur les risques gravitaires se fait via plusieurs outils. Sur place c'est avec des panneaux à messages variables situés dans des zones stratégiques (entrée des gorges du Guil par Guillestre ou par Château-Ville-Vieille). Ils permettent de prévenir de l'état de la route notamment pour la période hivernale, mais aussi d'avertir des missions en cours sur la chaussée. La deuxième facette de communication institutionnelle se base sur un outil numérique ou plus particulièrement un site internet qui a été aussi décliné en une application disponible sur des smartphones :

inforoute05. Ce dispositif permet de rendre compte de l'état des routes dans les Hautes-Alpes en direct grâce à des caméras (environ une cinquantaine dans le département), mais aussi avec le patrouillage effectué chaque jour sur des routes comme la RD902-947. Les personnes circulant dans le Queyras peuvent alors se renseigner en quelques clics. Il est possible de s'abonner à une « newsletter » afin de recevoir les informations importantes, comme la réouverture de certains cols ou encore la coupure d'une route. Sur le site, on dénombre 879 599 visites en 2019 et 427 abonnés. C'est un type d'outil qui attire du monde, néanmoins quelques dysfonctionnements sont à noter (site en maintenance régulière, inscription à la newsletter défaillante). L'interface est facile à utiliser et les informations sont aisément repérables. (Voir figure 3)

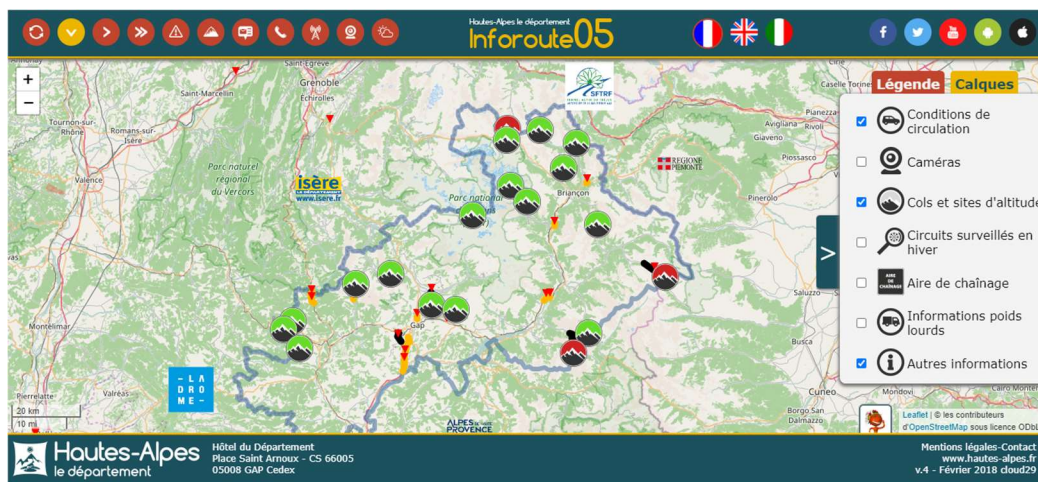


Figure 3 : Capture d'écran de l'interface du site *Inforoute05*, source : *Inforoute05.fr*

Le service route du Département a aussi mis en place un partenariat avec les entreprises qui font les cartes sur les GPS. Un agent souligne : « On a été un peu dans les pionniers justement, par rapport à la grosseur du département on était vraiment bien équipé » et il affirme en parlant de la communication globale pour la route : « Là-dessus on est assez efficace, globalement ».

Afin de comprendre si les usagers s'approprient ou non ces outils de communication officielle, une partie des entretiens était ciblée sur la prise d'information concernant les aléas sur la route du Queyras. En les analysant, un constat assez flagrant a été établi concernant les usagers réguliers. Sur les 9 entretiens, seulement 4 ont mentionné spontanément utiliser les outils proposés par les institutions. Il n'existerait pas de tendance à prendre leurs informations concernant l'état de la route via ces dispositifs de façon automatique, mais plutôt ponctuelle.

Une personne entrant dans la catégorie « résident temporaire du Queyras », voire « touriste » utilise quant à elle plutôt des applications plus connues et ayant une portée nationale, voire internationale comme *Googlemap* qui possède près de 150 millions d'utilisateurs dès 2011 (Moussie, 2011), ou encore *Bisonfuté*. Ce dernier qui est un ancien outil de communication institutionnel instauré dans les années 70 (Godinot, 2012) possède par ailleurs une base de données concernant les risques naturels qu'il est possible de consulter lorsque l'on possède un abonnement professionnel à ce site. En retraçant l'itinéraire entre Guillestre et Ristolas avec *Googlemap* on observe que celui-ci prend en compte la déviation créée pour contourner le Pas de l'Ours, malgré un itinéraire pas forcément en accord avec la réalité du terrain (voir figure 4).

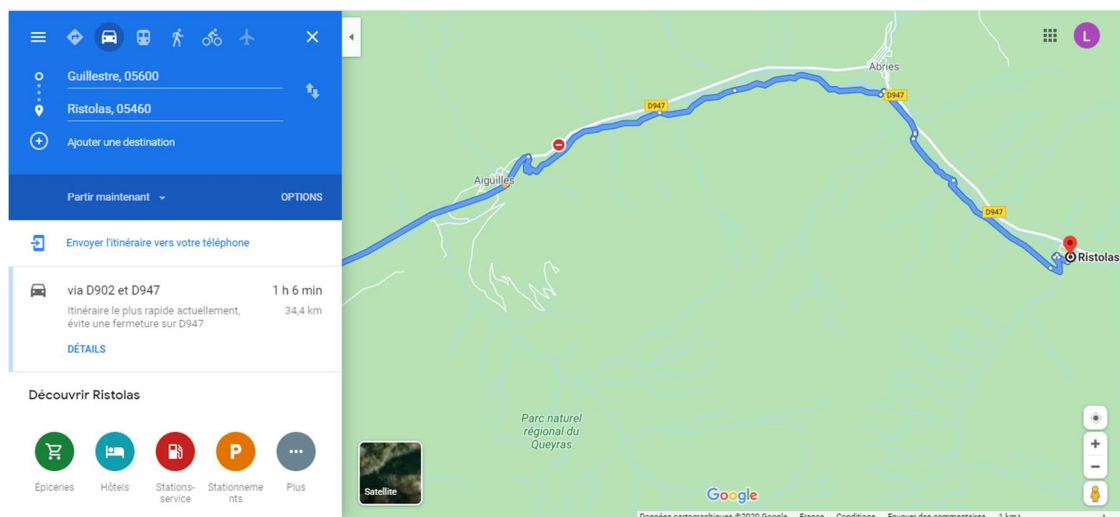


Figure 4 : Capture d'écran de l'itinéraire proposé par Googlemap pour contourner le Pas de l'Ours, source : Googlemap.com

Mais ce n'est pas le cas de toutes les applications analysées. En effet en regardant de plus près les interfaces de plusieurs services de cartographie en ligne il est possible de voir que tous ne mentionnent pas la fermeture de la route D902 au niveau du glissement. Le site plutôt reconnu de *Mappy* permettant de concevoir des itinéraires qui a presque 12 millions de visites par mois (Mappy, 2017) ne répertorie pas la déviation du Pas de l'Ours et continue de proposer l'ancienne route éboulée à ses utilisateurs (voir figure 5). De même, *Bison Futé* ne montre pas que c'est un itinéraire qui n'existe plus (voir figure 6). Les deux applications qui semblent cohérentes par rapport au trajet à effectuer sont *Inforoute05* sans surprise, car gérée par le département (voir figure 7), mais aussi la jeune application GPS *Waze* qui touche de nombreux jeunes (voir figure 8). Ce premier niveau d'analyse ne vise pas l'exhaustivité, mais dégage une tendance à vérifier.

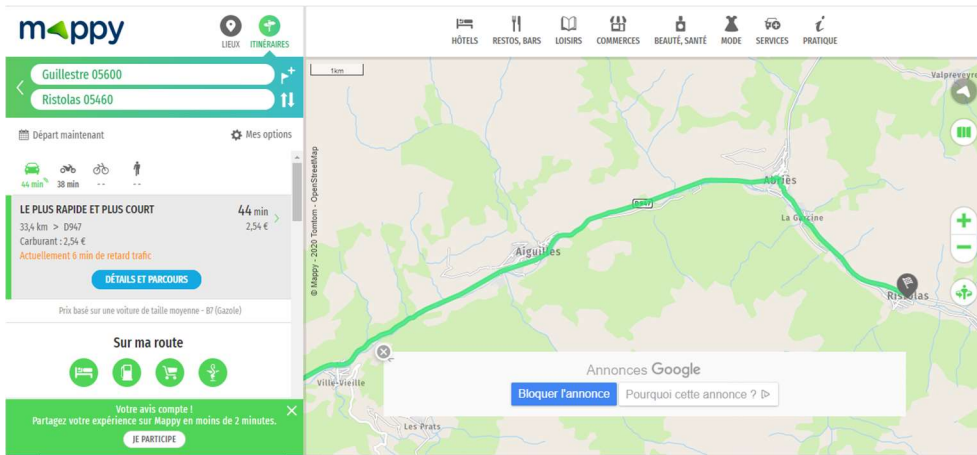


Figure 5 : Capture d'écran de l'itinéraire proposé par Mappy pour le trajet Guillestre-Ristolas, source : Mappy.com

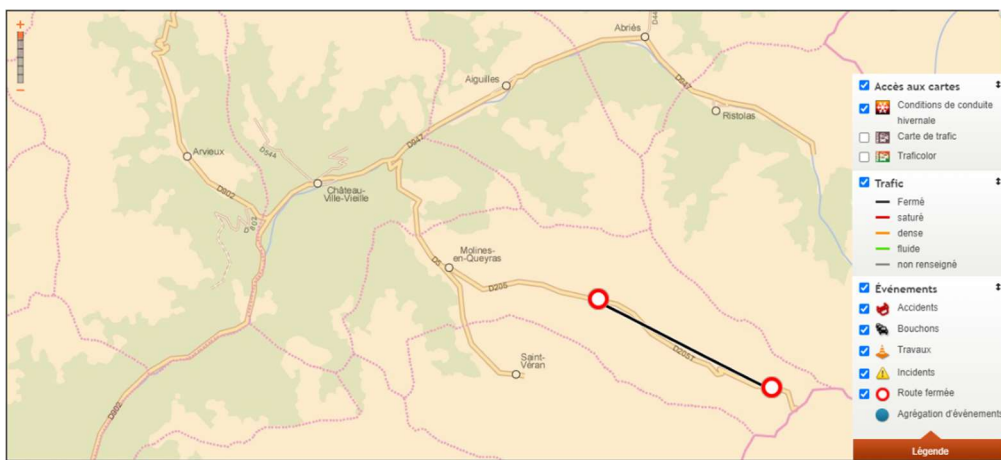


Figure 6 : Capture d'écran des informations fournies par le site Bison futé sur les routes du Queyras, source : Bison-futé.gouv.fr



Figure 7 : Capture d'écran des informations mises par le site inforoute05 sur le Pas de l'Ours, source : inforoute05.fr

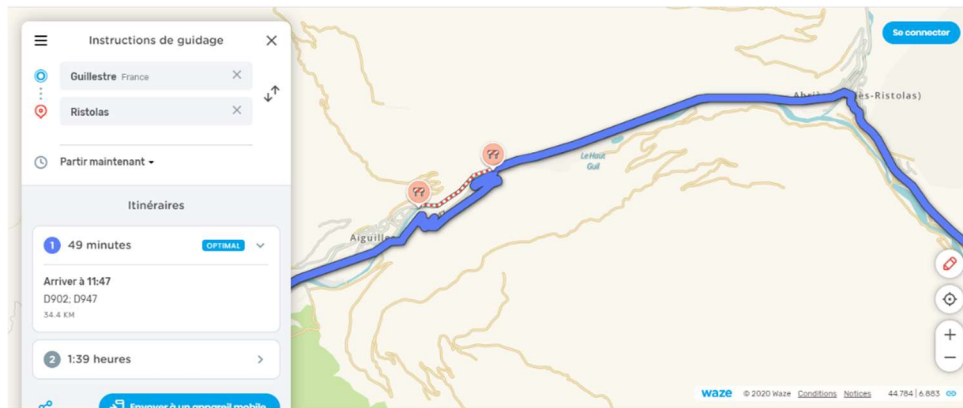


Figure 8 : Capture d'écran de l'itinéraire proposé par Waze pour le trajet Guillestre-Ristolas, source : Waze.com

Les panneaux à messages variables sont des outils qui rentrent dans le décor du quotidien des personnes qui empruntent la route. Ils ne sont pas mentionnés dans chacun des entretiens, mais une hypothèse serait qu'ils sont utilisés par tous, car bien visible et facile d'utilisation (les informations défilent, il suffit que les conducteurs lèvent leurs yeux qui sont attirés par le dispositif naturellement). C'est un moyen de communication qui touche tout le monde, mais il a une portée instantanée, car sur le trajet. Cela lui apporte une force : accès au plus grand nombre sans action supplémentaire de la part des conducteurs, mais aussi une faiblesse : information instantanée a un point donné, qui ne peut pas être utilisé dans le cas de prévention à long terme, ni pour l'anticipation d'un projet.

Les usagers de la route utilisent aussi pour compléter les informations sur le terrain de la communication verbale et non verbale. En effet avec la connaissance qu'ils possèdent de la route et la solidarité qui caractérise ce type de milieu, les locaux ont mis en place un moyen de communication sur les risques naturels qui peuvent menacer la RD902-947. Et c'est une façon de faire qui peut être l'unique source d'information de certains usagers et notamment pour les anciens du territoire. Ainsi, c'est avec du bouche-à-oreille au sein d'une communauté d'ami voire d'habitants, qu'une proportion non négligeable de personnes s'informe sur les conditions de circulation. Un autre moyen très répandu sur la route pour signaler un phénomène potentiellement dangereux consiste à faire des signaux sur la route comme des appels de phares. C'est un moyen d'information basé sur une perception instantanée de la route, ce qui lui confère un aspect sûr. Comme le dit un des interviewés : « Il y a une espèce de solidarité entre les usagers de la route qui se met en place. C'est à dire quand il y a des blocs qui sont en plein milieu de la chaussée, les gens s'envoient des signaux. Il y a une espèce de communauté avec des signaux pas forcément définis, comme des appels de phare ». Il est

vrai que dans la culture populaire c'est un signal qui impose une prudence aux conducteurs, mais qui nécessite la présence de plusieurs personnes sur la route, notamment dans le sens inverse de son sens circulation. C'est un moyen de communication qui ne peut pas fonctionner durant des horaires avec une faible fréquentation de la route. C'est une tendance qui est suivie par des locaux principalement comme le montrent les entretiens. D'autres entretiens nous montrent aussi que les usagers s'informent par eux même grâce à des indices comme « la présence de petites roches sur la route », ou encore juste leur connaissance des endroits à risque et ils trouvent ça suffisant.

Comme on a pu le voir dans la partie méthodologie, une partie des personnes interviewées a été contactée via le réseau social *Facebook* avec principalement les groupes « Queyras actu » et « Pas de l'Ours en Queyras, infos, questions, discussions... ». En effet dès les premières recherches, ces pages de discussion se sont montrées très actives dans la diffusion d'informations relatives à des phénomènes gravitaires dans le Queyras et principalement sur la RD902-RD947. Ces groupes avaient pour objectifs initiaux de créer un lien dans la communauté queyrassine pour s'échanger des services, des bons plans ou tout autre sujet en lien avec le territoire. Le groupe « Queyras actu » possède plus de 5 000 abonnés en juin 2020. Au regard de la population du Queyras qui était de 2352 habitants en 2017, on se rend compte que cette page compte 2 fois plus d'adhérents que de personnes vivant dans le territoire. La petite phrase de description du groupe explicite son objectif d'existence : « un carrefour de l'info de plus!! Le café PMU virtuel. On troque, on covoiture, on papotte, on promotione le local, bref on échange ! ». Ces groupes ont une dizaine de « messages » chaque jour, et parmi ceux-là certains concernent les aléas gravitaires sur la route. Pour ce qui concerne la page « Pas de l'Ours en Queyras, infos, questions, discussions... », celle-ci comme son nom l'indique se concentre plus spécifiquement sur le glissement et il est bien plus en lien avec les institutions. En effet, on retrouve des informations mises en ligne par les maires d'Aiguilles, ou encore de Ristolas sur l'avancement des travaux, et les nouveautés concernant l'alternat mis en place sur la nouvelle route. Plus spécifique que le premier groupe, il regroupe néanmoins quelque 1000 abonnés. En comparaison, 814 habitants habitent en amont du phénomène et donc sont concernés directement aujourd'hui par le glissement du Pas de l'Ours. En remontant dans le « fil d'actualité », 11 messages relatifs à des éboulements ont été choisis à cause de leur pertinence. Ce chiffre

n'est pas exhaustif des posts en lien avec les phénomènes gravitaires sur ce groupe. Dans ces messages, près de 60 % étaient mis en ligne pour informer les abonnés de la page d'un évènement qui pouvait gêner la circulation (voir figure).



Figure 9 : Capture d'écran d'un message prévenant d'un éboulement dans les gorges, source : facebook.com

Les 40 % restant sont là pour émettre un avis, souvent négatif, mais aussi parfois positif, ou encore une demande d'information, voir une réflexion personnelle (Annexe 9). On s'aperçoit alors qu'il existe une grosse communauté locale dont les informations passent par le biais de ce réseau social. Cette hypothèse est confirmée par les entretiens où Facebook est un moyen d'information qui revient régulièrement chez les usagers réguliers : « [Je m'informe] essentiellement, et je trouve ça dommage, essentiellement par *Facebook* ». Il convient de nuancer ce résultat en rappelant que la méthode d'échantillonnage de l'enquête, du fait du confinement Covid19, a utilisé les réseaux Facebook comme porte d'entrée pour accéder aux premières personnes interviewées. Cette entrée *Facebook* a été par la suite complétée par la technique « boule de neige » en mobilisant les réseaux des personnes interrogées. Une surreprésentation des utilisateurs *Facebook* caractérise néanmoins notre échantillon.

Afin de vérifier l'importance et la fréquence des messages sur Facebook qui concernent les phénomènes gravitaires sur la route, ceux-ci ont été comparés aux nombreuses coupures de presse sur le sujet, mais aussi aux arrêtés CATNAT dans les 7 communes qui sont reliées

par la RD902-947 (Annexe 10). Le groupe Facebook ayant été créé en 2013, il n'y aura pas de message avant cette date. Les évènements couverts par la presse et dont il a été possible d'en avoir l'accès avec l'aide de recherches internet commencent dès 2011. Les difficultés engendrées par la période durant lequel a été rédigé ce mémoire n'auront pas permis d'avoir les données complètes concernant les coupures de presse sur le sujet. Néanmoins l'échantillon est suffisant pour permettre un premier niveau d'analyse. On s'aperçoit alors qu'il n'est pas facile de trouver deux types de communications couvrant le même évènement. En effet la presse ne s'intéresse qu'aux phénomènes de grande ampleur, ayant un impact important sur la route. Les messages postés sur Facebook prennent en compte les petits aléas du quotidien comme des cailloux sur la chaussée pouvant abimer les véhicules circulant dessus. De plus la presse publie son article avec un délai allant jusqu'à 1 ou plusieurs jours, ce qui la met en position juste informative. Au contraire, la spontanéité des messages sur Facebook permet de recréer une plateforme d'échange avec une sorte de signal d'alarme, où les informations circulent plus vite. La réactivité des conducteurs souhaitant emprunter ce trajet est alors souvent instantanée.

Pour comprendre si la réception d'informations concernant un possible phénomène gravitaire sur la route avait un impact, une question dans l'entretien était dédiée à ce thème. Pour les usagers circulant moins régulièrement sur l'itinéraire, ceux-ci ont été d'accord pour dire qu'ils décaleraient leur départ sans soucis. Mais pour les locaux, ce n'est pas le même discours. Effectivement, ils ne verraient pas de contrainte à reculer temporellement leur trajet, voir à passer par un autre accès comme le col Isoard, mais uniquement à la condition que la route soit entièrement bloquée. Si l'aléa concerne juste des pierres sur la route, ils continueront à s'y engager, mais avec plus de vigilance. On observe alors que le confort et la nécessité de circuler librement priment sur la perception des risques qui peuvent menacer la route.

Il a été par ailleurs demandé aux personnes interrogées d'exprimer leur avis concernant l'information des autres usagers sur les phénomènes gravitaires sur la route. Un consensus en est sorti : les locaux sont bien plus informés que les touristes. En effet selon la vision des usagers réguliers, les touristes ne prennent pas d'informations au préalable avant de venir passer du temps dans le Queyras : « La moitié des gens n'ont aucune idée d'à quoi ils s'exposent en s'aventurant sur cette route ». Ils sont alors uniquement informés grâce aux

panneaux à messages variables à l'entrée du territoire. Les touristes doivent alors composer avec les informations qu'ils perçoivent : « Mais comme je vous disais c'est bien indiqué les endroits dangereux, donc je pense que si les touristes font attention... ». Plusieurs personnes interrogées ont rapporté que les institutions publiques selon eux ne mettraient pas tout en œuvre pour faire de la prévention sur les risques qui peuvent menacer la route d'accès au Queyras. En effet suivant le raisonnement de ces personnes, ces phénomènes gravitaires ne sont pas un atout pour le territoire : « Non pas forcément, là on a l'info en interne "entre Queyrassins", les touristes soit ils ont leur connaissance sur place, soit ils font comme ils peuvent, mais il y a des panneaux à messages variables. Mais ce n'est pas suffisant. Pour la mairie ou sur inforoute, je ne pense pas que ces spécificités et ces éboulements éventuels sur la route du Queyras, ce n'est quand même pas quelque chose dont ils font trop la publicité parce que justement il y a des gens qui ont peur de cette route », ou encore : « Communiquer sur les risques ce n'est pas sexy. [...] On imagine que ça peut avoir un impact économique sur le territoire ». Les locaux pensent que les institutions occultent la présence des risques sur le Queyras quand ils communiquent au niveau touristique, pour conserver l'attractivité du territoire. Pour autant, selon les institutions, ils font « leur maximum ».

Il y a alors une différence notable entre la vision de la communication par les institutionnels avec leurs différents outils (panneaux à messages variables et Inforoute05) et celle qui est utilisée par les usagers réguliers qui sont principalement des habitants ou des travailleurs du Queyras, qui eux utilisent une manière d'échanger des informations interne à la communauté. Pour autant une piste semble se dessiner où les touristes sont les grands oubliés de la communication sur les risques naturels qui peuvent menacer les routes du Queyras.

C. Zoom sur le focus group et préconisations

Face aux constats établis durant cette étude, il est possible de mettre en place des actions qui devraient permettre d'améliorer la communication et la perception des risques dans le Queyras. Pour trouver des solutions durables, l'objectif est de passer par une concertation entre tous les partis concernés afin de concevoir une réponse collective prenant en compte les besoins et les ressentis de chacun.

Comme on a pu le voir dans l'introduction, le but de cette étude est de mettre en place une réunion participative, ou plus spécifiquement un « Focus group » afin de pouvoir discuter des premiers résultats avec des acteurs de la route. Cet outil est « une méthode qualitative de recherche sociale qui favorise l'émergence de toutes les opinions. Cette méthode, qui est à la fois orale et groupale, ne poursuit donc pas la recherche du consensus. Elle permet par contre le recueil des perceptions, des attitudes, des croyances, des zones de résistances des groupes cibles. Elle répond aux "pourquoi ?" et aux "comment ?" » (*Le Focus Group / Spiral*, s. d.). Avec la situation sanitaire dans laquelle a été rédigé ce mémoire, il n'était pas possible d'envisager sereinement de maintenir la réunion pour l'été. Elle sera donc reportée durant l'automne si tout se passe bien.

Afin de réaliser ce focus group, des participants seront choisis parmi le type de personnes qui ont été interrogées. Il faudra ainsi recontacter ceux qui ont souhaité prendre part aux discussions et au regard de leur réponse aux entretiens ils sont nombreux à se préoccuper de près à l'avenir de la RD902-947. Dans l'idéal il faudrait avoir un échantillon égal de chaque type de profil : des personnes appartenant aux institutions s'occupant de la route comme le département ou la RTM, des locaux qui y circulent plusieurs fois par semaine, des touristes avec leur vision novice du territoire et de ses particularités, des personnes travaillant dans le milieu touristique comme l'office du tourisme ou la compagnie de taxi du Queyras qui peuvent être impactés par l'attractivité territoriale.

Durant la réunion, des tables avec plusieurs profils seront faites. L'objectif de cette mixité est de nourrir le débat. Les thèmes qui seront abordés respecteront ceux qui ont été définis durant la création de la grille d'analyse. Un animateur, voire plusieurs suivant le besoin, sera là pour assurer la bonne expression de chacun et permettre de dynamiser les échanges tout en préservant le bon déroulement des thèmes. Il y aura notamment une grosse partie qui aura pour objectif de poursuivre le travail de cartographie des perceptions des risques sur l'itinéraire (Annexe 7 et annexe 8). L'aboutissement des discussions devra permettre de déterminer une nouvelle approche de la communication sur les risques dans des territoires touristiques comme celui du Queyras.

Conclusion :

Dans ce rapport il était question de comprendre le lien qui unissait l'itinéraire RD902-947 aux personnes qui l'empruntent face aux risques qui sont présents tout le long. En effet que ce soit au niveau de la familiarité qui s'installe chez les locaux au fur et à mesure du temps passé à prendre la route malgré les aléas, ou de la communication qui s'est construite pour répondre au besoin de sauvegarde sociale, le lien peut sembler complexe. Cela amène à se poser la question de la création d'une culture du risque dans le territoire du Queyras qui peut s'avérer bénéfique, mais aussi paradoxalement dangereuse pour les usagers réguliers.

Pour répondre à ces problématiques, il a été choisi de réaliser des entretiens individuels auprès de personnes ayant un rapport avec cette route, que ce soit dans sa gestion ou dans son utilisation. En parallèle, des recherches sur les moyens de communication ont été faites, notamment via le réseau social *Facebook* et la presse locale. Enfin en dernier lieu, des outils de cartographie ont été employés afin de comprendre la perception que les usagers pouvaient avoir de la route notamment sur l'insécurité vis-à-vis des aléas. Cependant, cette méthode n'ayant pas eu l'effet escompté, notamment à cause de la période de pandémie qui n'aura pas permis un remplissage avec les interviewers. Et donc elle ne sera pas creusée plus que nécessaire dans cette étude.

À la suite de ces réflexions, de très nettes tendances sont apparues. Tout d'abord les particularités spatiales du Queyras comme ses spécificités géographiques et son histoire en font un territoire avec une dynamique propre. Les personnes qui fréquentent ses routes ont un rapport au danger qui est ambivalent. D'une part elles construisent un savoir sur les aléas qui menacent la route, grâce à une mémoire collective queyrassienne, mais aussi avec leur expérience du trajet. Ainsi, elles connaissent les zones qui sont à redouter, les météos qui favorisent les phénomènes gravitaires, ou encore des événements marquants. Néanmoins les usagers locaux interviewés sont nombreux à avouer avoir un comportement qui peut sembler inconscient chez les néophytes (vitesse), mais qui chez eux est normal puisqu'ils ont l'habitude de l'itinéraire. Ils connaissent la route et savent prendre des décisions en fonction des conditions météorologiques ou de circulation. C'est un itinéraire qui leur appartient, sans pouvoir le contrôler.

Sur un deuxième volet qui concerne cette fois-ci la communication sur les aléas gravitaires dans le Queyras, les résultats ont montré deux tendances bien distinctes. D'une part il y a une différence de cibles suivant le type de diffusion d'informations. La communication qui sera décrite comme « institutionnelle », avec les panneaux à messages variables et le site internet *Inforoute05* trouve un écho presque essentiellement chez les personnes extérieures au territoire, où aux professionnels dont la route est leur support de travail. La communication dite « informelle » est un outil prisé par les personnes locales et usagers réguliers. Que ce soient des signaux sur la route comme des appels de phares, le partage d'information via une communauté très réactive sur *Facebook* ou encore des bouche-à-oreille, la communication des usagers réguliers ne semble pas influencée et impactée par ce qui est fait dans le cadre officiel. Hélas de ces outils internes de communication ne peuvent pas être applicables aux touristes. De plus, un constat émis par les locaux montre une certaine réticence aux travailleurs dans le secteur du tourisme à communiquer sur les risques qui peuvent être présents dans les trajets sur le territoire.

Ce bilan montre plusieurs pratiques à mettre en contexte. La perception des risques par un humain dépend de ses besoins et sa capacité à s'adapter à son environnement. Comme le souligna une personne sur le réseau social *Twitter* : « Notre perception du risque ne cesse m'étonner : tous les mois une dizaine d'enfants meurent dans des accidents de la route, mais on n'hésite jamais à partir en voiture. Deux enfants seulement sont morts du COVID-19 et pourtant on hésite à les mettre à l'école ». Dans ce cas-là on se rend bien compte que les accidents de la route rentrent dans le quotidien, ils sont admissibles et connus par la société, de plus le besoin de se déplacer est vital pour elle. Pour autant une maladie où il y a très peu de connaissance et d'habitude malgré des chiffres de mortalité infantile bas, montre qu'une mauvaise communication augmente la perception des risques chez les citoyens. Il est possible ainsi de relier communication et perception des risques avec un vecteur de cause à effet. L'enjeu pour un territoire comme le Queyras devient alors celui-ci : Comment optimiser la communication sur les risques gravitaires sur le territoire en prenant en compte les outils formels et informels afin d'avoir un dispositif multicible ? Comment sensibiliser et informer du risque à des personnes issues d'un milieu différent sans céder à la psychose ? Le focus group d'automne se devra de trouver des pistes à ce sujet.

Bibliographie :

- Arnaud, A. (2020). Cartes et cartographie des ressentis et représentations d'individus : État des lieux, questions sémantiques et méthodologiques. *Mappemonde*.
- Beck, U. (1986, réédité en 2001). *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité* (N° 2). Presses universitaires de Nancy.
<http://journals.openedition.org/questionsdecommunication/7281>
- Boudières, V. (2006). Réflexion autour de la notion de gouvernance des risques, une application en termes de vulnérabilité des territoires touristiques de montagnes. *Revue de Géographie Alpine*, 94(1), 53-63. <https://doi.org/10.3406/rga.2006.2384>
- Bourgeois, T. (2020). Se déplacer au sein du Queyras [Billet]. *Histoire et Terrains*.
<https://histerrains.hypotheses.org/1235>
- Bouzon, A. (1999). Communication de crise et maîtrise des risques dans les organisations. *Communication et organisation*, 16, Article 16.
<https://doi.org/10.4000/communicationorganisation.2257>
- Carnis, L. (2013). What can be learnt from traffic offence statistics on the traffic safety public policy? *Recherche Transports Sécurité*, 2013(02), 87-104.
<https://doi.org/10.4074/S076189801300201x>
- Cartier, M. (2019). Les réseaux sociaux. *21e siècle*. <http://www.21siecle.quebec/table-des-matieres-2/les-reseaux-sociaux/>
- Chabrol, C., & Diligeart, G. (2004). Prévention et risques routiers : Réguler la peur et/ou la menace. *Questions de communication*, 5, 115-132.
<https://doi.org/10.4000/questionsdecommunication.7100>
- Claeys, C., & Arnaud, A. (2019a). Hautes Vallées Alpines au risque de leur « ré-enclavement ». Une analyse à partir des témoignages des acteurs de l'animation sociale et culturelle du Guillestrois-Queyras. In *Senso e prospettive del lavoro di comunità*. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02473034>
- Claeys, C., & Arnaud, A. (2019b). *PITEM-Risk-COM.-WP3 Connaissance et planification stratégique de la communication*.
- Dubar, C. (2002). Notes de lecture : La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité, Ulrich Beck, Traduction de Risikogesellschaft. *Revue française des affaires sociales*, 2, 211-220.
- Festinger, L. (1950). Communication sociale informelle. *Psychological review*, 17, 217-282.
- Fournier, C. (1997). *QUEYRAS D'HIER ET D'AUJOURD'HUI. Édition revue et augmentée*. Pierre Putelat.

- Fournier, C. (2016). *La route des Gorges du Guil*. Édition du Fournel, l'Argentière-la-Bessée, 91p.
<https://editions-fournel.fr/produit/la-route-des-gorges-du-guil/>
- Godinot, A. (2012). *Les cafés de la statistique*. 12.
- Granet-Abisset, A.-M. (1993). Entre mémoire et histoire. Les migrations comme révélateur d'une identité queyrassine. *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 21(1), 9-34.
<https://doi.org/10.3406/mar.1993.1502>
- Granet-Abisset, A.-M. (1998). *Commerce et instruction ou la mobilité organisée : L'exemple du Queyras au 19e siècle.*, 283-294
- Granet-Abisset, A.-M. (2016). L'aplanissement de la montagne : Un rêve de techniciens et d'aménageurs européens. L'exemple du Lyon- Turin Ferroviaire (LTF). *Histoire des Alpes — Storia delle Alpi — Geschichte der Alpen*, 21, 233-254.
- GREC SUD. (2018). *Impacts du changement climatique et transition(s) dans les Alpes du Sud*. 48.
<http://www.grec-sud.fr/cahier-thematique/montagne/>
- IRSTEA. (2016). *Notice sur les avalanches constatées et leur environnement, dans le massif du Queyras*.
- Joly, B. (2009). Chapitre 1. Présentation de la communication. *Le point sur... Marketing*, 7-10.
- Karoui, M., & Dudézert, A. (2012). Capital social et enjeux de pouvoir : Une perspective socio-politique de l'appropriation d'une technologie de réseaux sociaux au sein d'une collectivité territoriale. *Systèmes d'information management, Volume 17(1)*, 49-80.
- Kuitsouc, D. (2011). *15ème École d'été en évaluation environnementale*. 14.
- Lecerf, E. (2018, décembre 10). Le numérique : Un outil indispensable, mais inégalitaire selon les Français. *Transitions*. <https://youmatter.world/transitions/fr/le-numerique-un-outil-indispensable-mais-inegalitaire-selon-les-francais/>
- Mallon, I. (2010). Le milieu rural isolé isole-t-il les personnes âgées ? *Espace Populations Sociétés*, 1, 109-119.
- Mappy. (2017). *Mappy poursuit sa transformation en devenant l'assistant de déplacement des Français*. https://www.frenchweb.fr/wp-content/uploads/2017/10/Mappy_Alerte_AUTONOMY_b.pdf
- Moussaïd, M. (2020). *La science des réseaux sociaux | Feat. E-penser, Manon Bril & bien d'autres | ÉPISODE #9—YouTube*. https://www.youtube.com/watch?v=UX7YQ6m2r_o&t=791s
- Moussie, S. (2011). *150 millions d'utilisateurs pour Google Maps*. CNET France.
<https://www.cnetfrance.fr/news/150-millions-d-utilisateurs-pour-google-maps-39759117.htm>

- Munier, J. (2018). Réseaux sociaux et information. In *France Culture*.
<https://www.franceculture.fr/emissions/le-journal-des-idees/le-journal-des-idees-du-lundi-12-fevrier-2018>
- PAERPRN. (2018). *Séminaire transversal science-décision-action : L'enclavement des vallées alpines par les risques naturels*.
- Parc naturel régional du Queyras. (2019). *Le glissement du Pas de l'ours, un évènement géologique exceptionnel-YouTube*. <https://www.youtube.com/watch?v=yvtCJNxn1g>
- Passagué, S. (1997). Rugosité routière et mesures de temps d'accès en milieu rural : Une modélisation par carroyage. *L'Espace géographique*, 26(4), 355-366. JSTOR.
- Peretti-Watel, P. (2001). *La société du risque*. Éditions La découverte, Paris, 128p
 . <https://www.cairn.info/la-societe-du-risque--9782707164568.htm>
- Pérez-Díaz, C. (2003). Théorie de la décision et risques routiers. *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 114(1), 143-160.
- Signorino, T. (2019). *Les réseaux sociaux renforcent-ils l'accessibilité à l'information ?*
<http://filipe.f.ferreira.free.fr/dlst/spip.php?article591>
- Vallier, A., & Therond, M. (2020). *Projet transversal PITEM Riskact : Vivre avec le glissement : Ressenti et vécu des habitants exposés au glissement de terrain de la Bellotte, Embrun. 40p*
- Velasquez, E., Asté, J.-P., & Leone, F. (1995). Réflexion sur les besoins de communication entre les divers intervenants dans la prévention des risques générés par les mouvements de terrain. Les apports des scénarii de risques (Some thoughts about communication needs between different actors working in the prevention of risks associated with mass movements. The contribution of hazards scenarii). *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 72(4), 372-386. <https://doi.org/10.3406/bagf.1995.1850>
- Alpes et Midi*, 1.12.2016, « Rétrovision du 1er décembre 2016. »
<https://www.alpes-et-midi.fr/article/retrovision-1er-decembre-2016>
- France Bleu, 11.01.2019, « Une nouvelle grosse catastrophe pour la route des Gorges de l'Arly en Savoie »
<https://www.francebleu.fr/infos/faits-divers-justice/une-nouvelle-grosse-catastrophe-pour-la-route-des-gorges-de-l-arly-en-savoie-1549910888>
- La dépêche, 2.11.2007, « Éboulement sur une route du Vercors : 2 morts et 3 blessés. »
<https://www.ladepeche.fr/article/2007/11/02/146584-eboulement-route-vercors-2-morts-3-blesses.html>

Le monde, 15.06.2015, « Les réseaux sociaux prennent une place croissante dans l'accès à l'information. »

https://www.lemonde.fr/actualite-medias/article/2016/06/15/les-reseaux-sociaux-prennent-une-place-croissante-dans-l-acces-a-l-information_4950771_3236.html

Site Web :

https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Catastrophe_du_Queyras&oldid=163685637

« Catastrophe du Queyras » Date du dernier accès au site : 20 05 2020

<https://99designs.fr/blog/conseils-design/signification-du-bleu/>

“Do you know the meaning of the color blue?” Date du dernier accès au site : 11 05 2020

<http://www.hautes-alpes.gouv.fr/la-prevention-a3749.html>

« La prévention—Internet Services de l’État en Hautes-Alpes. » Date du dernier accès au site : 27 03 2020

<http://www.spiral.ulg.ac.be/fr/outils/focus-group/>

« Le Focus Group » » Date du dernier accès au site : 10 06 2020

<https://www.queyras-locations.fr/page/queyras-geologie>

« Le Queyras et la Géologie. » Date du dernier accès au site : 20 05 2020

https://www.georisques.gouv.fr/connaitre_les_risques_pres_de_chez_soi/ma_commune_face_aux_risques/rapport?codeInsee=05003

« Rapport | Géorisques. » Date du dernier accès au site : 11 06 2020

<https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Queyras&oldid=169087388>

« Queyras » Date du dernier accès au site : 29 05 2020

https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=R%C3%A9chauffement_climatique&oldid=171368202

« Réchauffement climatique » Date du dernier accès au site : 30 05 2020

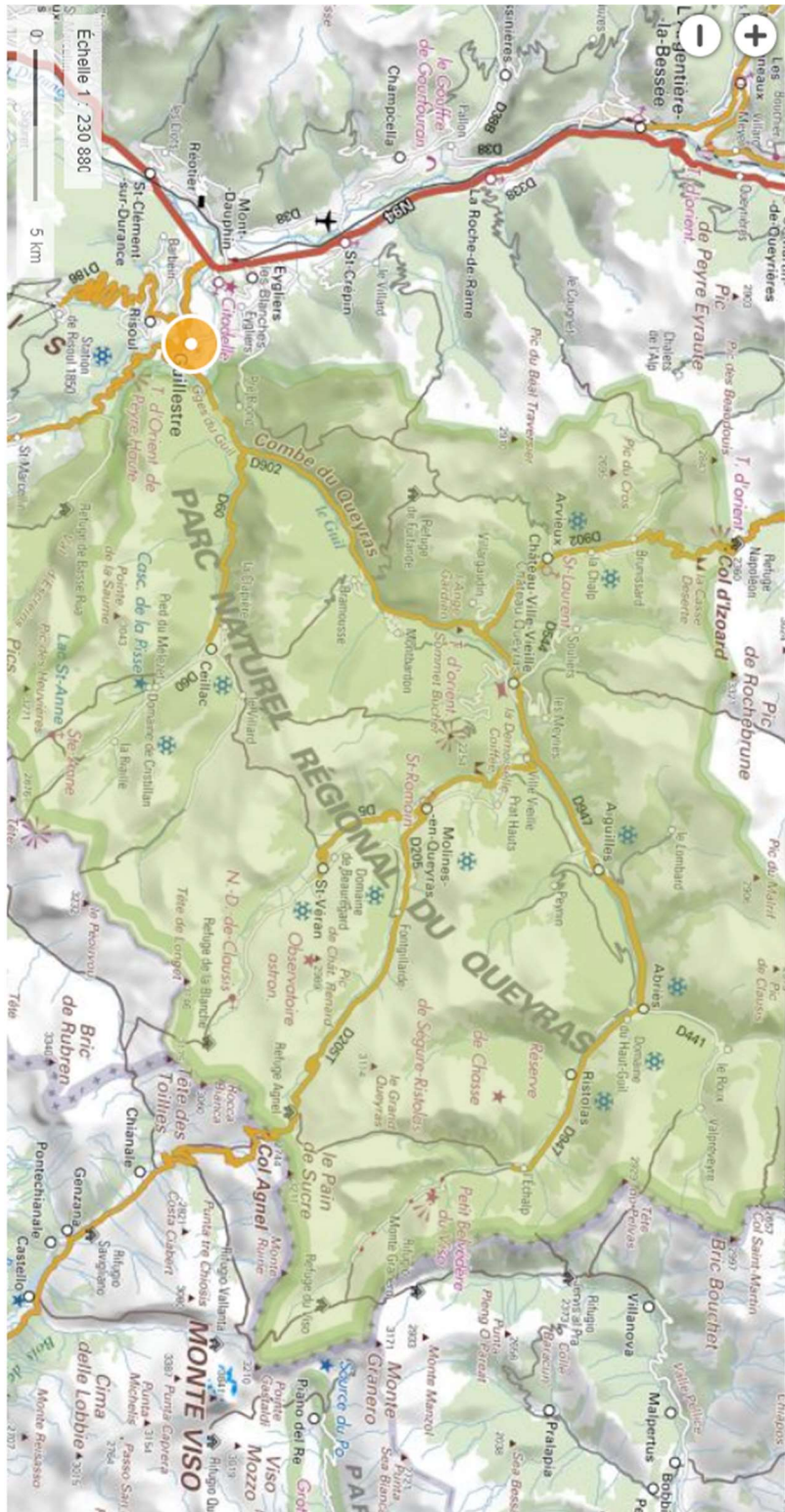
Table des matières

Remerciements :	5
Sommaire :	6
Table des figures.....	7
Table des annexes	8
Liste des abréviations, sigles et acronymes :	9
Introduction :	10
I/ Les risques et la communication en montagne : état des lieux.....	15
A. Les risques et leurs perceptions	15
1. Un aperçu de la notion de « risque »	15
2. La prévention pour faire face aux risques	17
3. Comportement face aux risques et perception du danger	18
B. Risques, connaissances et partage d'information.....	20
1. La communication dans le cadre de risques sous ses différentes formes	20
2. L'évolution de la communication par les réseaux sociaux.....	22
C. La spécificité des territoires de montagne face aux risques	24
1. Montagne, risques et climat.....	24
2. La mobilité au sein des territoires de montagne ou la peur de l'enclavement	26
3. La culture montagnarde : Une histoire solidaire et mobile	28
II/ Les démarches méthodologiques de l'étude.....	30
A. Présentation du terrain d'étude.....	30
B. Méthodologie des entretiens	34
C. Méthodologie de la cartographie.....	36
III/ Analyse des résultats : Le Queyras et ses spécificités, des perceptions et des communications internes originales	40
A. L'habitude du risque routier et naturel entraîne une baisse de vigilance.	40
B. Des outils d'information différents sur les risques naturels et routiers : deux systèmes pour deux profils d'utilisateurs.....	47
C. Zoom sur le focus group et préconisations	55
Conclusion :	57
Bibliographie :	59
Site Web :	63
Annexes	66
Annexe 1 : Cartographie du terrain d'étude, source géoportail	66
Annexe 2 : Entretien destiné aux institutions	67

Annexe 3 : Entretien destiné aux usagers	70
Annexe 4 : Grille d'analyse usager :	73
Annexe 5 : Carte utilisée pour les entretiens	75
Annexe 6 : Les risques, plans et arrêtés par commune.....	76
Annexe 7 : Cartes usagers sur leur perception des insécurités pour la RD902-947	77
Annexe 8 : Cartes usagers sur leur connaissance de phénomène gravitaire pour la RD902-947	79
Annexe 9 : Analyse des types de posts Facebook	81
Annexe 10 : Tableau de comparaison des posts Facebook, des articles de presse et des arrêtés de CATNAT.....	85
Résumé :	88

Annexes

Annexe 1 : Cartographie du terrain d'étude, source géoportail



Annexe 2 : Entretien destiné aux institutions

Bonjour, je suis étudiante dans le master Gestion Durable des Territoires de Montagne à Gap et stagiaire dans le cadre du projet PITEM-risk-COM financé par le programme européen de recherche ALCOTRA. Je vous contacte dans le cadre d'une étude concernant les usagers de la route des Gorges du Guil et notamment du *Pas de l'ours*. Dans le cadre de mon stage, je dois réaliser des entretiens individuels avec des personnes chargées de la maintenance de la route. Pour cela est-il possible de recueillir vos témoignages et expériences sur vos missions et vos ressentis concernant la route D902-D947 ? Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses, ce qui m'intéresse c'est votre avis et vos expériences. Vous pouvez à tout instant refuser de répondre à une question. Cependant, votre participation est précieuse.

Est-il possible d'enregistrer notre échange ? Cet enregistrement sera uniquement un support personnel de travail, il ne sera pas diffusé et restera confidentiel.

Merci pour votre coopération.

Alors tout d'abord :

1. Pouvez-vous me parler un peu de vous ? Depuis combien de temps travaillez-vous au département ?

Relance : Quelles sont vos précédentes expériences professionnelles ?

2. Actuellement, quelles sont vos missions au sein du département ?

Relance 1 : Quelle est la délimitation géographique de votre zone d'intervention ?

Relance 2 : Avez-vous connu une évolution de vos missions depuis votre arrivée dans ce secteur ? (Beaucoup d'ancienneté ou pas)

Je vous propose que l'on parle maintenant plus spécifiquement de la gestion et l'entretien de la route entre Guillestre et Abriés/Ristolas. (Formulation à adapter selon que la personne en ait déjà parlé avant ou non).

3. Pourriez-vous me parler de vos interventions sur les différents secteurs de cette route ? Quels types d'interventions ? Causes de l'intervention ? Missions de l'intervention ? En collaboration avec d'autres acteurs du territoire ?

Quelle fréquence d'intervention ? (En comparaison avec les autres routes de sa zone d'intervention s'il y a lieu).

13. Avez-vous des différences notoires à souligner concernant la route du Guil vis-à-vis d'autres routes qui sont dans votre zone d'intervention ?

Au regard de votre expérience/connaissance de cette route, diriez-vous qu'elle peut être un lieu d'insécurité ?

Quels types d'insécurité ? Si plusieurs, les faire classer du plus insécure au moins insécure ?

19. Lorsque vous circulez sur cette route et/ou lorsque vous y intervenez, vous sentez-vous en insécurité ? Et pour les gens qui l'empruntent que vous en disent-ils ?

Si ça n'a pas été mentionné spontanément : Qu'en est-il de l'exposition de la route aux phénomènes gravitaires comme les glissements de terrain, les chutes de blocs, les avalanches ?

Pouvez-vous m'en dire plus sur ces phénomènes dans le Queyras : fréquence, période...

11. Pouvez-vous me décrire la route des gorges du Guil, mais aussi les autres portions de la D902 et 947 (mot technique/adjectifs ?) ?

12. Pouvez-vous me décrire le type mission que vous faites le plus souvent concernant la route du Guil, mais aussi les autres portions de la D902 et 947 ?

14. Existe-t-il des zones particulières sur la route départementale où vous avez le plus d'interventions ?

15. Avez-vous des événements sur la route des gorges du Guil qui vous ont marqué plus que d'autres et qui ont nécessité une intervention de votre part ? (Anecdotes) (bien demander la localisation avec toponymes pour ensuite géolocaliser sur une carte)

16. Pouvez-vous me donner plus de détails sur ces vécus ? (ex : date, lieu, moyen d'intervention...)

8. Pouvez-vous m'expliquer le déroulement d'une intervention du type : dégagement de la chaussée suite à un écoulement gravitaire, par exemple ?

Où dans l'entretien ? Quelles autres institutions/Acteurs interviennent dans la gestion de la route ?

Intervenez-vous sur le volet « information des usagers de la route » ?

Comment ? Pourquoi ?

Dans vos missions officielles ou non ?

Avez-vous l'impression que les usagers de la route sont bien informés ?

Pourquoi ?

Des différences selon les usagers ? Par exemple habitants locaux versus touristes ?

Que préconiseriez-vous en termes d'information de la population ?

Le comportement des usagers de la route ? Prennent-ils des risques ? Idem : selon les types d'usagers ?

22. Êtes-vous satisfait de vos moyens de gestion de la route ?

23. Pensez-vous que les utilisateurs de la route soient satisfaits de votre gestion de la route ? Pourquoi ? Avez-vous eu des retours ?

24. Avez-vous des idées pour améliorer votre gestion de la route ?

BIS -si pas parlé du *Pas de l'ours* avant-

J'ai cru comprendre l'existence d'un phénomène de glissement de terrain de grande ampleur au niveau du pas de l'ours, pouvez-vous m'en parler ? (date, point technique, intervention de votre part...)

Pensez-vous que ce soit une zone où les gens se sentent particulièrement en insécurité ?

Pensez-vous que la gestion de cet espace en particulier (nouvelle route, alternance de passage) satisfasse les usagers de cette route ? Qu'en pensez-vous de votre point de vue ?

Comment s'est passée l'information des usagers pour ce phénomène ? (si connaissance)
Faire comparer l'insécurité entre les différents secteurs de la route.

17. Avez-vous d'autres témoignages à me confier ?

25. Avez-vous des documents concernant vos interventions sur la route du Guil à me transmettre ? (Ex : stats des interventions...)

Des données ou doc sur l'accidentologie routière O5 et Guillestrois-Queyras

18. Seriez-vous d'accord si je vous envoie une carte par mail, de placer le plus précisément possible ces éboulements/chutes de rochers dessus que vous avez vécu ou dont vous avez eu connaissance ?

20. Seriez-vous d'accord si je vous envoie une carte par mail, de placer le plus précisément possible les zones où vous vous sentez en sécurité et celle où au contraire vous ne vous-y sentez pas ?

21. Avez-vous une notion de la fréquentation de la route ?

26. Avez-vous des choses à ajouter ?

Merci beaucoup de votre participation. Je vais de mon côté retranscrire notre entretien. Suite à ça, une réunion thématique sur la route du Guil se tiendra avec des acteurs du territoire afin de déterminer comment réaliser une meilleure communication sur les risques présents sur ce trajet. Votre profession étant fortement impactée par cette thématique, je reviendrais vers vous pour vous convier à cette réunion qui aura lieu en juin.

Annexe 3 : Entretien destiné aux usagers

Bonjour, je suis étudiante dans le master Gestion Durable des Territoires de Montagne à Gap et stagiaire dans le cadre du projet PITEM-risk-COM financé par le programme européen de recherche ALCOTRA. Je vous contacte dans le cadre d'une étude concernant les usagers de la route des Gorges du Guil et notamment du *Pas de l'ours*. Dans le cadre de mon stage, je dois réaliser des entretiens individuels avec des personnes fréquentant régulièrement cette route. Pour cela est-il possible de vous interroger sur vos habitudes et vos ressentis concernant les portions de trajets que vous effectuez sur la route entre Ristolas et Guillestre ? Vos réponses me permettront de mieux cerner son utilisation et sa fréquentation, mais aussi ses qualités et ses défauts. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses, ce qui m'intéresse c'est votre avis et vos expériences en tant qu'utilisateur. Vous pouvez à tout instant refuser de répondre à une question. Cependant, votre participation est précieuse.

Est-il possible d'enregistrer notre échange ?

Merci pour votre coopération.

Alors tout d'abord :

1. Pouvez-vous me parler un peu de vous ? Depuis combien de temps habitez-vous dans le coin ?

Relance : Quelles sont vos précédentes résidences ?

2. À quelle période l'utilisez-vous ?

3. Combien de fois y circulez-vous sur une semaine par exemple ? Et sur quelle portion de la route (ex : Entre Aiguilles et Saint-Véran, Guillestre Abries...)

4. Pour quelles utilisations empruntez-vous cette route ? (ex : loisir, travail, obligation personnelle...)

1. Comment qualifieriez-vous la route des Gorges du Guil ?

Avez-vous connu une évolution de la route entre Guillestre et Ristolas depuis votre arrivée sur le territoire ? (Dégradation...)

Au regard de votre expérience/connaissance de cette route, diriez-vous qu'elle peut être un lieu d'insécurité ?

Quels types d'insécurité ? Si plusieurs, les faire classer du plus insécure au moins insécure ?

10. Pouvez-vous me placer votre perception de la route sur une échelle ? (Par exemple, sur une échelle de 1 à 10 -> 1 Pas d'insécurité, je roule comme sur une route normale, voir je fonce -> 10 Insécurité totale, je n'ose plus la prendre ou le moins possible, quitte à rester isolé dans le Queyras)

11. Dans votre vie quotidienne pensez-vous être exposé à d'autres sources d'insécurité ?

Lesquelles ? Pourriez-vous les hiérarchiser ?

(Sanitaire [covid-19]/Naturel [éboulement/inondation/feu de forêt]/Route [accident]/..)

5. Selon vous quels sont les avantages et les inconvénients de cette route ?

[Voir si les phénomènes gravitaires sont mentionnés spontanément.]

Qu'en est-il de l'exposition de la route aux phénomènes gravitaires comme les glissements de terrain, les chutes de blocs, les avalanches ?

Pouvez-vous m'en dire plus sur ces phénomènes dans le Queyras : fréquence, période...

Existe-t-il des zones particulières sur la route départementale où vous avez eu connaissance de phénomènes récurrents ?

Avez-vous des événements sur la route des gorges du Guil qui vous ont marqué plus que d'autres ? [Anecdotes] (bien demander la localisation avec toponymes pour ensuite géolocaliser sur une carte)

Pouvez-vous me donner plus de détails sur ces vécues ? (ex : date, lieu, désagrément...)

14. Par quels moyens vous tenez-vous informé de l'état de la route ?

Avez-vous l'impression que les autres usagers de la route sont bien informés (ex : touristes) ?

Y voyez-vous des différences ? Pourquoi ?

15. Ces informations modifient-elles votre comportement ? (Je décale mon départ...)

Que préconiseriez-vous en termes d'information de la population ?

Pouvez-vous me décrire le comportement des usagers de cette route ? Prennent-ils des risques ? Idem : selon les types d'usagers ?

12. Pouvez-vous me parler de la gestion de la route des Gorges du Guil ?

13. En êtes-vous satisfait et pourquoi ?

24. Avez-vous des idées pour améliorer cette gestion de la route ?

BIS-si pas parlé du *Pas de l'ours* avant- Il existe un phénomène de glissement de terrain de grande ampleur au niveau du pas de l'ours, pouvez-vous m'en parler ? (date, connaissance du sujet)

Est-ce que la gestion de cet espace en particulier (nouvelle route, alternance de passage) est satisfaisante selon votre point de vue ?

Comment avez-vous été informé de cet événement ?

Est-ce une zone où vous vous sentez particulièrement en insécurité ?

Vous y sentez-vous plus en insécurité que sur les autres secteurs de la route ?

Relance : en comparaison avec les Gorges du Guil ?

Avez-vous d'autres témoignages à me confier ?

18. Seriez-vous d'accord si je vous envoie une carte par mail, de placer le plus précisément possible ces éboulements/chutes de rochers dessus que vous avez vécu ou dont vous avez eu connaissance ?

20. Seriez-vous d'accord si je vous envoie une carte par mail, de placer le plus précisément possible les zones où vous vous sentez en sécurité et celle où au contraire vous ne vous-y sentez pas ?

21. Avez-vous une notion de la fréquentation de la route ?

26. Avez-vous des choses à ajouter ?

16. Pouvez-vous me donner quelques renseignements personnels pour compléter cet interview ? [Suivant les informations récupérées avant]

Quel âge avez-vous ?

Quelle est votre situation professionnelle ? Votre activité professionnelle ?

Où habitez-vous ? (Quartier ou zone)

Où se situe votre lieu de travail ?

Avez-vous des enfants ? sont-ils scolarisés ? Quels sont leurs modes de transport scolaires ?

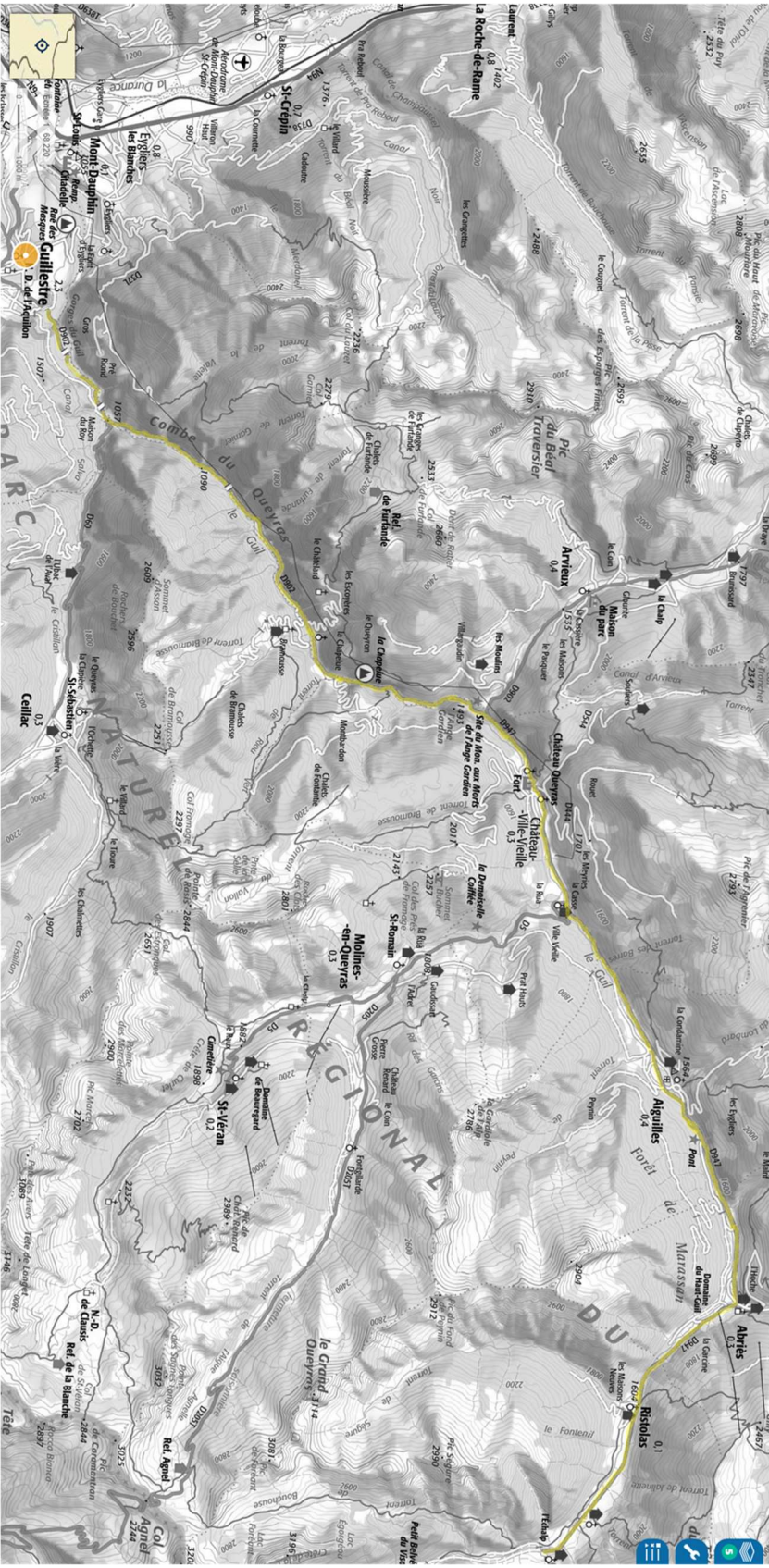
Merci beaucoup de votre participation. Je vais de mon côté retranscrire notre entretien. Suite à ça, une réunion thématique sur la route se tiendra avec des acteurs du territoire afin de déterminer comment réaliser une meilleure communication sur les risques présents sur ce trajet. Je pourrais revenir vers vous si vous le souhaitez, pour vous faire part des résultats.

Annexe 4 : Grille d'analyse usager :

	Thème 1 : L'habitat		Thème 2 : Vie en ville		Thème 3 : Travail		Thème 4 : Vieillesse		Thème 5 : Environnement		Thème 6 : Santé	
	Impact de l'habitat	Impact de l'habitat	Impact de l'habitat	Impact de l'habitat	Impact de l'habitat	Impact de l'habitat	Impact de l'habitat	Impact de l'habitat	Impact de l'habitat	Impact de l'habitat	Impact de l'habitat	Impact de l'habitat
Usager 1	Qualité de vie	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort
Usager 2	Qualité de vie	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort
Usager 3	Qualité de vie	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort
Usager 4	Qualité de vie	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort
Usager 5	Qualité de vie	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort
Usager 6	Qualité de vie	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort
Usager 7	Qualité de vie	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort
Usager 8	Qualité de vie	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort
Usager 9	Qualité de vie	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort

Satisfaction	Thème 7 : Pas de l'ours			
	Connaissances	Satisfaction gestion	Information	Insécurité
Toujours actif en cas de neige, donc pas de soucis	Aucune			Pas de trajet régulier, donc pas d'avis
Bonne gestion dans l'ensemble	Sentiment de blocage du côté d'Abries. Bonne idée de faire une route sur un terrain qui bouge aussi ?	Gestion OT : permanence d'information situation, horaire, etc... Entretien régulier, hiver dernier c'était la route la plus déneigée de Hautes-Alpes	Permanence d'information	Oui plus qu'ailleurs
Satisfait, le "chasse-cailloux" passe régulièrement, les infos par les panneaux sont bien. Bonne réactivité des agents.	Bonne connaissance, sentiment impressionnant par rapport à l'ampleur du phénomène, mais comme il n'a pas une utilisation régulière il n'a pas la même vision que les autres et peu d'information précises	Bonne gestion dans le levée de fond et mobilisation d'acteurs pour refaire une nouvelle route. Réactivité pour la fermeture de la route. Intelligence des solutions pour les travaux (délais de passage pour la route...)	Connaissance grâce au terrain fait sur Aiguilles au dessus du glissement. Paysage quotidien, discussion, collègue...	Pas spécialement d'insécurité car bonne gestion.
Satisfaite, ils ne peuvent pas faire plus. La route sera abimée quoi qu'il arrive	Glissement du pas de l'ours, très important à sa connaissance, impressionnant et dingue. Elle a vécu le phénomène (vu bouger), beaucoup d'inquiétude, de chose complexe, l'économie en a souffert. Pas possible de virer les gens d'Abries et Ristolais mais ça aurait coûté moins d'argent. Elle pense pas que la route sera durable	Bonne gestion, mais peut être miser sur le tunnel (coûterai moins d'argent que maintenant)	Bouche à oreille, malgré une communication officielle	Oui un peu, elle n'y resterait pas (sur les deux versants)
Impressionné de l'entretien des routes ici, et de la rapidité d'intervention. Utilisation du mot "fabuleux" pour le suivi de la route	Très bonne connaissance : alimente la page fb du pas de l'ours en mettant des photos de l'évolution des travaux/glissement, partant du tunnel. Théorie de la faille qui se remplit, impossibilité de la vague de submersion	Nouvelle route bien faite avec de bons virage, belle évolution de l'alternat	Communication sur la vague de submersion qu'il l'a énérvé (trop de com alarmante ?). Il promeut la communication positive. Organisation de réunion, mais manque d'information selon lui (courrier, affichage public avec compte rendu de la réunion...)	Pas d'inquiétude à cause du glissement, pense qu'il va s'arrêter et qu'on va reprendre l'ancienne route
Ils font du bon boulot, passages réguliers	Préférée que ça n'arrive pas, augmentation du temps entre Abries et Aiguilles, obstacle qui éloigne les villages	Ils ont fait ce qu'ils ont pu mais il a pas d'avis positif ou négatif	Information visuelle	Pas d'inquiétude, elle est sécurisée
Oui satisfait, moyen mis là où il y a besoin	Limite ses déplacements à cause du pas de l'ours	Des choix pas forcément judicieux ont été faits, mais c'est pas pire, ils attendent d'avoir une vraie route	Informations visuelles	Pas forcément car habitude et utilise des routes pires dans le cadre de son boulot
Assez réactif, efficaces, rien à leur reprocher.	Pas grand-chose, route un peu en mauvais état	Pas de reproche, réduction de l'alternat à 4min, satisfaite en général	Mail de la mairie d'Abries	Plus qu'ailleurs avec un virage dangereux surtout avec de la neige.
Très satisfait de la gestion par rapport au type de la route, les agents sont dispo...	Très bonne connaissance de l'historique et de la gestion (pas vraiment du phénomène en lui-même ?)	Plutôt satisfait de temps de réaction, mais ils auraient pu s'en occuper avant.	On y est donc on l'a vu.	

Annexe 5 : Carte utilisée pour les entretiens



Annexe 6 : Les risques, plans et arrêtés par commune

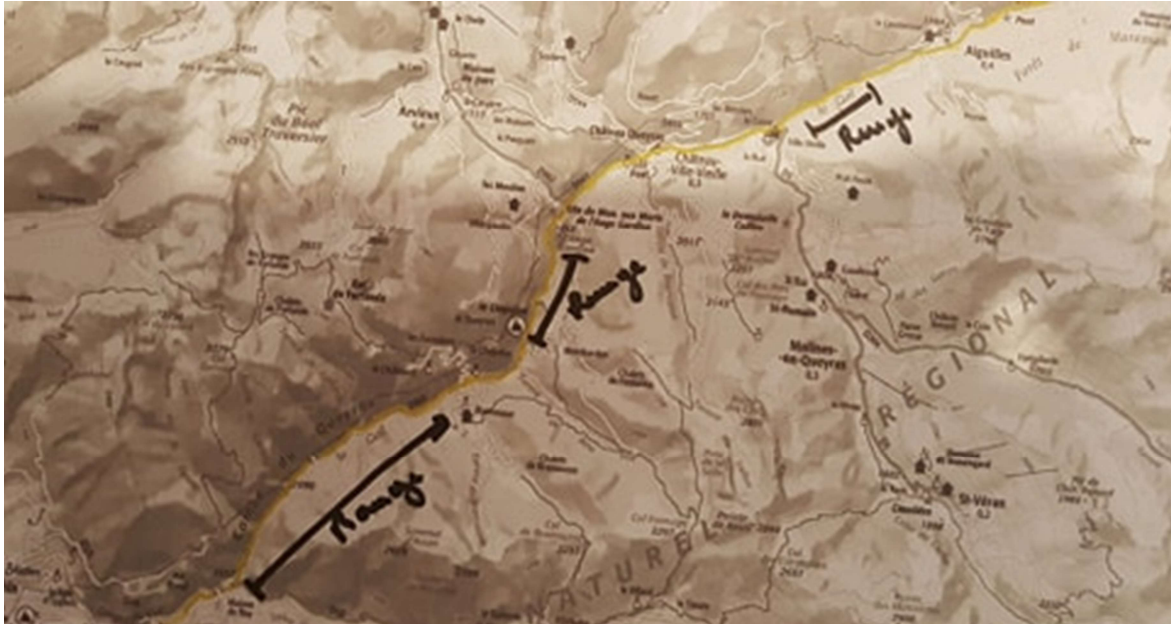
	Risque feu de forêt	Risque inondation	Risque avalanche	Risque mouvement	Risque sismique	Risque industriel
Guillestre						
Eyglier						
Arveux						
Château-Ville-Vieille						
Aiguilles						
Abries						
Ristolas						

	Présence d'un CATNAT	Date CATNAT	Info CATNAT	Présence d'un PPR	Date PPR	Présence PCS	Présence d'un PAP1	Date PAP1
Guillestre	Oui		2000 Inondation et coulée de boue	Oui	2000 Non		Oui	2013-2017
Eyglier	Oui		2008 Inondation et coulée de boue	Oui	2009 Non		Oui	2017
Arveux	Oui	2008-2011-1983	Inondation et coulée de boue	Oui	2006 Oui		Oui	2013-2017
Château-Ville-Vieille	Oui	2000	Inondation et coulée de boue	Oui	2006 Oui		Oui	2013-2017
Aiguilles	Oui	2008-2000-2018	Avanche-Inondation et coulée de boue-Mouvement de terrain	Oui	2018 Oui		Oui	2013-2017
Abries	Oui	2008-2000-2008	Avanche-Inondation et coulée de boue-Inondation et coulée de boue	Oui	2009 Oui		Oui	2013-2017
Ristolas	Oui	2008-2000-2008-2012	Avanche-Inondation et coulée de boue-Inondation et coulée de boue	Oui	2002 Oui		Oui	2013-2017

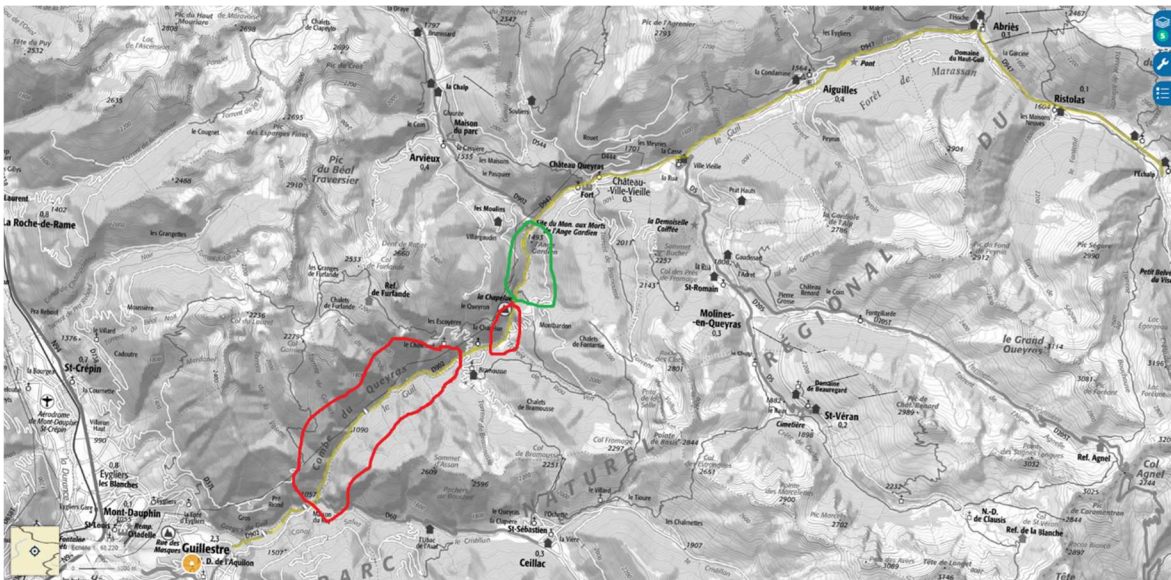
Annexe 7 : Cartes usagers sur leur perception des insécurités pour la RD902-947

Rappel : Les consignes étaient « entourez en vert les zones où vous vous sentez en sécurité et en rouge les zones où vous avez une sensation d'insécurité. »

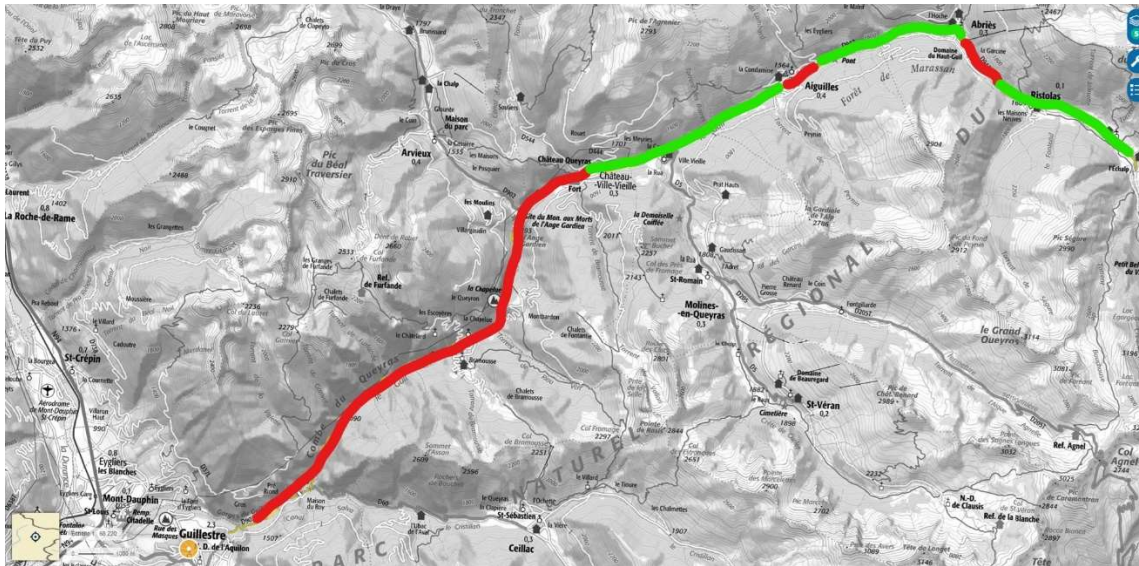
Carte 1 :



Carte 2 :

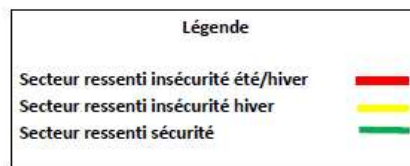
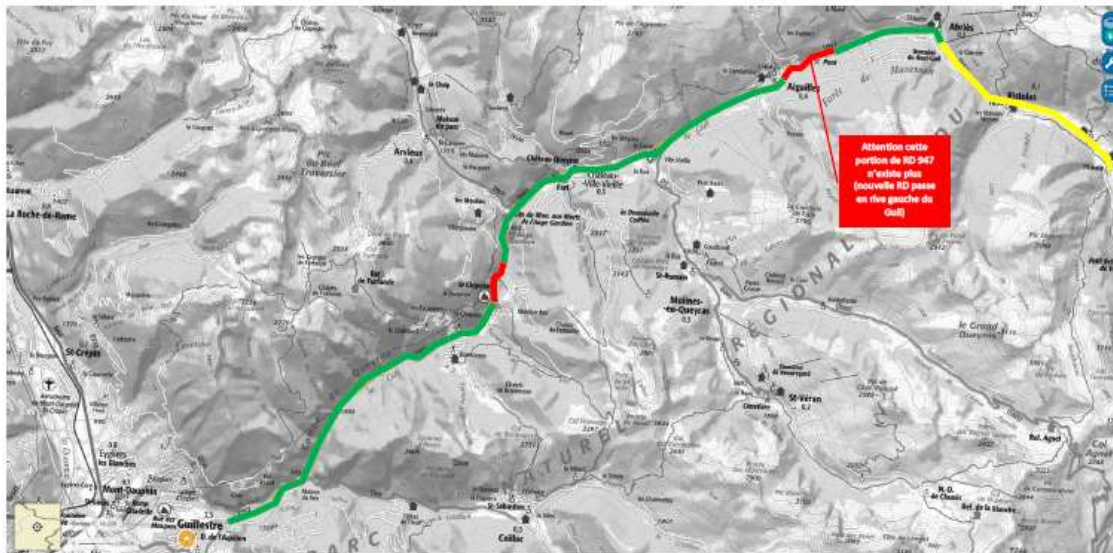


Carte 3 :



Carte 4 :

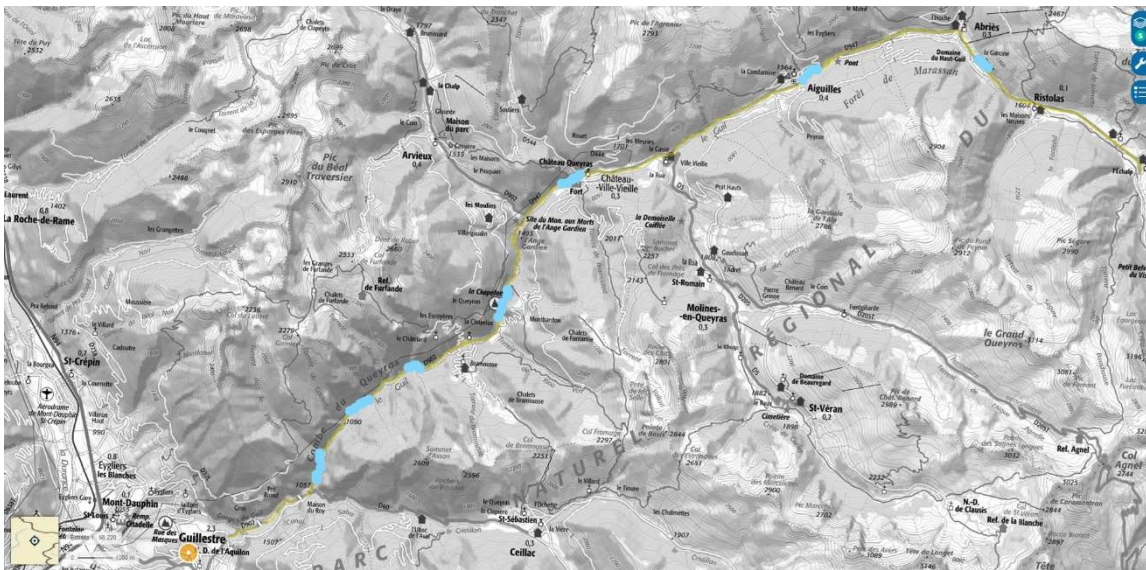
Secteur sécurité / insécurité



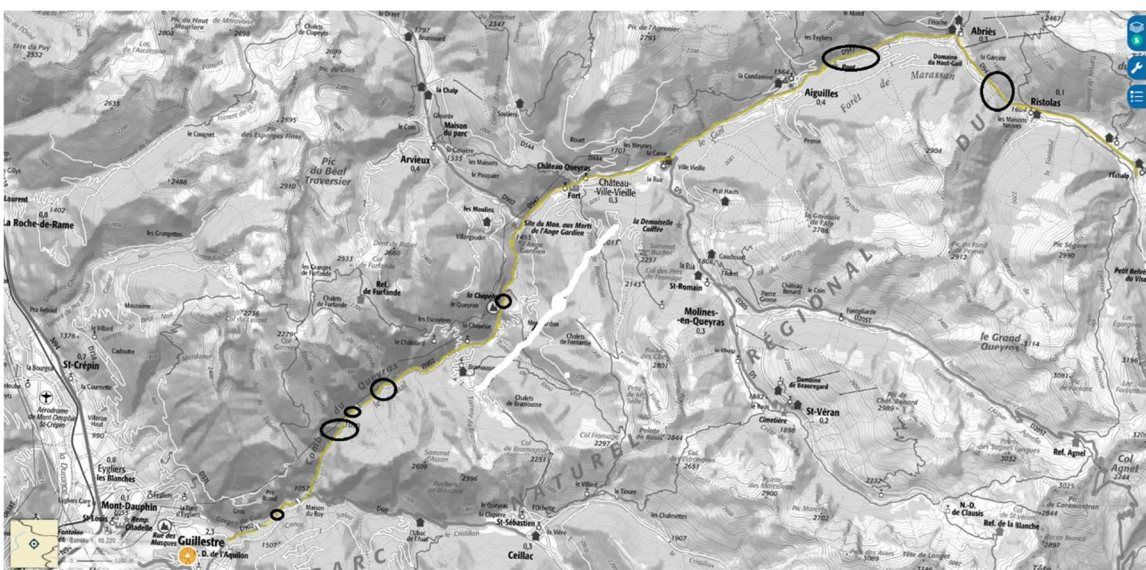
Annexe 8 : Cartes usagers sur leur connaissance de phénomène gravitaire pour la RD902-947

Rappel : Les consignes étaient « marquez d'un point ou d'un trait les zones où vous avez constaté ou eu connaissance d'un phénomène gravitaire (avalanche, chute de bloc, éboulement, glissement de terrain...)

Carte 1 :

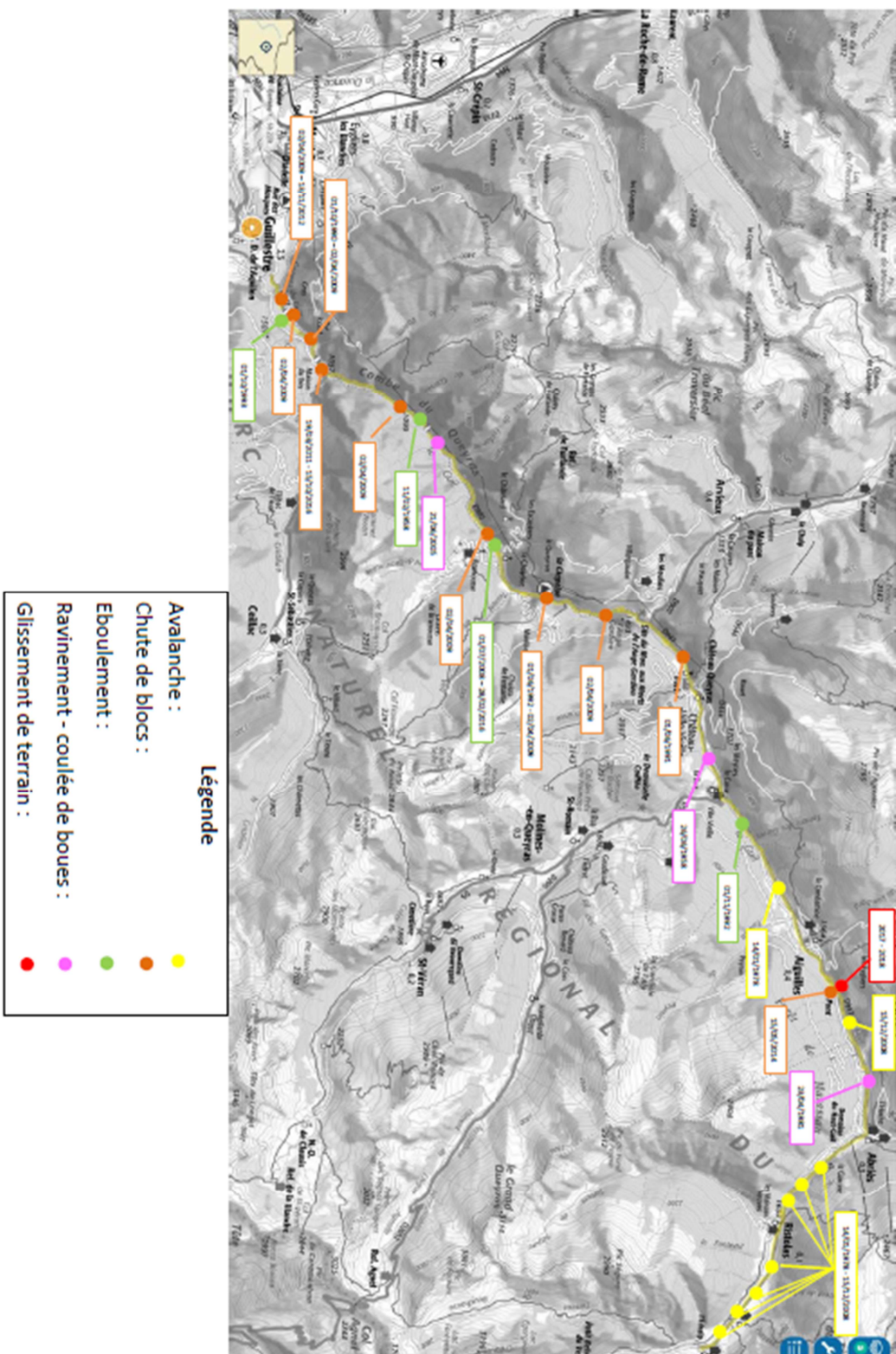


Carte 2 :



Carte 3 :

Emplacements et dates d'événements correspondant à un phénomène gravitaire sur les RD 947 et RD 902
(avalanche, chute de bloc, éboulement, coulée de boues, glissement de terrain)



Annexe 9 : Analyse des types de posts Facebook

Personne	Sujet	Date	Commentaire
[REDACTED]	Post Informatif	11-mars-20	Sur FB : [REDACTED]
[REDACTED]	Post informatif	13-mars-20	Sur FB : Habite à [REDACTED]
[REDACTED]	Post informatif	12-mars-20	Sur FB : Gestionnaire à [REDACTED]
[REDACTED]	Demande d'information	25/06/2019	
[REDACTED]	Réponse informative	25/06/2019	
[REDACTED]	Réponse informative	25/06/2019	

[REDACTED]	Commentaire informatif + réaction positive	25/06/2019	Sur FB : Habite [REDACTED]
[REDACTED]	Réponse informative	25/06/2019	Sur FB : Gère le gîte [REDACTED]
[REDACTED]	Réponse réaction négative	25/06/2019	Sur FB : Réserv [REDACTED]

[REDACTED] Heureusement personne au moment de la chute !!!
Apparemment ré -ouverture prévue sur info route à 13h

J'aime · Répondre · 12 sem 👍❤️ 2

[REDACTED] ils ont dégagé avant ... je suis passée à 11h30

J'aime · Répondre · 12 sem

[REDACTED] Super 🙌 encore une belle preuve de réaction rapide Bravo aux entreprises

J'aime · Répondre · 12 sem 👍 4

[REDACTED] Deuxième en 8 jours !!

J'aime · Répondre · 12 sem

[REDACTED]	Post informatif	23/12/2019	Sur FB : Infirmière des Hautes-Alpes, habit [REDACTED]
------------	-----------------	------------	--

[REDACTED] 23 décembre 2019

Route bloquée dans les gorges, chute de rocher...




👍👎👏 207 74 commentaires 372 partages

J'aime · Commenter · Partager

[REDACTED]	Post informatif	07/12/2019	Info FB : Habite a [REDACTED]
------------	-----------------	------------	-------------------------------

[REDACTED] 7 décembre 2019

Hier soir éboulement dans la ligne droite après l'embranchement pour Ceillac direction le Queyras




	Post informatif	25/06/2019	Sur FB :Gère le gîte
--	-----------------	------------	----------------------

 23 décembre 2019

Route du Guil..le Roy à 10h45




	Post réaction positive	24/12/2019	Info FB : Habite [redacted], travaille à CGI
--	------------------------	------------	--

 24 décembre 2019

Un grand coups de chapeau aux services qui ont très rapidement réagi a l'éboulement sur la route du Queyras et ont rétabli en un temps record la circulation. Et un carton jaune aux responsables de l'entretien des pistes de ski alpin de Molines pour le désastre du samedi de l'ouverture (désastre pour la majorité des skieurs, ceux qui paniquent dans la neige fraîche et qui auraient aimé qu'on les prévienne au bas des remontées mécaniques de l'état des pistes)

	Post réaction négative	24/10/2019	
--	------------------------	------------	--

 en colère. 24 octobre 2019

Au vue de la pluie cette nuit on s'attendait à ce que le pas de l'Ours soit pas top mais là ça dépasse tout. Aucun passage de nettoyage alors que nous sommes nombreux à descendre travaillés avant 7h???!!!! Des cailloux rochers qui restent coincés sous les voitures bien dans les virages sans visibilité (mon cas ce matin je croise les doigts pour rien avoir cassé)!!! Entre ça le non balayage les soirs et vendredi après le passage des ouvriers (cailloux boue..). Super 🙄👎

18 7 commentaires 4 partages

J'aime Commenter Partager

Texte poétique 04/05/2018 Gérant du [redacted]

[redacted] Admin · 4 mai 2018

"Ce fut la route, avant, dans un autre temps.
Ce sera un bel endroit d'études géologiques ; désormais les étudiants en géologie ne s'arrêteront plus seulement dans les gorges mais viendront jusque dans le Haut Guil.
Il y avait déjà l'ancienne route des gorges et maintenant il y a l'ancienne route du haut Guil...
Vue de la déviation rive gauche en attendant la nouvelle route... 🙄🙄🙄🙄"

Dixit Maya Bernadette Lambert.



Post réaction négative 21/04/2020

[redacted] ▶ **Pas de l'Ours** en Queyras, infos, questions, discussions...
1 h · 🌐

FURIEUSE
Beaucoup beaucoup de pierres sur le pas de l'Ours dont de grosses !! Il y a encore des personnes qui sont obligés de travailler si en plus il faut y laisser sa voiture 🙄🙄. A ce rythme on finira par plus passé.. aucun passage de nettoyage avant 7h?? Grrrrr

👍 3

👍 J'aime 💬 Commenter ➦ Partager

Annexe 10 : Tableau de comparaison des posts Facebook, des articles de presse et des arrêtés de CATNAT

Guillestre	Date	01/01/2000		03/01/2012	13/11/2012
	CATNAT	Inondation et coulée de boue			
	Évènement presse		Blocage routier à cause d'intempérie et de non-connaissance		Eboulement RD902 (entre guillestre et Montgovie)
Eygliez	Évènement FB				
	Date	01/01/2008		05/11/2014	
	CATNAT	Inondation et coulée de boue			
Arvieux	Évènement presse				
	Date	01/01/1995		01/01/2008	01/01/2011
	CATNAT	Inondation et coulée de boue	Avalanche		Avalanche
Château-Ville-Vieille	Évènement FB				
	Date	01/01/2000		06/11/2011	26/04/2017
	CATNAT	Inondation et coulée de boue			
Aiguilles	Évènement presse				
	Date	01/01/2000		01/01/2008	18/04/2017
	CATNAT	Inondation et coulée de boue	Avalanche		
Abries	Évènement presse				
	Date	01/01/2000		01/01/2008	01/01/2008
	CATNAT	Inondation et coulée de boue	Avalanche		Inondation et coulée de boue
Ristolas	Évènement presse				
	Date	01/01/2000		01/01/2008	01/01/2008
	CATNAT	Inondation et coulée de boue	Avalanche		Inondation et coulée de boue

Historique évènement (source coupure de presse)						
	07/01/2015	04/05/2015	13/06/2015	25/03/2016		
séisme (2,1)		Risque industriel (Feu sur un silo de menuiserie)	Bloc de pierre entre le Guillestre et la vallée du Queyras (à cause de pluies)	Déblaiement suite à éboulement		
	31/01/2012	14/02/2013	29/12/2019			
Sécurisation gorges du Guil		Avalanche (sans victime)	Eboulement			
			Eboulement			
	20/04/2017	01/08/2017	03/11/2017	01/01/2018		03/04/2018
				Mouvement de terrain		
Purge du glissement		Evaluation risque sismique glissement de terrain	Prospection pour un tunnel rive droite			Remise en état de la route (déformation)
	06/04/2013	11/12/2014	08/03/2017	18/07/2018		
Exercice simulation inondation		Séisme (1,6)	Avalanche (sans victime)	Financement nouvelle route pas de l'ours		
	01/01/2012	11/09/2012				
Inondation et coulée de boue						
		Inondation (cru du Guil)				

Résumé :

Dans cette étude, il sera question de comprendre comment sur le territoire du Queyras, la proximité d'un risque sur un trajet quotidien influence la perception de la sécurité chez les conducteurs. Dans un deuxième temps c'est le système d'accès et de diffusion de l'information concernant ces risques, notamment gravitaires qui sera étudié. Pour répondre à ces interrogations, des outils comme des entretiens semi-dirigés, de la cartographie ou encore le réseau social Facebook seront mobilisés afin de comprendre les dynamiques sociologiques concernant les risques, qui se sont créées au sein de ce territoire. Ainsi après analyse des documents, plusieurs points ressortent clairement. Tout d'abord la connaissance des risques qui menacent la RD902-947 par les usagers réguliers acquise par leur expérience, permet à ceux-ci de relativiser l'insécurité qu'il peut y avoir sur certaines portions de la route. Ainsi contrairement aux touristes, ils s'autorisent des comportements que l'on pourrait caractériser de "dangereux". Concernant la communication sur les risques, il existe un réel décalage entre la communication dite "officielle", fournie par les institutions et celle qui est employée par les locaux. C'est par ailleurs sur ce point qu'il sera important de se concentrer durant le futur focus group qui sera organisé en automne 2020.

In this study, it will be a question of understanding how on the territory of Queyras, the proximity of a risk on a daily journey influences the perception of safety among drivers. Secondly, the system for accessing and disseminating information concerning these risks, in particular gravity, will be studied. To answer these questions, tools such as semi-structured interviews, cartography and even the Facebook social network will be mobilised in order to understand the sociological dynamics concerning the risks, which have been created within this territory. So after analysing the documents, several points stand out clearly. First of all, the knowledge of the risks that threaten the RD902-947 by regular users, acquired through their experience, allows them to put into perspective the insecurity that there may be on certain portions of the road. So unlike tourists, they allow themselves behaviours that they might characterise as "dangerous". Concerning risk communication, there is a real gap between the so-called "official" communication provided by the institutions and that used

by the locals. It is also at this point that it will be important to focus during the future focus group which will be organized in autumn 2020.

Mots clefs : Risques naturels, Queyras, communication, réseau social, perception, sécurité
: Natural risk, Queyras, communication, social network, perception, security