

## Construire la territorialité à partir d'une infrastructure pour la mobilité? L'exemple de la ligne des Alpes

Gabriella Trotta-Brambilla, Karine Basset, Anne Coste, Dominique Dalga,  
Nicolas Dubus

### ► To cite this version:

Gabriella Trotta-Brambilla, Karine Basset, Anne Coste, Dominique Dalga, Nicolas Dubus. Construire la territorialité à partir d'une infrastructure pour la mobilité? L'exemple de la ligne des Alpes. CIST2016 - En quête de territoire(s)?, Mar 2016, Grenoble, France. Proceedings du 3e colloque international du CIST, pp.463-470, 2016, <<http://www.gis-cist.fr/hcist2016-17-18-mars-2016en-quete-de-territoires/>>. <hal-01353624>

**HAL Id: hal-01353624**

**<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01353624>**

Submitted on 12 Aug 2016

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Construire la territorialité à partir d'une infrastructure pour la mobilité ? L'exemple de la ligne des Alpes

## AUTEUR-E-S

Gabriella TROTTA-BRAMBILLA, AE&CC – ENSAG (France)  
Karine BASSET, LARHRA-IUG (France)  
Anne COSTE, AE&CC – ENSAG (France)  
Dominique DALGA, IUG (France)  
Nicolas DUBUS, AE&CC – ENSAG (France)

## RÉSUMÉ

Afin de réfléchir aux attentes que les acteurs développent par rapport aux territoires, nous analysons les rapports multiples qui s'instaurent entre les différentes visions des acteurs autour de la relation entre territoire et mobilité, en particulier le système ferroviaire régional et son potentiel en terme de desserte des territoires métropolitains. Nous montrons, de plus, comment la proximité entre chercheurs et acteurs du territoire fait émerger les représentations et les attentes réciproques. La communication proposée s'appuie sur une recherche-action interdisciplinaire conduite au sein du Labex Innovation et territoires de montagne de l'Université Grenoble Alpes en collaboration avec des acteurs locaux (représentants des institutions, du tissu économique et associatif, habitants, etc.). La recherche, en cours, porte sur le rôle de la ligne ferroviaire régionale Grenoble-Veynes-Gap dans la construction de la métropole grenobloise, en formulant l'hypothèse que la menace de fermeture de la ligne est en train de faire émerger plus nettement les attentes et les besoins des territoires métropolitains périphériques vis-à-vis de la réorganisation des périmètres et des pouvoirs.

## MOTS CLÉS

Recherche-action collaborative, recherche-formation, recherche par le projet, système ferroviaire régional, territoire de montagne, territoire métropolitain, mobilisation des acteurs

## ABSTRACT

In this proposition we analyse the expectations stakeholders develop about territories and the different visions they have about the relationship between planning and mobility, especially concerning the regional railway system and its potential in terms of servicing metropolitan territories. We show, moreover, how the proximity between researchers and territorial stakeholders brings representations and reciprocal expectations to emerge. The proposed communication is based on an interdisciplinary action-research conducted within the pole Innovation and Mountain Territories (Labex ITEM) of the Grenoble-Alpes University in collaboration with local stakeholders (representatives of institutions, economic and associative networks, inhabitants, etc.). The research, ongoing, focuses on the role of the regional railway line Grenoble-Veynes-Gap in the construction of the Grenoble metropolis. We formulate the hypothesis that the threat of dismissing the line is bringing out more clearly the expectations and the needs of peripheral metropolitan territories in the context of the current French territorial reorganization.

## KEYWORDS

Collaborative action-research, Research-training approach, Design-led research approach, Regional railway system, Mountain territory, Metropolitan territory, Stakeholders' mobilisation

## INTRODUCTION

Notre communication analyse les rapports multiples qui s'instaurent entre les différentes représentations des acteurs autour de la relation entre territoire et mobilité. En particulier, nous prenons en compte la proximité de plus en plus importante entre chercheurs et acteurs du territoire, qui semble aujourd'hui faire émerger tant les diverses attentes des acteurs que des influences réciproques.

Nous étudions notamment le système ferroviaire régional et son potentiel de desserte des territoires métropolitains. Bien qu'à présent la rentabilité des lignes régionales constitue souvent, pour les exploitants ferroviaires, un argument en faveur de leur suppression, leur rôle est en revanche affirmé par les collectivités territoriales et les habitants, revendiquant le droit à l'égalité des territoires en termes d'équipements et de mobilité. L'injonction au développement durable vient, de plus, exacerber l'opposition entre le volet économique (soutenabilité des coûts) et les volets environnemental (empreinte carbone) et social (desserte du territoire, sécurité du transport). Aussi l'organisation spatiale de la métropole et ses modèles de gouvernance peuvent-ils être réinterrogés dans leur rapport aux transports ferroviaires (notamment si l'on se réfère aux exemples des *S-bahn* allemands, des *passanti* italiens ou des contrats d'axe français) et face à la réforme territoriale en cours.

La réflexion proposée s'appuie sur une recherche-action interdisciplinaire conduite au sein du Labex Innovation et territoires de montagne (ITEM) de l'Université Grenoble-Alpes en collaboration avec des acteurs locaux. La recherche, en cours, porte sur le rôle de la ligne ferroviaire régionale Grenoble-Veynes-Gap (GVG) dans la construction de la métropole grenobloise, en formulant l'hypothèse que la menace de fermeture de la ligne est en train de faire émerger plus nettement les attentes et les besoins des territoires métropolitains périphériques vis-à-vis de la réorganisation des périmètres et des pouvoirs.

### 1. LA MOBILISATION DES ACTEURS POUR LA DÉFENSE D'UNE LIGNE FERROVIAIRE À REQUALIFIER

Le tronçon ferroviaire GVG fait partie de la ligne des Alpes, reliant Grenoble à Marseille. La ligne traverse deux régions (Auvergne-Rhône-Alpes et PACA) et trois départements (Isère, Drôme et Hautes-Alpes), tous situés en milieu alpin. Le territoire concerné est hétérogène : différents degrés d'urbanisation alternent, des centres urbains principaux à la périurbanisation, jusqu'au rural. Des activités économiques diverses (fonctions métropolitaines dans la ville-centre, industrie lourde dans le périurbain, tourisme et activités agricoles en montagne) caractérisent cette portion de territoire. Celle-ci se trouve globalement sous l'influence de Grenoble (du moins jusqu'au col de la Croix Haute) et bénéficie de l'avantage de la proximité de la ville tout en conservant ses atouts propres<sup>1</sup>.

Bien que cette ligne soit une infrastructure techniquement, esthétiquement et historiquement remarquable, elle ne fait pas l'objet d'une valorisation patrimoniale à l'échelle nationale. Au contraire, en tant que voie ferrée régionale nécessitant d'importants travaux de modernisation et traversant des territoires ruraux peu peuplés, la ligne est à présent

---

1 INSEE/Rhône-Alpes, *Lettre n° 11*, décembre 2013, « Alpes Sud Isère : un territoire sous l'influence conjointe de la montagne et de la ville » [[www.insee.fr/rhone-alpes](http://www.insee.fr/rhone-alpes)].

menacée de fermeture. Même si les régions et Grenoble-Alpes Métropole reconnaissent l'importance de la ligne en ce qui concerne la desserte locale et cherchent à rassurer les habitants à propos de leur engagement en faveur de sa sauvegarde, les usagers du train craignent que ce territoire soit de plus en plus démuné d'équipements et d'occasions de mise en valeur de ses ressources. Les acteurs locaux revendiquent ainsi des améliorations importantes tant du service que de l'infrastructure. La difficulté des collectivités territoriales pour faire face aux raisons invoquées par la SNCF a partiellement été compensée par l'activité d'associations comme celle pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes (AGV), existant depuis une trentaine d'années, et le plus récent collectif des usagers de la ligne, à l'origine d'initiatives visant à la faire connaître et la défendre. La médiation mise en place grâce au travail des associations, ainsi qu'à l'engagement de certains des élus régionaux et locaux, a permis le maintien de la gare de Lus-la-Croix-Haute et de son personnel en 2015, alors que sa fermeture était prévue en 2014.

Le cas de la ligne GVG nous semble significatif puisqu'on n'est pas en présence d'attentes passives de la part des acteurs du territoire, mais plutôt d'attendus précis qui sont moteurs d'actions concrètes et diversifiées, engagées tant sur le court que sur le long terme et investissant plusieurs domaines (de la culture à la politique, de l'économie à l'aménagement du territoire).

## **2. CONSTRUIRE UNE RÉCIPROCITÉ DES ATTENTES PAR LA RECHERCHE-ACTION COLLABORATIVE**

Depuis 2014, les acteurs associatifs, disposant des connaissances empiriques liées à la maîtrise d'usage dans un territoire où les ingénieries territoriales sont éparpillées, ont sollicité conjointement l'attention des élus et l'aide du monde académique, afin de démontrer à l'exploitant ferroviaire que la ligne GVG est indispensable dans une perspective de développement territorial équilibré.

Si les attentes des acteurs vis-à-vis des universitaires sont toutes orientées vers le même objectif général (maintien de la ligne et amélioration du service), elles oscillent toutefois entre positionnements différents et entre plusieurs degrés d'exigences. Ces attentes ont été partiellement reformulées par les échanges avec les chercheurs, qui ont proposé une collaboration visant non pas tant à élaborer une expertise technique (dans une logique de *problem-solving*) mais plutôt à explorer librement le sujet afin d'en dégager des nouvelles pistes de réflexion (*problem-setting* ; Schön, 1983).

La recherche-action dite « collaborative » (RAC) nous a semblé être efficace pour construire une certaine réciprocité des intérêts et constituer une interface de coopération entre acteurs qui organisent le territoire et travaux scientifiques favorisant la mise en relation de savoirs hétérogènes et disjoints. Le fondement commun des démarches de recherche-action, comme énoncé par K. Lewin dans ses travaux pionniers sur la dynamique de groupe, est qu'elles naissent « de la rencontre entre une volonté de changement et une intention de recherche », se développent au sein d'un cadre négocié et accepté par tous et mènent conjointement à « un projet de changement délibéré » et à l'avancement des connaissances fondamentales dans les SHS (Lewin, 1947, *in* Liu, 1992). Si la notion de recherche-action a été évoquée de plus en plus régulièrement en France à partir de la fin des années 1970 (Hess, 1983), la collaboration met l'accent sur la réflexivité et la subjectivité des acteurs impliqués dans des processus de recherche

qui peuvent assumer différentes configurations (Gonzalès-Laporte, 2014) et créer des nouvelles synergies.

La mise en œuvre d'un cadre collaboratif, visant à se saisir du problème complexe posé aux acteurs associatifs par le maintien de la ligne ferroviaire, se déploie dans les trois perspectives qui suivent.

#### **La RAC comme occasion pour fédérer les acteurs intéressés**

Afin de construire collectivement tant la problématique que les résultats (Peyrache-Gadeau *et al.*, 2013), il s'agit tout d'abord de proposer une configuration de travail inédite, qui ne correspond à aucun découpage administratif. La réflexion commune vise à vérifier l'hypothèse que l'enjeu de la sauvegarde de la ligne ferroviaire a accru chez les acteurs le sens d'appartenance à un territoire qui ne peut être défini qu'en fonction de la connexion ferroviaire. La singularité de ce territoire résiderait donc dans la synergie particulière entre ses atouts, les souhaits des acteurs ainsi mis en relation et les enjeux de la transition énergétique.

S'agit-il d'une esquisse de territorialisation sous l'influence de mouvements collectifs, dépassant les approches aréolaires (Dupuy, 1991) de l'organisation territoriale et proposant une interprétation réticulaire de la territorialité ?

#### **La RAC comme démarche visant à faire émerger les savoirs locaux**

Le rôle des chercheurs dans la collaboration est envisagé comme catalyseur d'interactions multiples, susceptibles de faire évoluer la formulation des attentes concernant la ligne, tout en les caractérisant spatialement et sociologiquement. À rebours des attentes de certains acteurs, qui souhaitent une expertise technique de la part des chercheurs pour pouvoir se constituer en interlocuteurs légitimes de la SNCF, nous proposons plutôt de faire émerger, par des récits de territoire, la maîtrise d'usage, la mémoire sur la longue période, les désirs partagés. Les matériaux collectés permettraient de nourrir un argumentaire sur des bases qualitatives et non plus seulement comptables, articulant la défense d'une infrastructure de mobilité aux multiples dimensions de la relation de ses usagers au territoire.

#### **La RAC comme caisse de résonance, de la périphérie vers le centre**

Bien que la mobilisation en faveur de la ligne GVG s'inscrive dans la continuité d'une tradition grenobloise où les associations ont eu un rôle de premier plan dans la sensibilisation de la population et des élus pour ce qui est du développement des transports en commun (Novarina, 2001), ici les initiatives n'ont pas été impulsées depuis le centre de la métropole mais depuis sa « périphérie » rurale et montagnarde. Certaines des attentes formulées, en particulier de la part de l'AGV, envisagent la collaboration acteurs/chercheurs comme un appui pour conférer davantage de visibilité aux actions menées en défense de la ligne, dans la perspective de son inscription dans des contrats qui en garantiraient la survie et, si possible, l'amélioration du service aux passagers.

L'inscription territoriale des « mobilisés », renversant le point de vue dominant qui voit la périphérie depuis le centre de la métropole, a-t-elle des impacts sur la nature du territoire dessiné par la mobilisation ?

### **3. UN WORKSHOP POUR FAIRE ÉMERGER LES POTENTIALITÉS TERRITORIALISANTES DE LA LIGNE DES ALPES**

Afin de mieux comprendre les attentes des acteurs relatives à l'avenir de la ligne ferroviaire et la manière dont celle-ci peut participer à la qualification du territoire qu'elle dessert, il est prévu de co-construire, principalement pendant un *workshop* pluridisciplinaire se déroulant en janvier 2016, des réflexions autour d'un projet territorial dont la ligne ferroviaire serait l'épine dorsale. Cet atelier de formation-recherche est envisagé comme une formation *in situ*, pendant laquelle de multiples rencontres avec les acteurs du territoire pourront faire émerger les savoirs locaux et les souhaits récoltés sur le terrain. Le lieu choisi est la commune de Lus-la-Croix-Haute, centre névralgique de la mobilisation, car elle permet de poser plusieurs interrogations à l'égard des recompositions territoriales dans les régions de montagne : située à peine au-delà du périmètre de la métropole grenobloise et à la frontière entre trois départements et deux régions, la commune fait partie de l'intercommunalité du Diois (bien qu'elle en soit séparée par la topographie et que s'inscrive, pour ce qui est des fonctions métropolitaines, dans le bassin de vie grenoblois) et, depuis peu, du parc naturel régional du Vercors (bien que située dans le massif du Dévoluy). Le col de la Croix-Haute représente aujourd'hui une sorte de barrière qui est perçue par les habitants de la commune comme un obstacle aux relations avec Grenoble, qu'ils voudraient renforcer, notamment par le biais de la liaison ferroviaire.

#### **De fortes synergies entre recherche et formation, dans la pluridisciplinarité**

La recherche-action collaborative s'appuie sur trois propositions principales de formation, respectivement en architecture, en urbanisme/aménagement et en économie des transports. Les travaux des étudiants pourront ainsi enrichir la réflexion et participer à la construction d'outils d'aide à la décision pour les acteurs locaux. Une première phase exploratoire de la recherche est envisagée sous la forme d'un *workshop*, principalement financé par le Labex ITEM, s'adressant aux étudiants de différents masters grenoblois (urbanisme, architecture, géographie, histoire) et visant à approcher de plusieurs points de vue les territoires périurbains et ruraux concernés, ainsi qu'à synthétiser des visions prospectives à partir de différentes approches disciplinaires.

#### **Une approche par le projet pour saisir les attentes des acteurs et le potentiel d'un territoire**

Pour réaliser ce *workshop*, nous mettons en place une approche par le projet, entendu comme méthode exploratoire permettant de repérer les éléments d'identification aux lieux susceptibles d'être solidarisés par l'infrastructure ferroviaire. Dans la recherche par le projet, imaginer les possibles transformations du territoire étudié peut tout d'abord être considéré comme une façon (spécifique) de l'appréhender (*designerly way of knowing* ; Findeli *et al.*, 2008) et de produire de nouvelles connaissances le concernant (Viganò, 2014) par la synthèse de données provenant de domaines différents, ainsi que par l'hybridation des méthodes spécifiques à chaque discipline (enquête, prospective, projet spatial).

Mais surtout, la construction d'un ou plusieurs projets territoriaux est ici entendue comme processus capable d'amener les acteurs à expliciter leurs savoirs, besoins et souhaits. Contrairement aux démarches de consultation de la population ou de concertation plus classiques, la co-conception (Ozdirlik et Terrin, 2015) mise en place dans le *workshop*

permet une approche proactive favorisant l'implication des différentes parties prenantes. Pour les étudiants cette expérience représente un avant-goût de leur future pratique professionnelle et pour les acteurs et les chercheurs une occasion d'échange, d'appropriation et d'acculturation réciproque.

#### 4. PERSPECTIVES

Les questionnements décrits se situent dans une problématique plus générale concernant les recompositions territoriales dans les régions de montagne (Labex ITEM). En particulier, le *workshop* questionne la participation d'espaces urbains et montagnards à la construction du territoire métropolitain. Il vise également à éclairer certains aspects de la problématique de la production des singularités territoriales en montagne, ici dans un espace non homogène et interconnecté.

Le *workshop* ayant lieu en janvier 2016, dans la communication il s'agira surtout d'exposer une démarche de recherche et de formation dans ses potentialités d'innovation, de synthétiser les premiers résultats relatifs à la question de la fonction territorialisante (ou pas ?) d'une infrastructure de mobilité et enfin d'esquisser un regard réflexif sur une tentative de mise en synergie des savoirs pour co-construire un intérêt partagé, par la recherche et l'action, entre monde académique et société civile.

#### RÉFÉRENCES

- Dupuy G., 1991, *L'Urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris, Armand Colin.
- Findeli A., Brouillet D., Martin S., Moineau C., Tarrago R., 2008, "Research through design and transdisciplinarity: a tentative contribution to the methodology of design research", *Swiss Design Network Symposium*, Mount Gurten, Berne, 30-31 mai 2008.
- Gonzalès-Laporie C., 2014, *Recherche-action participative, collaborative, intervention... Quelles explicitations ?*, rapport de recherche, Labex ITEM, Université Grenoble Alpes.
- Hess R., 1983, « Histoire et typologie de la recherche-action », *Pour*, n° 90, pp. 9-16.
- Liu M., 1992, « Représentation de la recherche action : définition, déroulement et résultats », *Revue internationale de Systémique*, 6(4), pp. 293-311.
- Novarina G., 2001, « De la gestion des grandes voiries à la planification des déplacements urbains. Systèmes d'acteurs et politiques publiques dans l'agglomération grenobloise », *Flux*, n° 46, pp. 47-60.
- Ozdirlik B., Terrin J.J. (dir.), 2015, *La conception en question. La place des usagers dans les processus de projet*, La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube.
- Peyrache-Gadeau V., Gonzalez-Laporte C., Gouin S., Janin C., 2013, « Les modalités attendues de la Recherche-Action Collaborative dans les territoires de montagne : expériences de partenariat Espace Belledonne/Labex Item », *colloque international AIFRIS-PREFAS, Les recherches-actions collaboratives : une révolution silencieuse de la connaissance*, Dijon, 27-29 mai 2013.
- Schön D.A., 1984, *The reflective practitioner. How professionals think in action*, New York, Basic Books.
- Viganò P., 2014, *Les territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissance*, Lausanne, Metis Presses.

#### LES AUTEUR-E-S

**Gabriella Trotta-Brambilla**  
AE&CC – ENSAG  
PACTE-Territoires  
Université Grenoble Alpes  
gabriella.trotta@umrpacte.fr

**Karine Basset**  
LARHRA-IUG  
Université Grenoble Alpes  
karine.basset@upmf-grenoble.fr

**Anne Coste**  
AE&CC – ENSAG  
Université Grenoble Alpes  
anne.coste@grenoble.archi.fr

**Dominique Dalga**

IUG

Université Grenoble Alpes

dominique.dalga@upmf-

grenoble.fr

**Nicolas Dubus**

AE&CC – ENSAG

Université Grenoble Alpes

nicolas.dubus@grenoble.

archi.fr