

15/06/2023
Forum de co-construction
Breil-sur-Roya



La vallée de la Roya : de la crise environnementale aux innovations socio-spatiales.

Les petites lignes ferroviaires,
vers la construction de nouvelles
territorialités ?



La vallée de la Roya : de la crise environnementale aux innovations socio-spatiales.

Les petites lignes ferroviaires, vers la construction de nouvelles territorialités ?

Programme de recherche lauréat de la consultation POPSU Territoires 2020

Angelo Bertoni - ENSA de Strasbourg, AMUP

Gabriele Salvia - ENSA Marseille, Project[s] / Tiers LAB

Marion Serre - Ecole des Arts Décoratifs, Ensadlab / Project[s] / Tiers LAB

Ornella Zaza - Université Côte d'Azur, URE Transitions - Média Savoirs Territoires

La situation de crise provoquée par les intempéries exceptionnelles d'octobre 2020 a rendu plus visibles les problématiques d'enclavement des territoires de la vallée de la Roya et a provoqué un effet levier pour l'émergence de nouvelles dynamiques socio-spatiales. La petite ligne ferroviaire reliant Nice/Vintimille à Tende, seule infrastructure peu endommagée, est devenue une véritable « ligne de vie » pour ces territoires, ravivant les mobilisations des habitants, société civile et élus pour son maintien. Trois chantiers de recherche ont été conduits et mis en dialogue. Un chantier théorique, fondé sur l'analyse des documents réglementaires (diagnostics, SCOT, PLU, projets récents et en cours, etc.) et la production théorique sur l'innovation sociale et le rapport montagne-métropole en aménagement. Un chantier empirique, qui, à travers l'expérience des lieux, a permis la compréhension des réseaux d'acteurs et la connaissance des récits sur la vallée, ainsi que des caractéristiques et temporalités des innovations socio-spatiales aujourd'hui à l'œuvre. Un chantier opératoire, avec la mise en place d'un processus de recherche-action multi-acteurs et multi-sites, fondé sur des ateliers de co-construction. Ce forum constitue l'étape finale de la recherche-action et vise à favoriser l'émergence d'une vision partagée entre les acteurs institutionnels et la société civile. Le format choisi est celui de deux tables rondes, permettant de croiser les résultats de l'équipe de recherche avec les travaux d'autres chercheurs, français et étrangers, et l'expertise des acteurs locaux.

Forum de co-construction 15 juin 2023

Breil-sur-Roya

9h30

Mot d'accueil

Sébastien Olharan, Maire de Breil-sur-Roya (sous réserve)

Hélène Milet, Directrice du programme POPSU Territoires

Xavier Pelletier, Préfet délégué à la Reconstruction des vallées (sous réserve)

10h15

Présentation du projet de recherche

10h30

Première table ronde : *La ligne de train comme patrimoine de projet dans la construction de la métromontagne*

12h30

Déjeuner

14h

Deuxième table ronde : *Innovations socio-spatiales en temps de crise : entre initiatives citoyennes et stratégies institutionnelles*

Départ de la gare de Breil-sur-Roya à la Brigue (parcours en train)

16h

Visite de terrain

18h

Fin de la journée

PREMIERE TABLE RONDE

La ligne de train comme patrimoine de projet dans la construction de la métromontagne

équipe de recherche :

Angelo Bertoni - ENSA Strasbourg

Gabriele Salvia - ENSA Marseille

invités extérieurs :

Alain Guez - ENSA Paris-Malaquais

Antoine Petitjean - (apm) associés

acteurs du territoire :

Frédérique Bertoncello et Clara Descamps - Observatoire de la Transition Écologique
et Citoyenne Côte d'Azur

Léah Sekiou - Communauté d'Agglomération de la Riviera Française



La Vallée de la Roya a la particularité d'être un territoire de montagne transfrontalier, défini par des limites géographiques et administratifs à cheval entre la France et l'Italie. Dans ce contexte, la ligne ferroviaire a une position stratégique : elle relie les villages de montagne à la métropole littorale Nice Côte d'Azur et elle assure la liaison transfrontalière France-Italie, en reliant la vallée à Vintimille, au sud, et à Cuneo-Turin au nord. Cette ligne constitue aussi l'ossature du système villageois valléen : la plupart des services, des activités économiques et des centres habités de la vallée de la Roya se déploient autour du chemin de fer et de ses gares. Parfois en s'adaptant, parfois en franchissant la topographie, en reliant les villages entre eux, et les villages à la ville, le train a façonné la forme urbaine et la manière d'habiter la vallée.

Cette infrastructure s'affirme donc à la fois comme un axe structurant entre deux aires métropolitaines transfrontalières et comme la colonne vertébrale du système villageois valléen. Ce qui nous amène à réinterroger, d'une part, les relations entre métropole et arrière-pays et, d'autre part, les relations entre les villages au sein de la vallée.

Dans ce contexte, la notion de métromontagne développée par le géographe italien Giuseppe Dematteis (2012) nous permet de porter un nouveau regard, capable de questionner les échanges, les usages et imaginaires qui structurent la vallée de la Roya en lien avec les territoires métropolitains environnants, jusqu'au-delà de la frontière italienne. Le terme « métromontagne » veut déconstruire l'image d'une métropole séparée du reste du territoire et mettre en évidence les relations vertueuses possibles entre ces deux entités. Il s'agit d'un concept permettant d'interroger les interactions entre deux mondes différents, la ville et la montagne, et de penser un développement socialement et économiquement soutenable. Ce regard nous permet de dépasser les dualismes opposant métropole-arrière-pays, petites lignes-grandes infrastructures, ville-montagne, prédominance-dépendance, centralité-marginalité, qui enferment trop souvent les territoires à l'intérieur de récits surplombants. Cette représentation nous amènera à repenser les relations entre ces deux échelles - le système de villages valléen et la 'charnière' métropolitaine - dans une perspective de réciprocité. Elle aura des finalités cognitives et prospectives.

Cette table ronde mettra en dialogue deux regards. Dans un premier temps, nous montrerons comment la ligne ferroviaire et ses usages s'inscrivent dans un fonctionnement multiscalair de la vallée de la Roya utilisant la métromontagne comme clé interprétative. Par l'analyse des territoires et des imaginaires liés à l'infrastructure, il s'agira de : parcourir l'évolution des relations entre métropole et arrière-pays ; révéler les différentes échelles auxquelles on habite la vallée. Cela nous permettra de montrer l'évolution des relations entre métropole et arrière-pays (la ligne de travail, la ligne internationale, la ligne touristique, la ligne de vie) et d'identifier les différentes échelles auxquelles on habite la vallée : la complémentarité entre les villages, la dépendance de la ville (travail, éducation, loisir), l'importance du train dans les dynamiques résidentielles de la vallée. La représentation de la métromontagne nous permet alors de questionner les échelles actuelles de prise de décision (gouvernance) et les stratégies de projet pour la reconstruction d'après la crise, nous permettant de questionner la ligne comme patrimoine commun de projet (Guez, 2020).

Dans un deuxième temps, nous regarderons le patrimoine matériel et immatériel représenté par la ligne ferroviaire (les gares, les ouvrages d'art, les paysages traversés, etc.) pour mettre en perspective son devenir comme enjeu stratégique pour l'aménagement de la vallée, mais aussi pour l'affirmation de son identité. Regarder la ligne ferroviaire dans sa dimension multiscalair, permettra d'apprécier les différentes formes spatiales qui la définissent (le linéaire des voies ; l'architecture des gares ; les abords des gares et des sites ferroviaires) et de dépasser la lecture de l'infrastructure par le simple prisme de l'efficacité des mobilités (quotidiennes, touristiques). Les éléments qui constituent la ligne peuvent alors être regardés tels que des objets patrimoniaux du quotidien, supports des pratiques habitantes, et comme les supports des imaginaires liés aux futurs projets pour la vallée (en lien avec les entretiens et la consultation citoyenne). La notion de patrimoine de projet (Laousse, 2020) peut être utilisée pour enrichir les orientations de développement qui s'appuient sur le tourisme comme principal atout pour la vallée (Lazzarotti, 2011). La lecture patrimoniale peut alors faire émerger ou renforcer l'identité de la vallée : valorisant les liens entre passé et futur, entre habitants et usagers/touristes. La métromontagne offre le cadre que nous avons choisi pour cette lecture.

DEUXIEME TABLE RONDE

Innovations socio-spatiales en temps de crise : entre initiatives citoyennes et stratégies institutionnelles

équipe de recherche :

Marion Serre - Ecole des Arts Décoratifs

Ornella Zaza - Université Côte d'Azur

invités extérieurs :

Mikaël Chambru - Université Grenoble Alpes

Jean-Baptiste Grison - Université Grenoble Alpes

acteurs du territoire :

Anouk Migeon - Atelier rural



Depuis la catastrophe naturelle, l'infrastructure ferroviaire traversant la vallée de la Roya a été le support de pratiques quotidiennes et exceptionnelles portées par des acteurs autres que ses gestionnaires (SNCF Réseau et RFI), notamment les collectivités, les habitants et les associations. La route ayant été coupée, la ligne a joué un rôle clé -celui d'une "ligne de vie" assurant le transport des personnes, du matériel et des denrées alimentaires. Les gares et les espaces adjacents ont été investis de manière inédite : hébergement d'urgence, pôle d'échange intermodal (trains, navettes, hélicoptère), cuisine et friperie solidaires, cellule psychologique... La transformation de ces espaces ferroviaires, vacants pour la plupart, a remis en lumière le potentiel foncier qu'ils représentent et (ré)activé des envies de projet portés par les habitants et les élus : tiers lieux ruraux, espaces agricoles mutualisés, réactivation des filières artisanales locales. Ces initiatives relèvent de l'innovation socio-spatiale : elles sortent des radars plus classiques de la planification territoriale ou des logiques de marché (Klein, Harrisson, 2007) et s'imposent comme des actions portées par les acteurs locaux pour les besoins locaux.

En plus d'agir comme un révélateur, le temps de crise a aussi été un moment catalyseur et fédérateur. D'un côté, les habitants et les élus ont investi des espaces et inventé des formes d'organisation pour faire face à l'urgence (comités de pilotage improvisés, gestion conjointe de la logistique et des espaces de solidarité). De l'autre, l'Etat s'engage dans le processus de reconstruction, en lançant notamment une grande concertation pour répertorier les initiatives existantes et faire émerger des nouveaux projets. On observe alors le passage d'une participation spontanée à une participation instituée, dont l'objectif affiché est d'articuler initiatives citoyennes et stratégies institutionnelles dans une logique de co-construction. Toutefois, ce passage marque aussi un changement substantiel dans le pouvoir d'agir local. Si la concertation a permis d'identifier l'ensemble des idées portées par les citoyens, comment les institutions choisissent-elles les projets à réaliser et qui en seront les porteurs ? N'y-a-t il pas un risque de "pulvérisation" (Lefebvre, 1974) de la pensée territoriale par la dissémination d'une multiplicité d'initiatives ? Dans ce contexte marqué par une forme d'injonction au projet (Boutinet, 2012) liée à l'urgence de la reconstruction, l'ensemble des acteurs et en particulier les porteurs de projet locaux, s'interrogent sur la définition possible d'une stratégie d'ensemble qui saurait prendre en compte les préoccupations environnementales, l'accompagnement social des publics défavorisés, les savoirs et savoir-faire locaux vus comme les valeurs alternatives à la crise du modèle néo-libéral actuel (Fourny, 2018) sur lesquelles se fondent la plupart des initiatives citoyennes observées.

Par ailleurs, les moyens significatifs mis en place pour financer les projets issus de la concertation interpellent à plusieurs titres. Bien que nécessaires pour la reconstruction matérielle de la vallée, ils semblent se focaliser uniquement sur les budgets d'investissement, délaissant le fonctionnement pourtant essentiel à la pérennisation des initiatives qu'ils financent. Mobilisés ainsi, ne risquent-ils pas de ruisseler de façon inégalitaire sur les territoires et pour les acteurs locaux mobilisés ? N'entretiennent-ils pas un "culte de l'urgence" (Aubert, 2018), structurant notre rapport au temps et à l'espace ? Dans un contexte où les habitants sont reconnus comme des acteurs incontournables mais qui risquent quand même de disparaître sous l'égide de la faisabilité des projets, se pose la question du maintien et de la réalité d'un pouvoir d'agir local. En réponse, les processus de capacitation citoyenne voient progressivement le jour. Certaines associations ont choisi de se faire accompagner collectivement par des professionnels de la participation -des acteurs tiers- pour s'outiller d'expertises indépendantes, démontrer la faisabilité de leur projet et ainsi renforcer leur démarche d'interpellation des pouvoirs publics.

Pris dans sa complexité, l'ensemble de ce processus questionne aussi la "montagnité" (Soubirou, Jacob, 2019) dont il serait producteur : les projets se dessinant après-crise, à la croisée des initiatives citoyennes et des stratégies institutionnelles, puisent d'une part dans l'héritage montagnard local et d'autre part dans les dynamiques et modèles plus urbains. Regarder ces interrelations entre métropole et montagne par le prisme de l'innovation socio-spatiale invite à s'interroger sur l'invisibilisation possible d'une culture de montagne mais aussi et surtout à souligner l'émergence de cultures et de compétences croisées entre des acteurs locaux, habitant le territoire pour des raisons diverses (par choix, par contrainte, par appartenance) (Membretti, 2021).

Afin d'apporter des éléments de réponse à ces questions, cette table ronde mettra le cas de la vallée de la Roya en regard avec d'autres situations de crise ayant été marquées par des jeux de tensions et d'articulations entre initiatives citoyennes et stratégies institutionnelles. Nous nous attacherons à considérer la participation comme un processus d'implication pluriel (Deboulet, Nez 2021) afin d'analyser finement les effets des initiatives, des interpellations et des revendications portées par des groupes d'habitants diversifiés sur l'action publique et, réciproquement, les effets non escomptés des dispositifs participatifs sur les modes d'organisation et d'action des habitants. Par le croisement de regards sur différentes situations, nous tenterons collectivement de révéler des processus d'innovation socio-spatiale contribuant à renouveler les possibilités d'une participation démocratique à la production de nos espaces de vie.

Bibliographie

- Allemand, S., Ascher, F., Levy, J. (2005). *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin.
- Andriani, C. (2016), *Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono. Le reti ferroviarie*, Roma, Aracne edizioni.
- Arab, N. (2007). « A quoi sert l'expérience des autres », *Espaces et sociétés*, n°131, p.33-47.
- Barbera, F., De Rossi A. (dir.) (2021), *Metromontagna. Un progetto per riabitare l'Italia*, Donzelli, Roma.
- Berry-Chikhaoui, I., Deboulet, A. (2000). *Les compétences des citoyens dans le Monde arabe. Penser, faire et transformer la ville*, Paris, Karthala.
- Besson, R. (2018). « L'innovation dans les territoires périurbains ou ruraux ? Pour un changement de paradigme ! », *Revue Nectart*, n°7, pp. 110-121.
- Brenner, N. (dir.) (2014). *Implosions/Explosions. Towards a study of planetary urbanization*, Jovis, Berlin.
- Callon, M., Lascoumes, P., & Barthe, Y. (2001). *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris, Seuil.
- Camanni, E. (2002). *La nuova vita delle Alpi*, Torino, Bollati Boringhieri.
- CEREMA (2020). *Quel avenir pour les petites lignes ? Potentiel, technique, gouvernance*. Collection : Connaissances.
- Dematteis G. (2012). « La metro-montagna: una città al futuro », in Bonora P. (dir.), *Visioni e politiche del territorio. Per una nuova alleanza tra urbano e rurale*, Quaderni del Territorio. Collana di testi e ricerche, n°2, Torino.
- Dodier, R., Cailly, L. (2013). *Habiter les espaces périurbains*, Rennes, PUR.
- Fourny, M.-C. (dir.) (2018). « Métropoles alpines. Vers une nouvelle alliance entre villes et montagnes ? », *Journal of alpine research - Revue de géographie alpine*, vol. 106, n°2. URL : <http://journals.openedition.org/rga/4216>
- Guez, A. (2020), « *Petites lignes* » ferroviaires, des infrastructures recyclables. Une exploration, Paris : Éditions Recherches.
- Halleux, J.M., Lambotte, J.M. (2006). « Comment maîtriser la demande en mobilité et limiter la dépendance automobile par l'aménagement du territoire ? », *Les Cahiers du CEPESS*, pp. 23-43.
- Jacob, L. (2018). « Réformes territoriales et modifications des rapports ville-montagne dans les Alpes-Maritimes », *Journal of alpine research - Revue de géographie alpine*, vol. 106, n°2. URL : <https://journals.openedition.org/rga/4107>
- Laousse, D. (2020). « Les 'petites lignes' : un patrimoine de création ? », dans Alain GUEZ (dir.), « *Petites lignes* » ferroviaires, des infrastructures recyclables. Une exploration, Paris : Éditions Recherches, pp. 39-45.
- Lazarotti, O. (2011). *Patrimoine et tourisme : Histoires, lieux, acteurs, enjeux*, Paris : Éditions Belin.
- Le Masson, P., Weil B. (2020). « L'expertise de l'inconnu : les chemins d'une création non destructrice », *Entreprises et histoire*, vol. 98, n°1, pp. 5-14.
- Membretti A. (2021). « Le popolazioni metromontane : relazioni, biografia, bisogni. », dans Barbera, F. De Rossi A. (dir.), *Metromontagna. Un progetto per riabitare l'Italia*, Donzelli, Roma.
- Orfeuil, J.P. (2011), « Dix ans de droit à la mobilité, et maintenant ? », *Métropolitiques*. URL : <https://metropolitiques.eu/Dix-ans-de-droit-a-la-mobilite-et.html>
- Soja, E.W. (2010). *Seeking spatial justice*, Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Spinetta, J.C. (2018), *L'avenir du transport ferroviaire*. Rapport au premier ministre.
- Wolff. J.P. (2019). « Et si l'on pensait une politique du désenclavement pour réduire les inégalités territoriales ? », *DARD/DARD*, n°1, pp. 66-74.

Lieux et accès

Forum : Chapelle de la Miséricorde

7 Place de Brancion, 06540 Breil-sur-Roya

Visite de terrain : Gare de la Brigue

Journée organisée par

Angelo Bertoni, Gabriele Salvia, Marion Serre et Ornella Zaza

Organisation administrative

Mireille Poggetti, TELEMMe, AMU-CNRS : mireille.poggetti@univ-amu.fr

L'équipe de recherche remercie la Mairie de Breil-sur-Roya et l'Office de Tourisme Menton, Riviera & Merveilles (bureau de Breil-sur-Roya) pour la mise à disposition de la Chapelle de la Miséricorde.