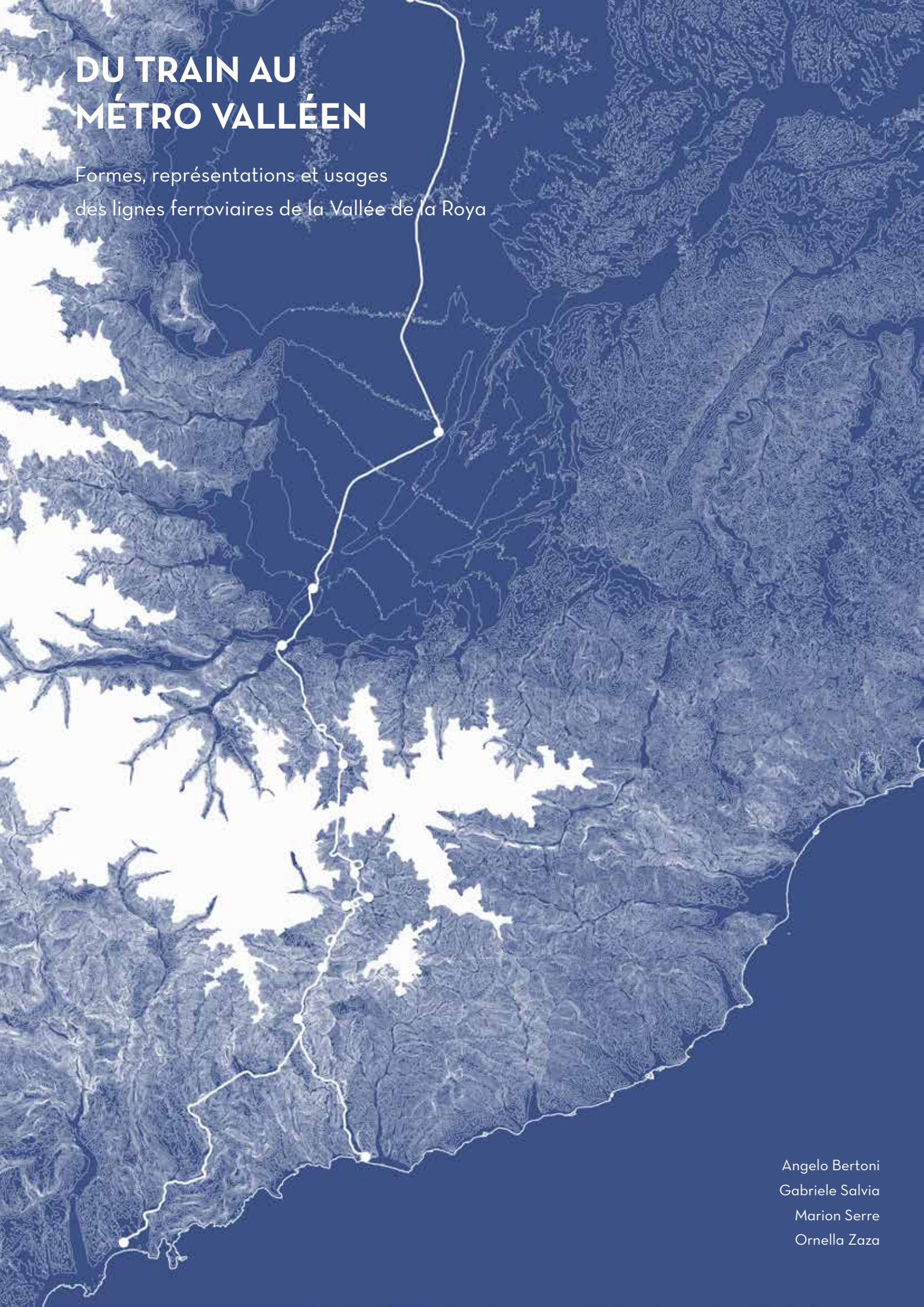




DU TRAIN AU MÉTRO VALLÉEN

Formes, représentations et usages
des lignes ferroviaires de la Vallée de la Roya

Angelo Bertoni
Gabriele Salvia
Marion Serre
Ornella Zaza

DU TRAIN AU MÉTRO VALLÉEN

Formes, représentations et usages
des lignes ferroviaires de la Vallée de la Roya

**Du train au métro valléen.
Formes, représentations et usages des lignes
ferroviaires de la Vallée de la Roya**

éditions ENSA-Marseille, juin 2023
ISBN : 978-2-916153-25-4
EAN : 9782916153254



Cet ouvrage a été réalisé dans le cadre du programme de recherche POPSU Territoires "*Révéler les territoires à travers l'étude de cas*". Les expériences qu'il ressemble s'inscrivent dans le cadre du projet "*La vallée de la Roya : de la crise environnementale aux innovations socio-spatiales. Les petites lignes ferroviaires, vers la construction de nouvelles territorialités ?*", lauréat de la consultation de recherche action POPSU Territoires 2021. La recherche et la rédaction de l'ouvrage ont été financés par le POPSU.

Projet graphique :
Gabriele Salvia et Marion Serre

Illustrations et cartographie :
Gabriele Salvia, Marion Serre et Sonia Chambreuil

L'ensemble des photos qui n'ont pas de légende ont été prises par Gabriele Salvia, Marion Serre, Ornella Zaza et Angelo Bertoni

Impression :
Imprimeries Aix-Marseille-Université

éditions ENSA Marseille 2023

Angelo Bertoni
Gabriele Salvia
Marion Serre
Ornella Zaza

DU TRAIN AU MÉTRO VALLÉEN

Formes, représentations et usages
des lignes ferroviaires de la Vallée de la Roya

Carnet de recherche
POPSU Territoires
juin 2023

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	p.9
SITUATIONS	p.11
Métromontagne	p.12
Le réseau valléen	p.14
USAGES	p.23
Les usages discrets de la ligne	p.24
La ligne de vie	p.30
Les gares au tournant de la crise	p.32
IMAGINAIRES	p.49
Une ligne de train aux identités multiples	p.50
Un patrimoine de projet	p.54
BIBLIOGRAPHIE	p.59

PRÉAMBULE

Lire un territoire par le prisme de l'infrastructure ferroviaire

Le 2 octobre 2020, la tempête Alex a dévasté la vallée de la Roya, à cheval entre la France et l'Italie. Les villages de Tende (2 174 hab.), la Brigue (706 hab.), Fontan (352 hab.), Saorge (455 hab.) et Breil-sur-Roya (2271 hab.) se sont alors retrouvés isolés. Les réseaux d'eau et d'électricité ont été interrompus, de nombreuses sections de la route principale et une quinzaine de ponts ont été emportés, coupant les populations des ressources et services de base. Seule infrastructure de transport ayant résisté à la tempête, la ligne de train a été l'unique moyen de locomotion terrestre permettant d'accéder aux villages et de les ravitailler.

Face à l'urgence, le train a assuré toutes les fonctions nécessaires : déplacement des personnes, approvisionnement en denrées alimentaires et en eau, évacuation des déchets, apport des engins de chantier pour les travaux de reconstruction. Ce renouvellement des usages a ravivé les mobilisations des habitants et des élus pour le maintien de cette ligne, pour la reconnaissance de son patrimoine, ainsi que pour repenser son mode de fonctionnement et réinvestir l'espace des gares, jusqu'alors sous-utilisé. Alors qu'elle était menacée de fermeture, cette ligne ferroviaire est apparue comme une ressource territoriale clé : « une ligne de vie » comme les habitants l'ont appelée.

Ce travail de recherche, inscrit dans le cadre du programme de recherche POPSU Territoires, propose de considérer la ligne de train comme un prisme de lecture du territoire et d'observation des stratégies institutionnelles et des initiatives citoyennes dans un contexte rural devant faire face aux défis du développement et de la reconstruction. Pour cela, cette recherche révèle l'infrastructure dans la complexité des relations qu'elle permet : elle est un mode de transport, mais aussi une véritable architecture de la mobilité, à la fois support de récits, d'usages et de représentations.

La méthode s'appuie sur la cartographie des infrastructures ferroviaires à une échelle métropolitaine et valléenne, interrogeant à la fois les relations de proximité et les échanges internationaux qu'elle permet. Les usages de la ligne et des gares ont été particulièrement analysés avant, pendant et après la tempête, pour en identifier les persistance et les évolutions. Pour cela, nous avons conduit quinze entretiens semi-directifs avec les acteurs

institutionnels, les associations, les habitants de la vallée. Ces entretiens ont été complétés par deux ateliers citoyens ayant rassemblé une trentaine de personnes, ainsi que des échanges informels durant nos résidences de recherche. Ces enquêtes de terrain, conduites au plus proche des réalités sociales et territoriales, nous ont permis d'explorer les usages, les imaginaires et les idées de projet associées au train, d'évoquer le passé, le présent et le futur de la ligne et d'observer les processus de reconstruction à l'oeuvre. **Ce carnet de recherche a pour objectif de rendre compte de cette approche exploratoire et de restituer les éléments saillants, ayant émergé du terrain. Dans cette perspective, ce carnet comprend trois parties.**

La première, intitulée « SITUATIONS », propose un état des lieux du chemin de fer à deux échelles, métropolitaine et valléenne. La situation métropolitaine révèle l'infrastructure comme un corridor transalpin entre deux aires métropolitaines : le Piémont occidental (Coni-Turin) et la métropole littorale (Nice-Monaco-Menton). La situation valléenne révèle quant à elle l'organisation de la structuration des villages autour des gares, apparaissant comme de véritables noeuds au sein d'un réseau d'équipements et services valléens.

La deuxième partie « USAGES » raconte les pratiques quotidiennes et exceptionnelles, locales et internationales, résistantes, détournées et disparues, parfois fantasmées, du train. Par le recueil de ces récits, il s'agissait de dresser une cartographie des usages de la ligne et des gares, ayant fait apparaître des innovations sociales et spatiales liées à la crise.

Enfin, la troisième partie « IMAGINAIRES » questionne le rôle que le train pourrait jouer dans la redéfinition des équilibres territoriaux locaux, régionales et internationales, en proposant deux visions d'avenir possibles.

L'ensemble de cette production graphique a été réalisée avec à l'aide des acteurs institutionnels, associations, habitants que nous remercions pour leur implication. Dans le cadre des entretiens, des ateliers et des réunions qui ont ponctué la recherche, ces documents ont été présentés, débattus et critiqués. En cela, ils ont constitué une véritable matière à réaction, qui a permis d'interroger les formes, les usages et les représentations de la ligne.

SITUATIONS

« Une tension réside dans l'étrange rapport au lieu qu'entretiennent les infrastructures. Celles-ci sont souvent ancrées dans une réalité locale, que l'on songe au caractère structurant que revêt la présence d'un pont ou d'un viaduc, en même temps qu'elles sont porteuses de l'ailleurs du réseau, d'une réalité qui échappe au genius loci au nom d'impératifs de circulation, de vitesse, d'efficacité. »

Antoine Picon

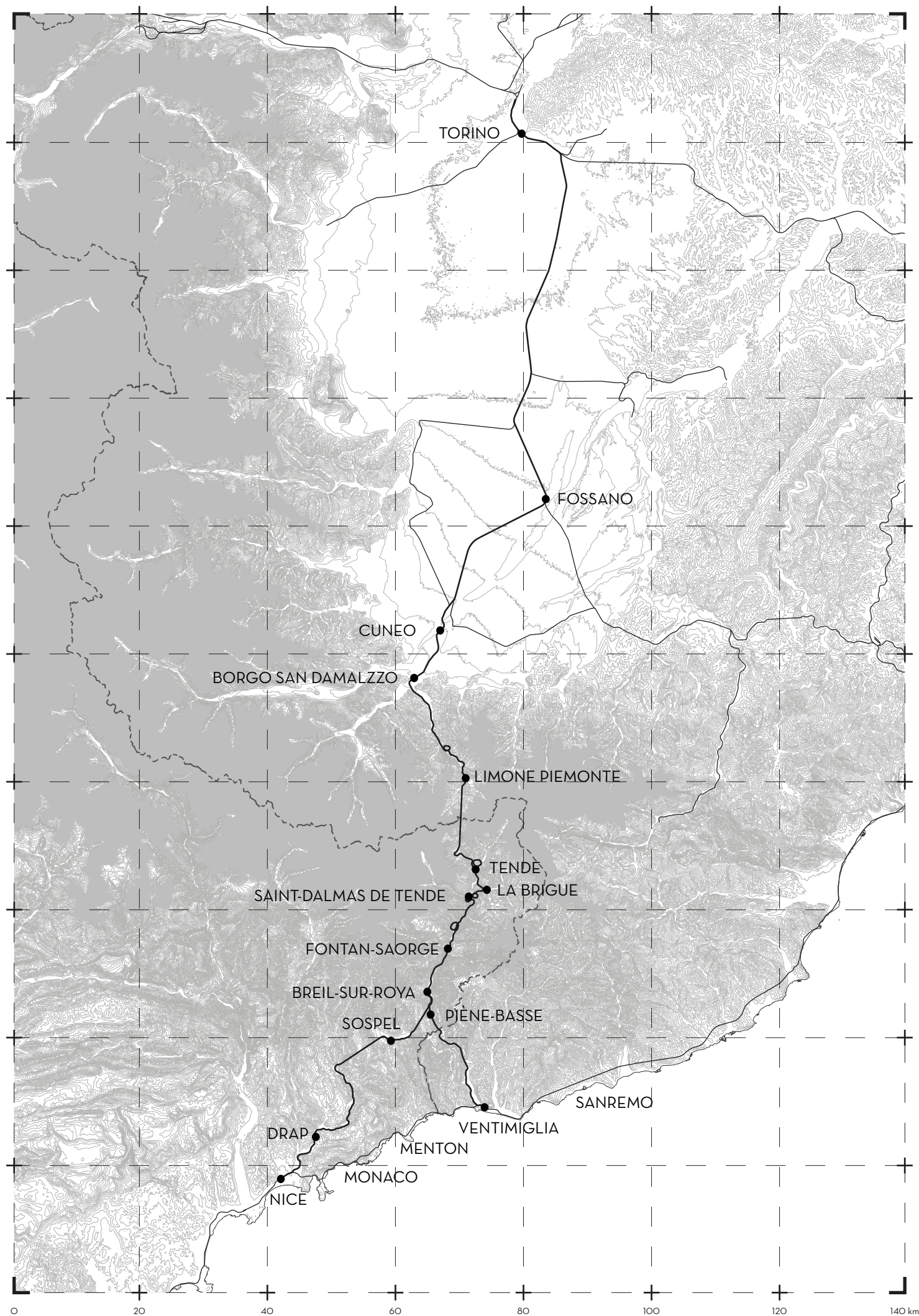
MÉTROMONTAGNE

La ligne ferroviaire de la vallée de la Roya,
une infrastructure territoriale multiscalaire

La vallée de la Roya a la particularité d'être un territoire de montagne transfrontalier, défini par des limites géographiques et administratives situées 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 entre la France et l'Italie, en reliant la vallée à Vintimille (sud) et à Cuneo-Turin (nord). Mais cette ligne constitue aussi l'ossature d'un système villageois valléen : la plupart des services, des activités économiques et des centres habités de la vallée se déploient autour de la ligne et de ses gares. En s'adaptant à la topographie ou en l'adaptant à son passage pour relier les villages, le train a façonné la forme des tissus bâtis et la manière d'habiter la vallée. Ce contexte, marqué par deux échelles territoriales structurantes, permet d'interroger les relations existantes et à tisser entre les aires métropolitaines et l'arrière-pays de montagne d'une part et les relations entre les villages de la vallée d'autre part.

Dans cette perspective, la notion de métromontagne développée par le géographe italien Giuseppe Demattèis (2012) est mobilisée afin de questionner les relations, les usages et les imaginaires qui structurent la vallée de la Roya, en lien avec les territoires métropolitains environnants. Selon Demattèis, les grandes infrastructures (transport, énergie, eau, loisir) ont été développées, d'un côté, pour que les métropoles bénéficient des ressources des territoires de montagne ; de l'autre, pour qu'elles amènent « la ville » à la montagne, la ville étant entendue comme la *civitas*, c'est-à-dire l'ensemble des liens sociaux, des équipements, des fonctions, des services et des institutions capables d'offrir aux citoyens les avantages de la vie urbaine. La survie d'un territoire de montagne serait donc en partie dépendante de cette réciprocité : un territoire isolé, dont les populations n'auraient pas accès aux ressources de la *civitas*, ferait nécessairement l'objet d'un processus de désertification.

Cette notion a ainsi pour objectif de déconstruire l'image d'une métropole séparée du reste du territoire, par la mise en évidence des interrelations existant et à construire. Ce regard permet de dépasser les oppositions dialogiques métropole-arrière-pays, ville-montagne, prédominance-dépendance, centralité-marginalité, qui enferment trop souvent les territoires à l'intérieur de récits surplombants.



LE RÉSEAU VALLÉEN

Des villages du quart d'heure à la vallée de proximité ?

Cette échelle de représentation permet de mettre en valeur deux systèmes : l'infrastructure routière suivant le fleuve et l'infrastructure ferroviaire, prenant de la hauteur grâce à ses tunnels hélicoïdaux et ponts spectaculaires.

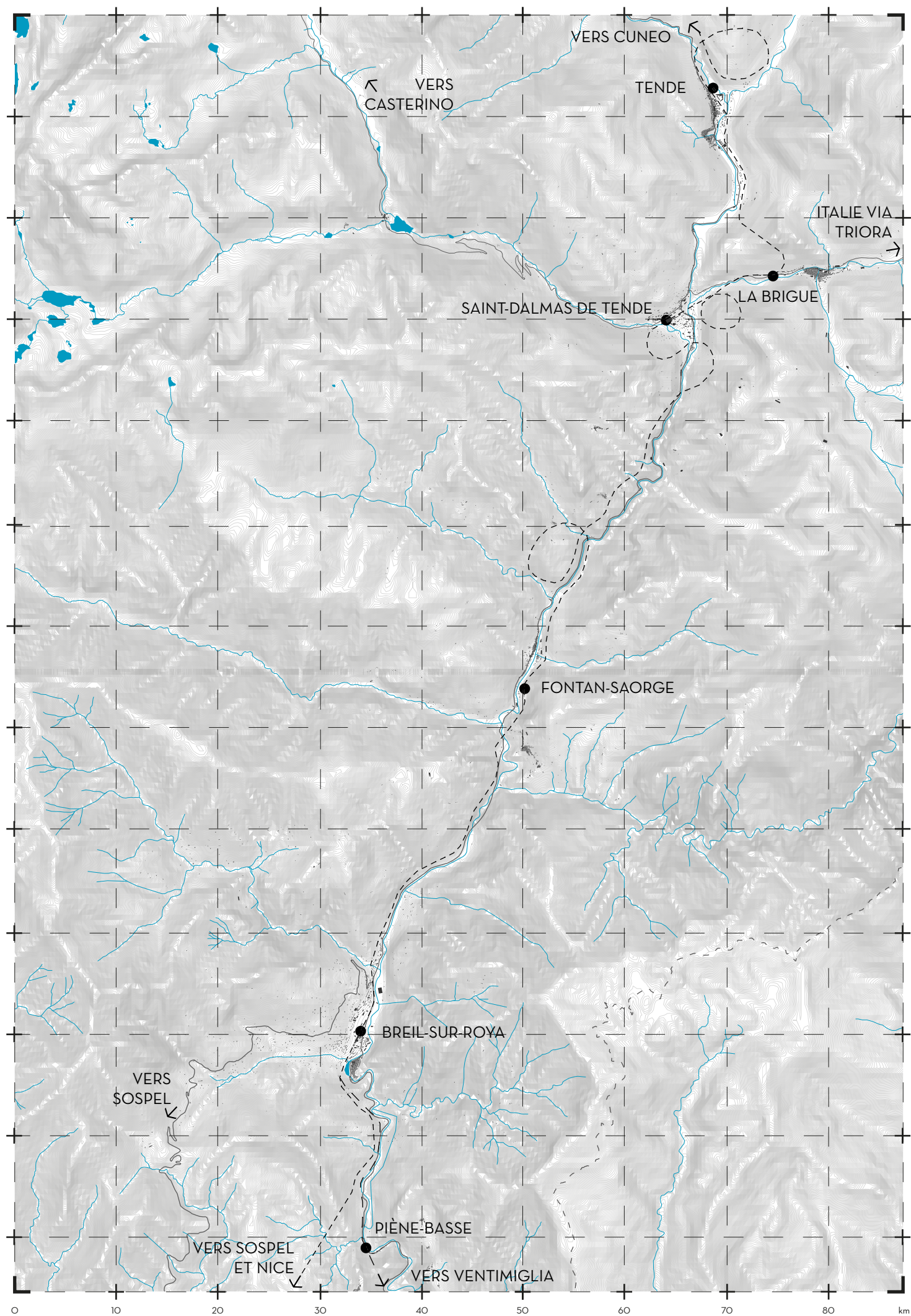
Les deux systèmes de mobilité se superposent mais présentent une exposition au risque différente : la route est nécessairement impactée par les effondrements et l'érosion, en lien avec les crues et mouvements de terrain dus au fleuve, alors que la voie ferrée est relativement préservée grâce à ses prises de hauteur.

Un zoom sur chaque village, associé à une courbe isochrone (15 minutes à pied), montre dans les pages suivantes les relations entre les gares et les équipements et aménités villageois. Excepté le hameau de Piène Basse complètement déserté, les activités se trouvent à moins de 15 minutes à pied des gares.

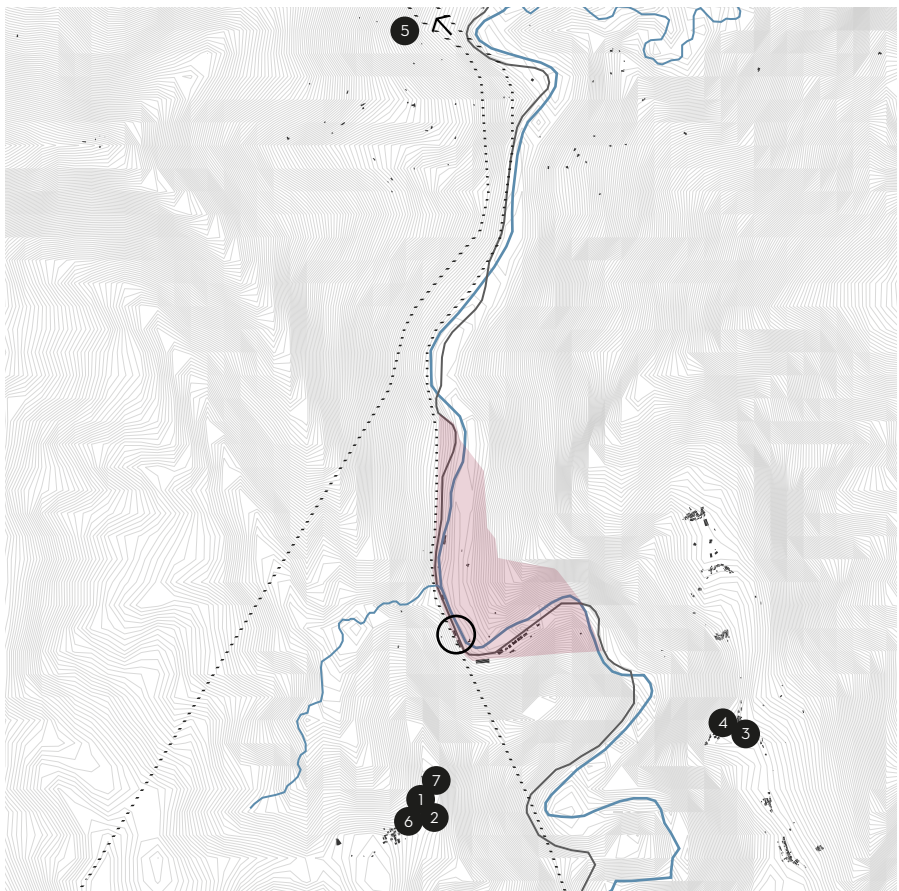
Les villages présentent donc des organisations correspondant aux définitions données par les urbanistes de la "ville des proximités" ou "ville du quart d'heure", avec l'intérêt de retrouver une complémentarité de services entre les villages. En mobilisant des concepts principalement utilisés dans les territoires urbains et en les transposant dans un contexte rural, il s'agit de réinterroger des principes de mobilité ancrés et d'imaginer d'autres modèles de développement.

Breil-sur-Roya et Tende apparaissent comme des polarités : on y retrouve les pharmacies, les hôpitaux, les collèges, les musées notamment. En revanche, dans chaque village, on retrouve un service spécifique comme le cinéma et la chapelière de Tende, le monastère - résidence artistique et la librairie de Saorge, la scierie collective de la Brigue, la boucherie et le terrain de foot de Saint-Dalmas de Tende.

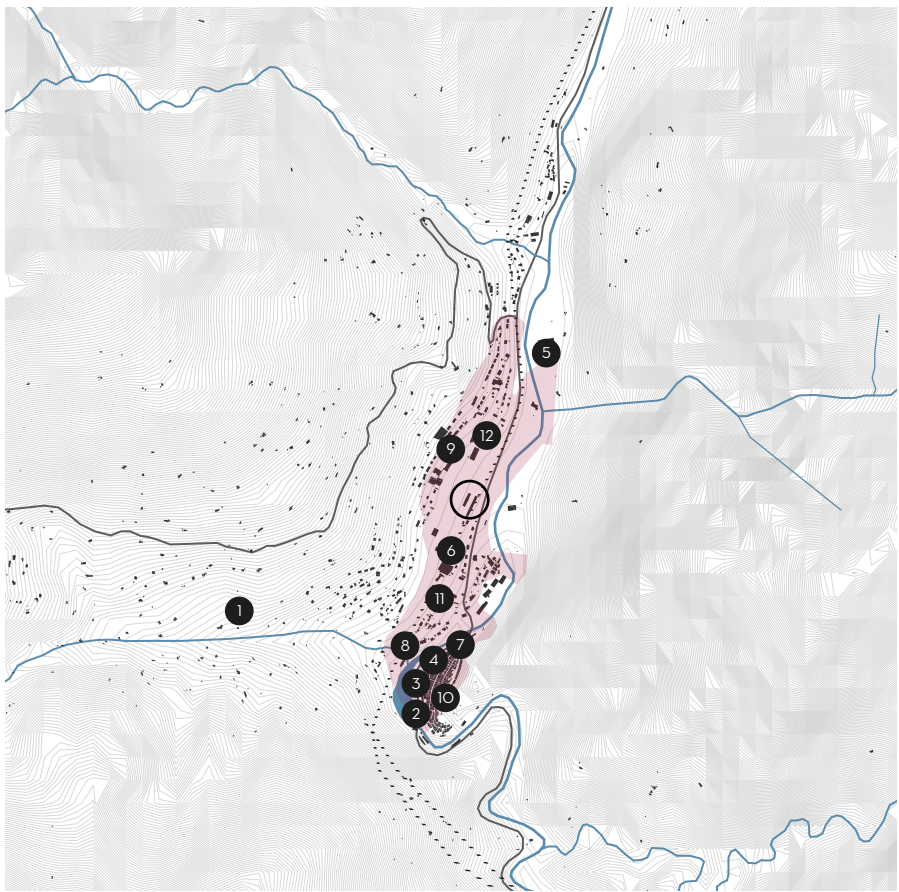
Il y a donc un fort enjeu de mutualisation des services et des activités, nécessitant une politique de mobilité douce à construire pour passer du "village du quart d'heure" à la "vallée de proximité".



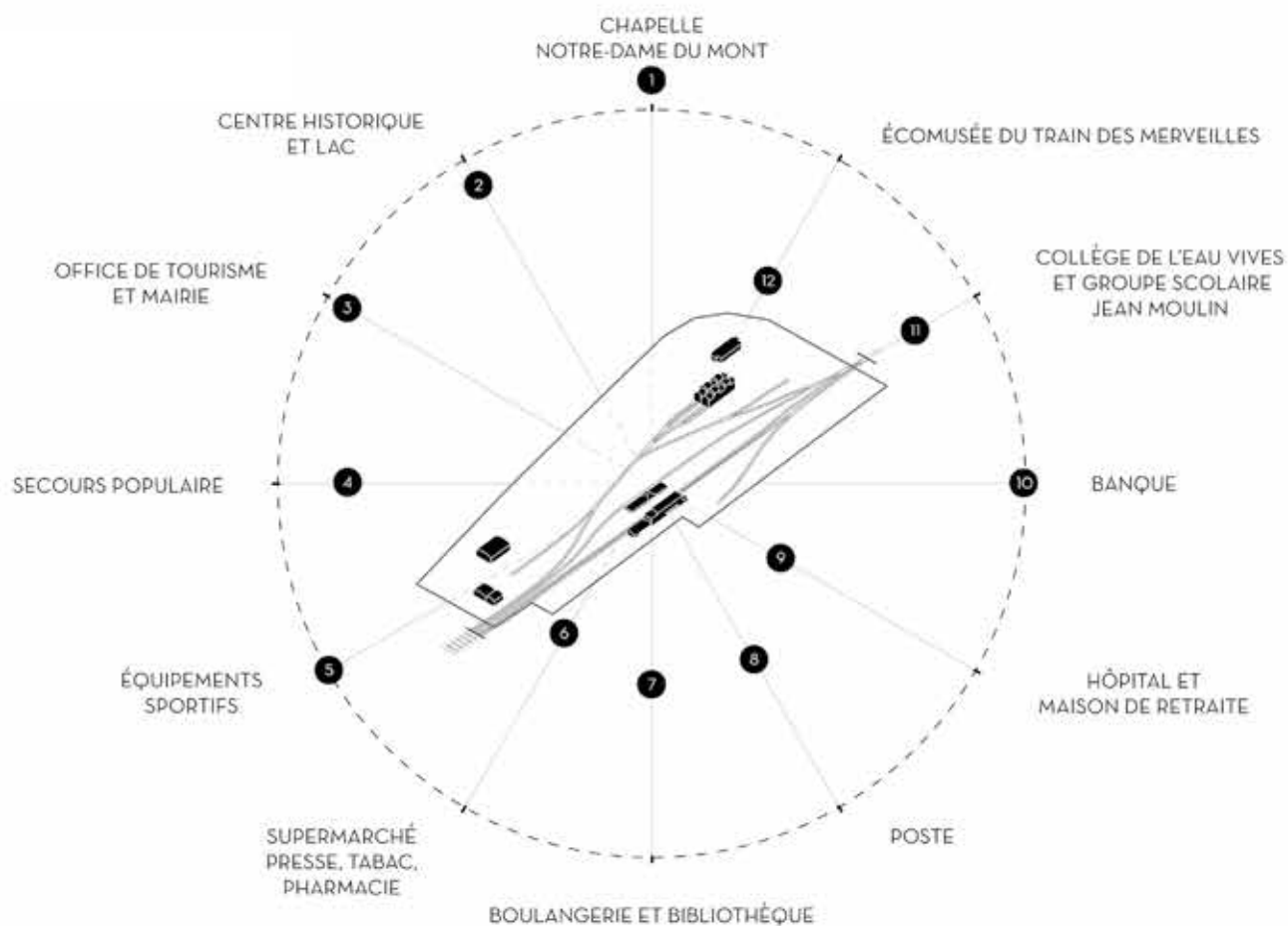
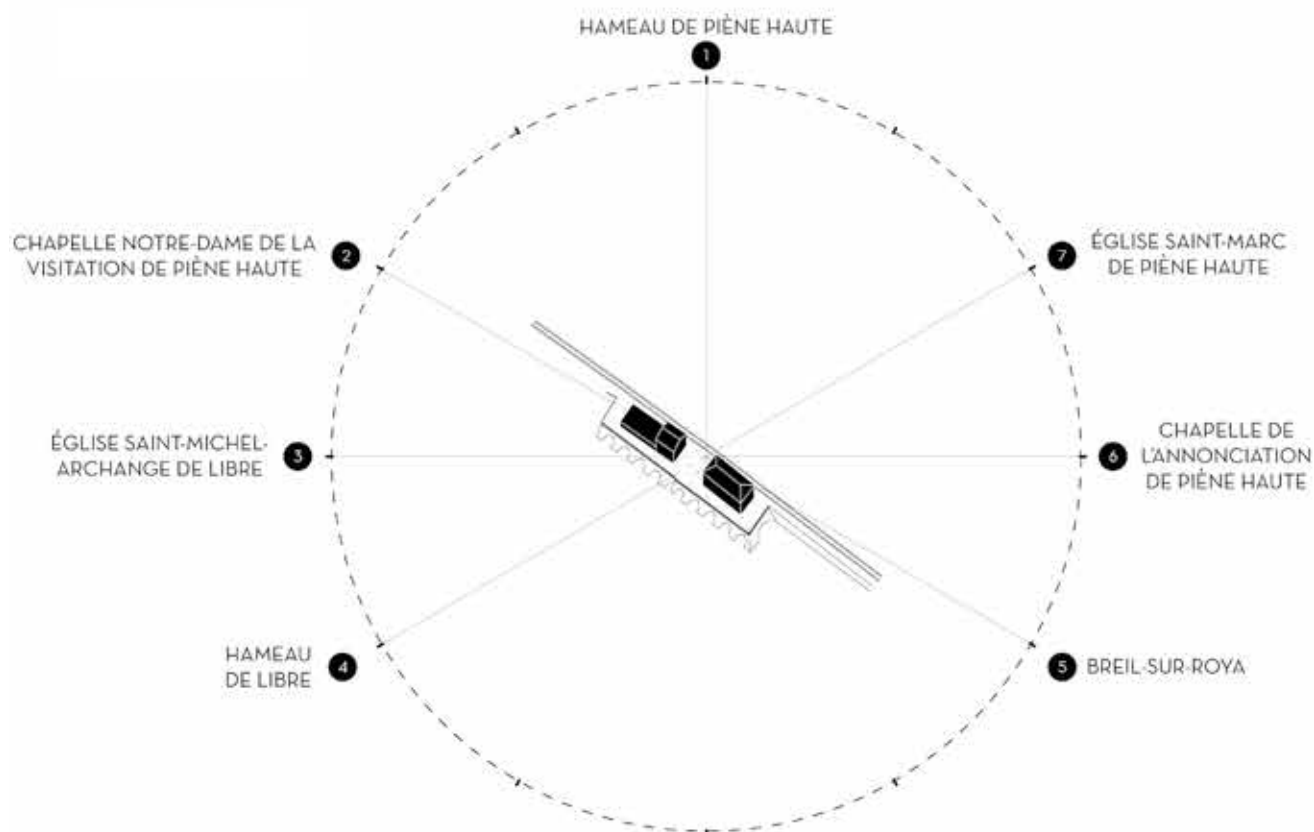
PIÈNE BASSE



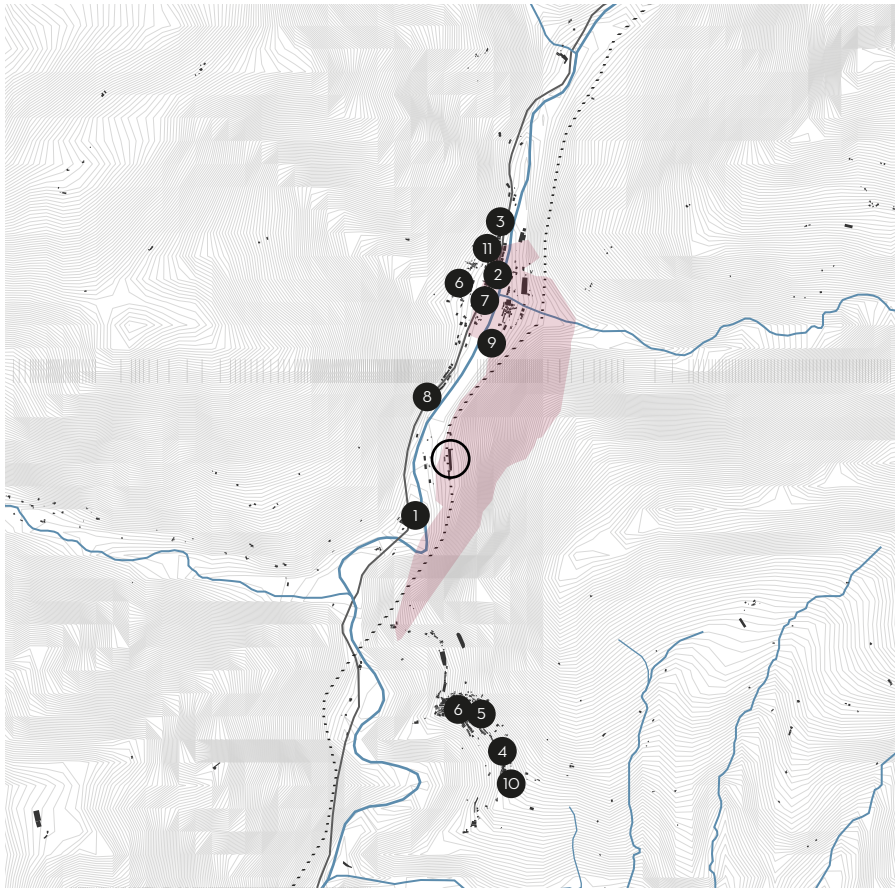
BREIL SUR ROYA



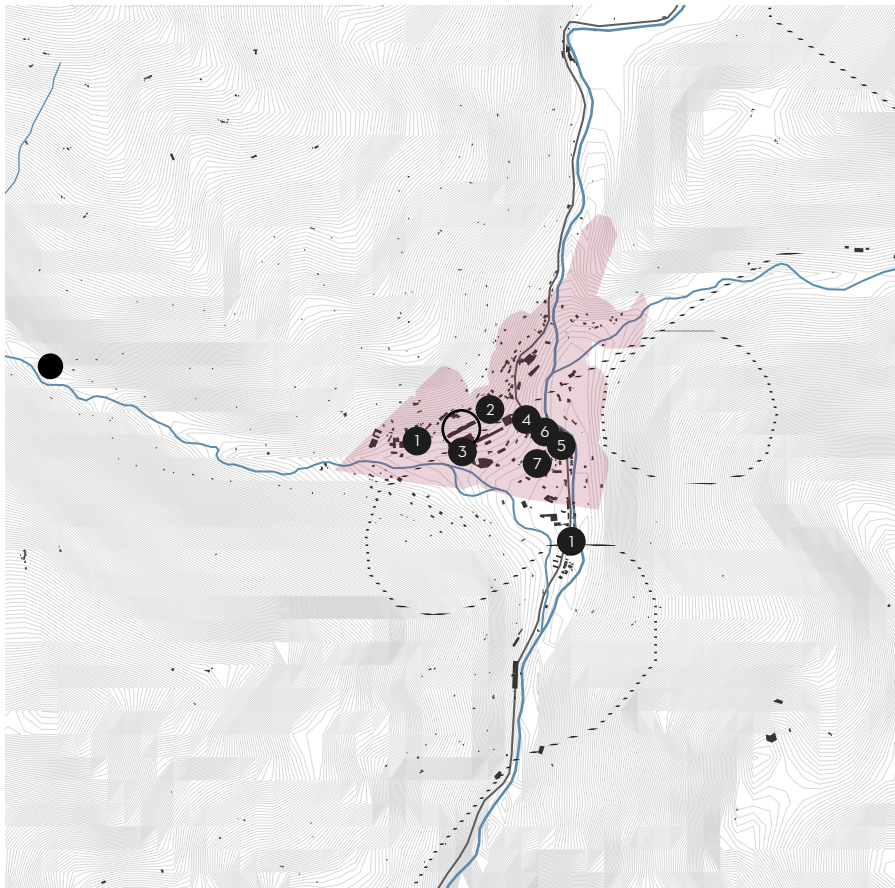
Isochrone 15
minutes à pied



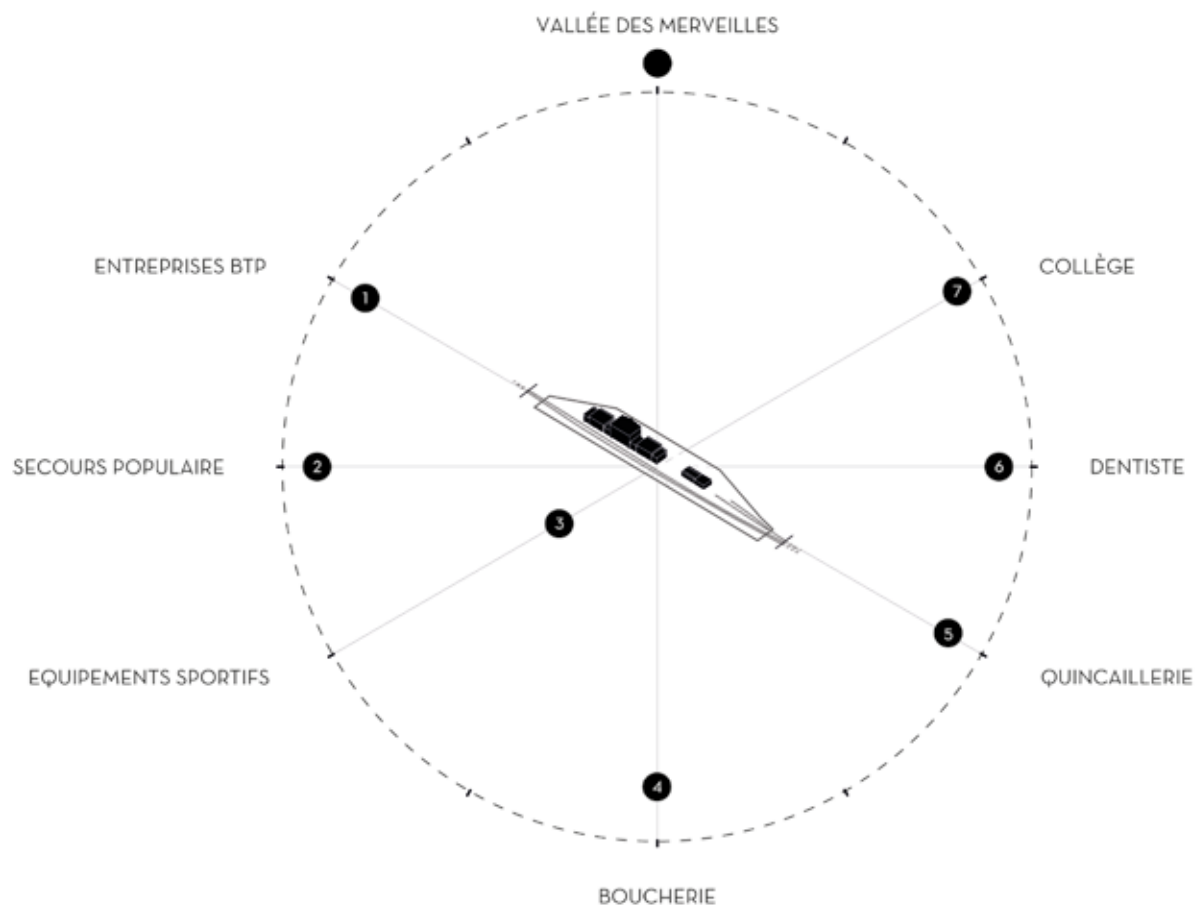
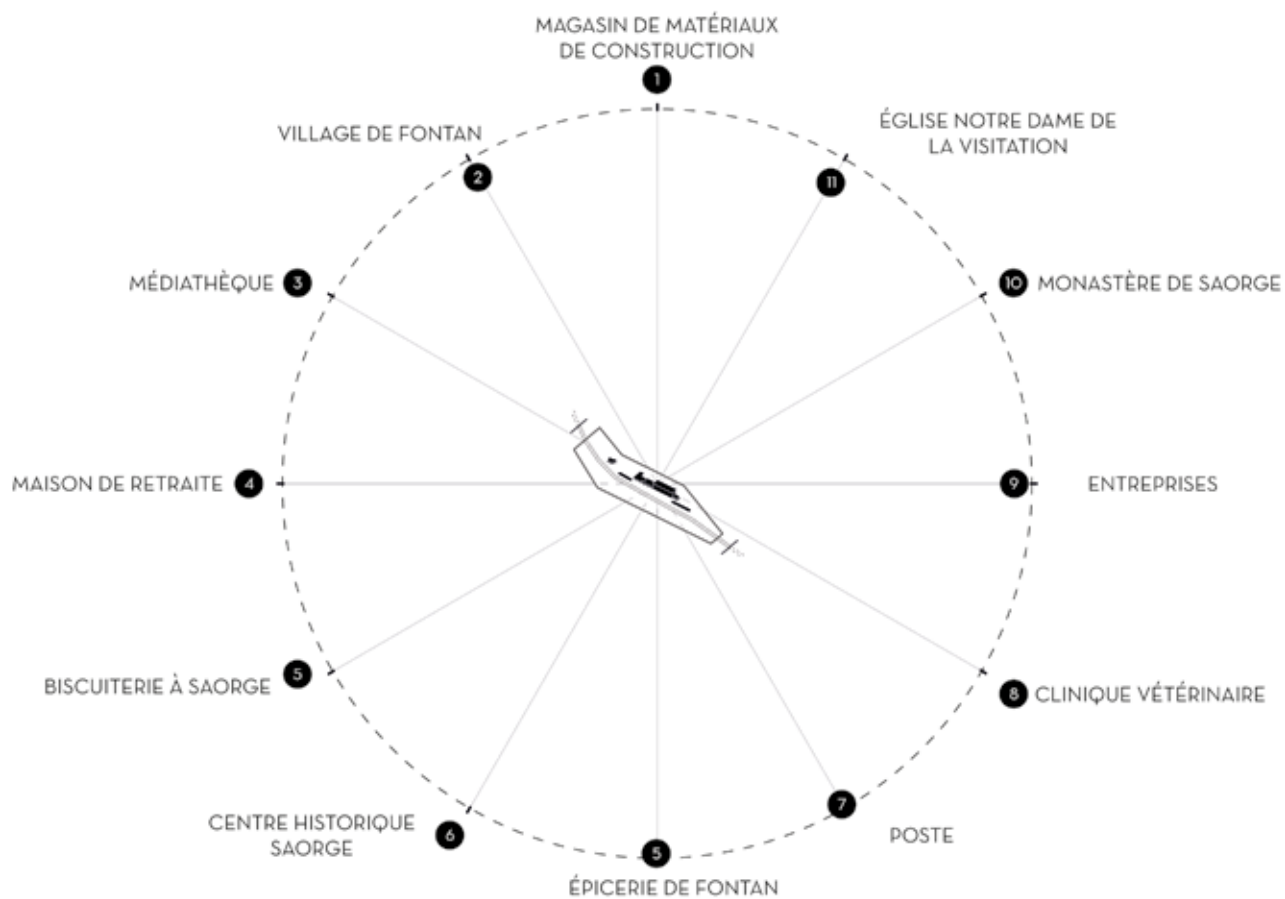
FONTAN-SAORGE



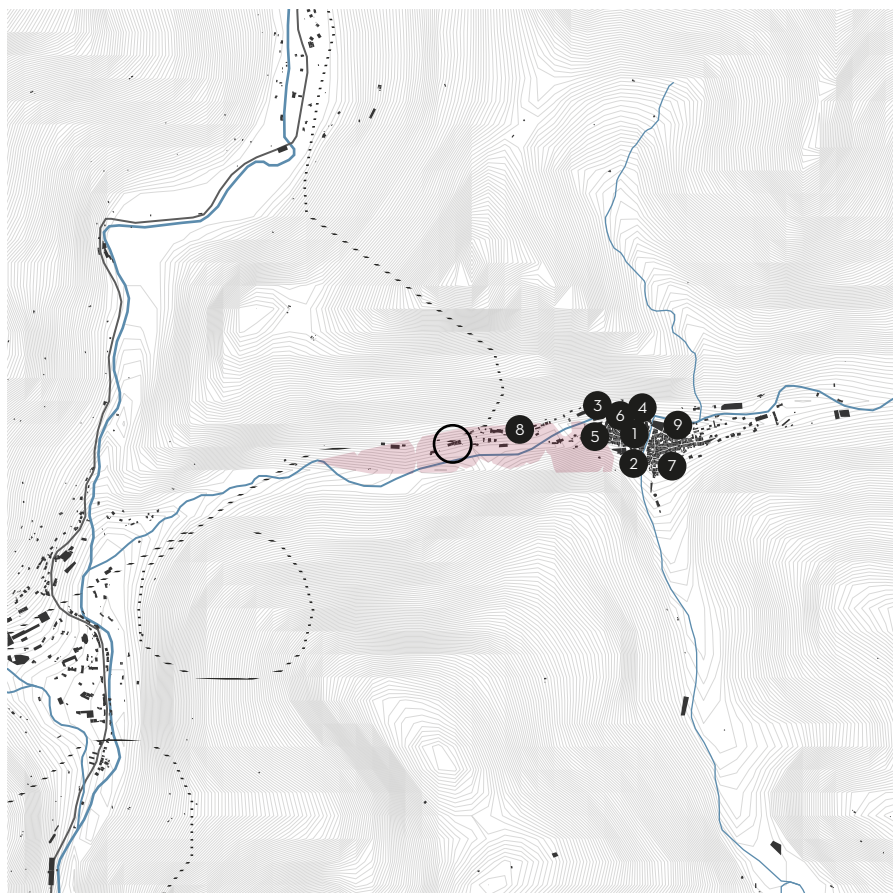
SAINT-DALMAS-DE-TENDE



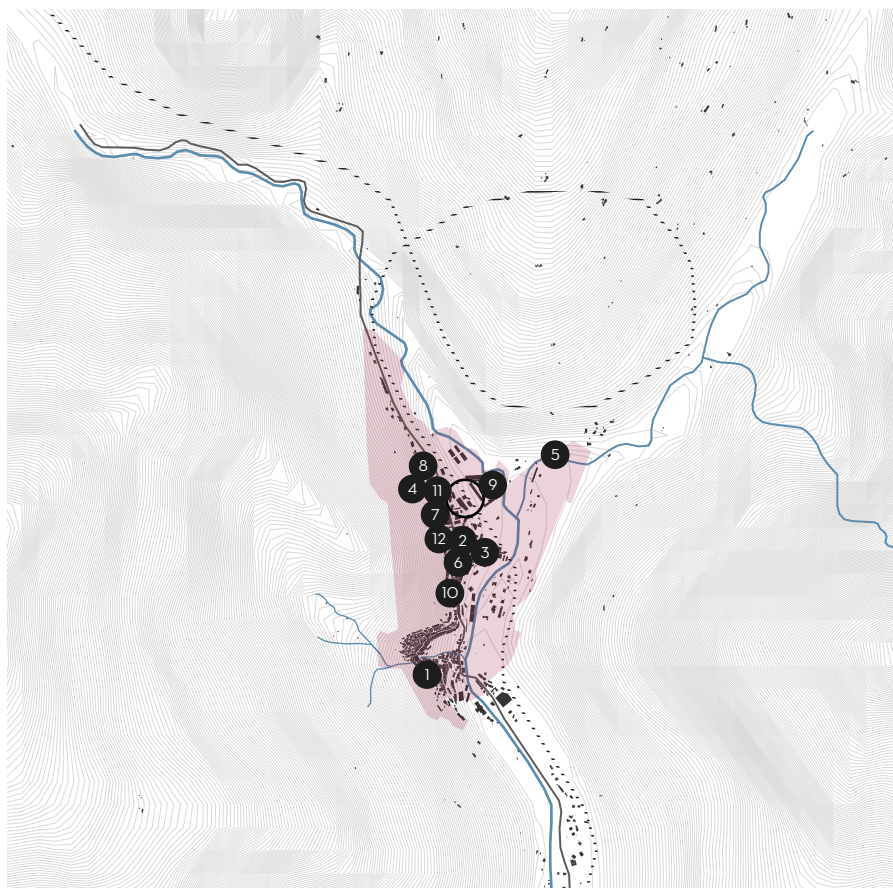
Isochrone 15
minutes à pied



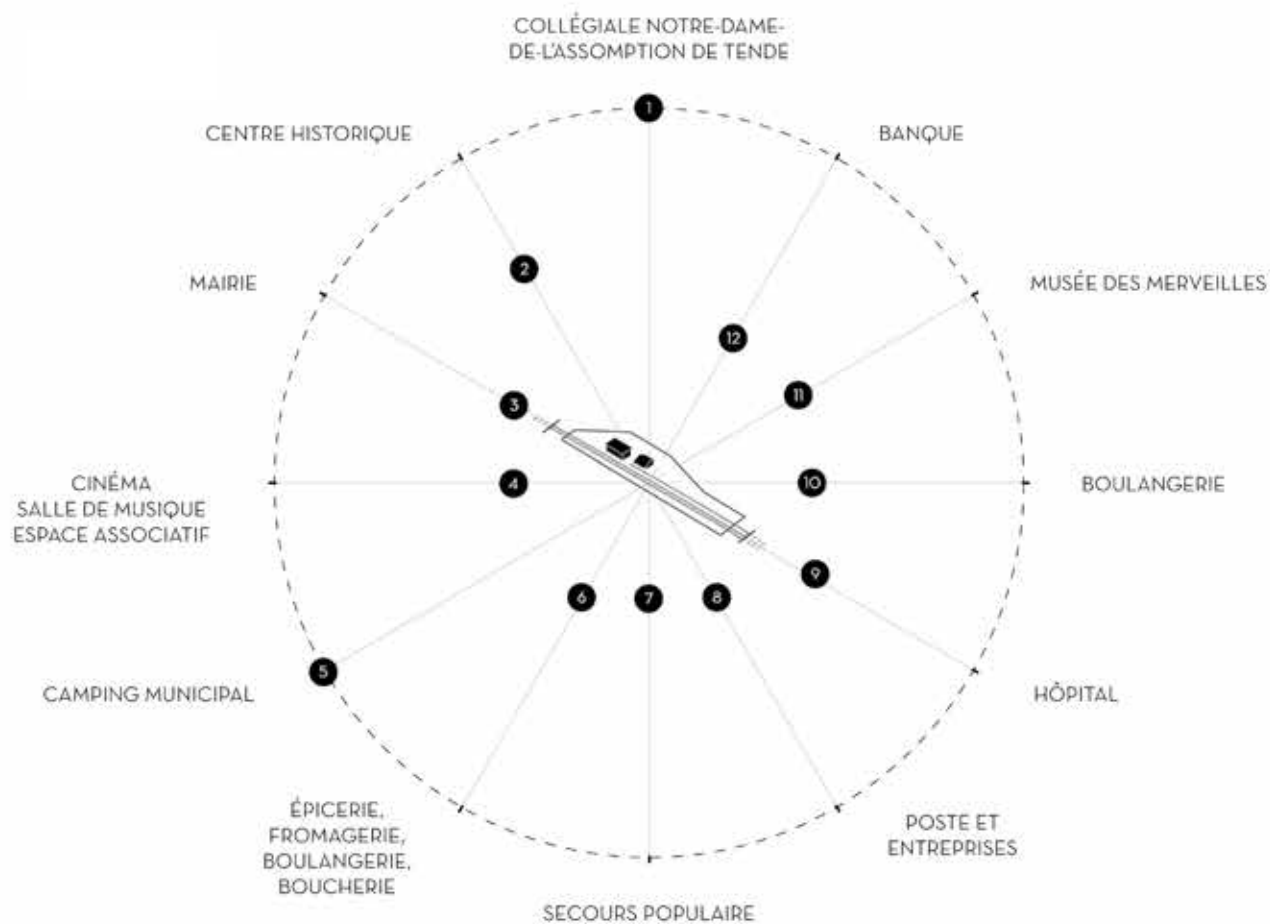
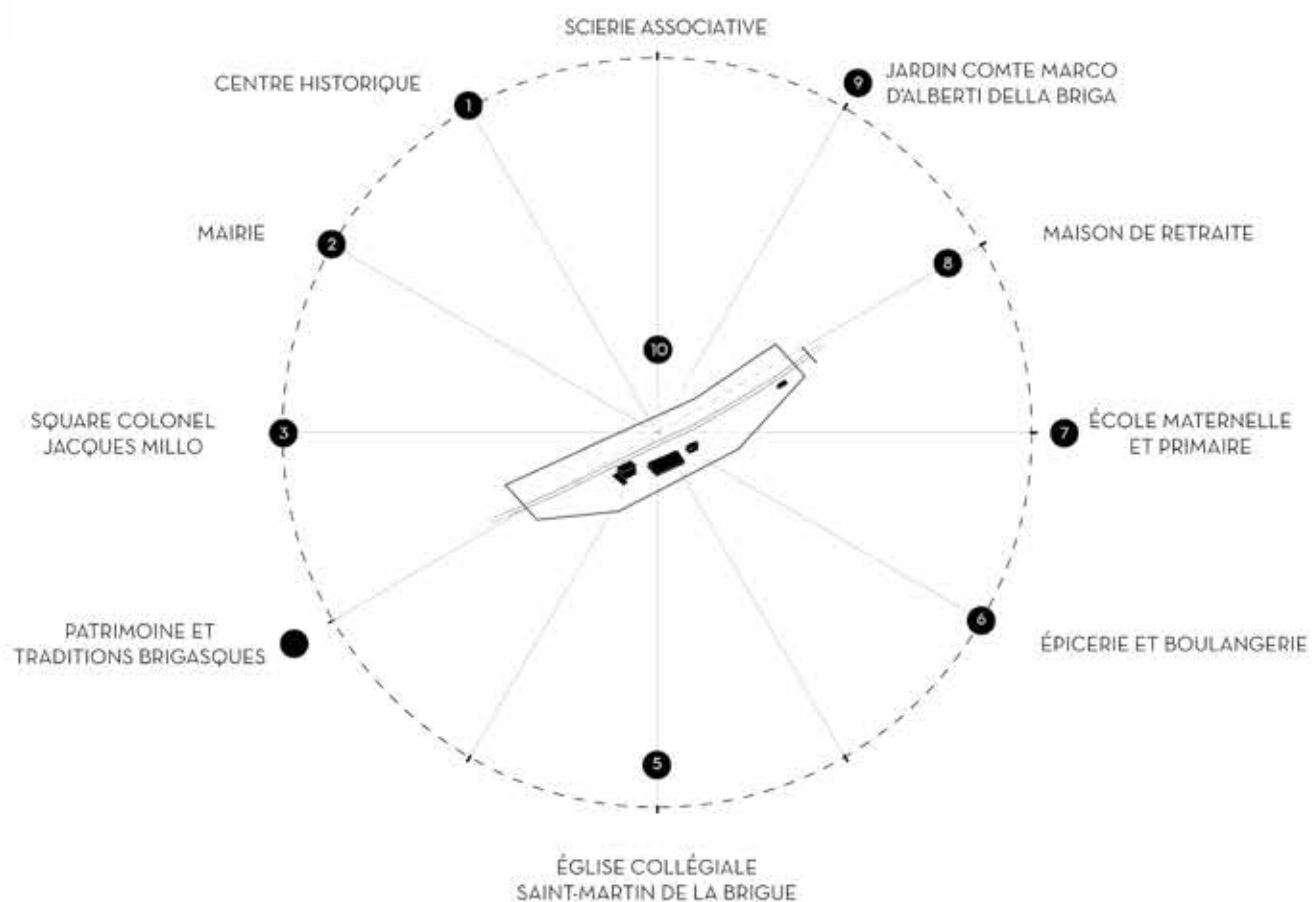
LA BRIGUE



TENDE



Isochrone 15
minutes à pied



USAGES

« Quello che oggi manca di più alla montagna é la città. (...) Non certo i grandi agglomerati di edifici e di infrastrutture, ma piuttosto la civitas, cioè quell'insieme di legami sociali, di funzioni, di istituzioni capaci di offrire ai cittadini -ovunque risiedano- i vantaggi di una vita civile. »

Giuseppe Dematteis

LES USAGES DISCRETS DE LA LIGNE

Habiter la vallée à différentes échelles

Le cas d'étude de la vallée de la Roya constitue un contexte d'observation privilégié de l'évolution des usages d'une ligne ferroviaire dite de « desserte fine du territoire ». La route ayant été fortement endommagée par la tempête Alex, la ligne de train a retrouvé ses usages du quotidien et est redevenue temporairement une véritable « ligne de vie ».

Afin de mettre à l'épreuve sa capacité à réassurer ses missions d'infrastructure de proximité, nous avons opté pour une analyse centrée sur les usages fondée sur des entretiens semi-directifs avec plusieurs habitants de la vallée. Les informations collectées sont recueillies dans ce chapitre : nous avons fait le choix de ne pas faire de différences entre les usages vécus et perçus ou entre les usages d'hier et d'aujourd'hui. Ils sont répertoriés au même niveau, sans hiérarchie. Cette approche se focalise ainsi sur les usages possibles de la ligne et ses représentations, ce qui nous permet de dépasser les considérations quantitatives (nombre de déplacements) et environnementales (émissions de CO2) qui orientent le plus souvent l'action publique quand elle s'occupe des infrastructures de la mobilité.

Ce recueil identifie cinq familles d'usage -l'accueil, l'accès aux services, le tourisme, l'accès à la culture et aux loisirs, les usages exceptionnels liés à la reconstruction et à la logistique durant la crise- rendant compte des rôles structurant que pourrait jouer la ligne de train tant d'un point de vue social et économique qu'écologique.

L'accueil

La ligne de train garantit l'accueil d'un public varié dans la vallée : des travailleurs (enseignants et infirmiers notamment), des adolescents et étudiants (internats, hôpital), de nouveaux habitants qui travaillent à Nice par exemple. Les usages relevés montrent que la ligne ferroviaire joue un rôle structurant pour l'attractivité résidentielle de la vallée et qu'elle garantit la venue d'une frange de population active qui n'est pas négligeable pour des villages en quête de revitalisation.

Les services

L'accès aux services par le train concerne notamment les populations plus fragiles, n'ayant pas de moyen de transport motorisé personnel pour des questions liées à leur âge ou à leurs faibles revenus : les seniors, les enfants et les adolescents, les personnes en parcours migratoire ou n'ayant pas suffisamment de ressources

pour acheter une voiture, voire même passer leur permis. Dans un territoire enclavé où une partie de la population ne possède pas de voiture, le train apparaît comme une ressource essentielle permettant de garantir le droit à la mobilité pour tous.

La culture et les loisirs

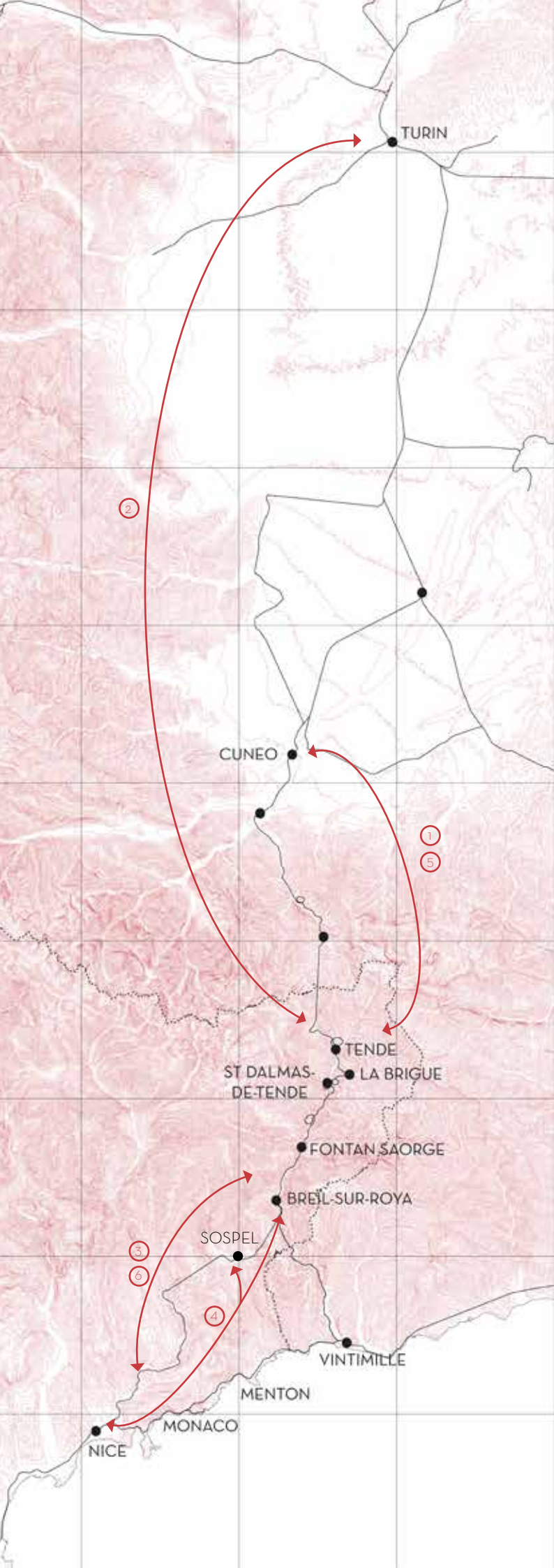
Le droit à la culture apparaît également comme un enjeu de taille. Le train permet effectivement à cette même population non motorisée, en particulier le public scolaire, d'avoir accès à l'offre culturelle se situant dans les villes littorales, alors que la faible fréquence actuelle empêche l'usage des équipements culturels de la vallée.

Le tourisme

Train des Merveilles l'été, train des neiges l'hiver. La ligne de train se met au service des attractions locales saisonnières mais devient aussi une attraction touristique en elle-même, prisée par les nombreux visiteurs, venant de la région mais aussi de différents pays. L'essor de cette dynamique touristique rend compte d'un autre potentiel, celui de contribuer au développement économique de la vallée tout en permettant aux acteurs locaux de valoriser l'image d'un « tourisme durable ».

La reconstruction et la logistique pendant la crise

Lors de la crise, la ligne a retrouvé certaines de ses fonctions : transport des vivres, du matériel, des personnes d'un village à l'autre. Cette situation exceptionnelle a illustré temporairement un potentiel sous-estimé : la possibilité de jouer le rôle d'une infrastructure à la fois de proximité (entre les villages) et territoriale (avec les polarités urbaines).



① Travailler à Tende depuis l'Italie

Trajet : Borgo ou Cuneo - Tende
Profil : enseignant, infirmier

« Avec mes horaires d'école, toute l'année dernière, je partais le dimanche à 15h de chez moi. J'ai un appartement de fonction à Tende, et donc pour être à l'heure à 8h30 le lundi je devais partir le dimanche. »

« On a beaucoup d'italiens à l'hôpital, on a une quarantaine d'employés d'Italie, et ils sont obligés de loger sur place, parce que le train tous les jours c'est pas possible. »

② Etudier à l'hôpital de Tende

Trajet : Turin - Tende
Profil : infirmier

« Ils ont l'école d'infirmiers à Turin, ils font faire des stages à l'hôpital de Tende. »

③ Travailler à Nice, Monaco

Trajet : Vallée - Nice, Vallée - Monaco
Profil : habitant

« Ma compagne n'était pas trop motivée pour s'installer à Breil, donc pour la rassurer et pour y aller doucement par étapes, j'ai gardé mon travail à Nice pendant un an. Tous les matins je descendais en train pour aller travailler. »

« Pendant un temps j'ai loué à un Écossais qui était directeur d'une grosse entreprise à Monaco et il y allait en train. Ça lui semblait normal d'y aller en train. Par contre, quand il a été en retard 5 fois, il s'est mis à y aller en moto, comme les autres. »

④ Être placé à l'internat du collège de Breil ou de Sospel

Trajet : Nice - Breil ou Nice - Sospel
Profil : adolescent habitant à Nice

« Je travaille au collège et il y a la question aussi des élèves qui descendent en train. Il y a les internes aussi. Ça me semble essentiel. On a un internat ici, c'est souvent des enfants qui sont en difficulté sociale ou familiale... »

⑤ Aller à l'internat du collège de Tende

Trajet : Cuneo - Tende
Profil : adolescent habitant en Italie

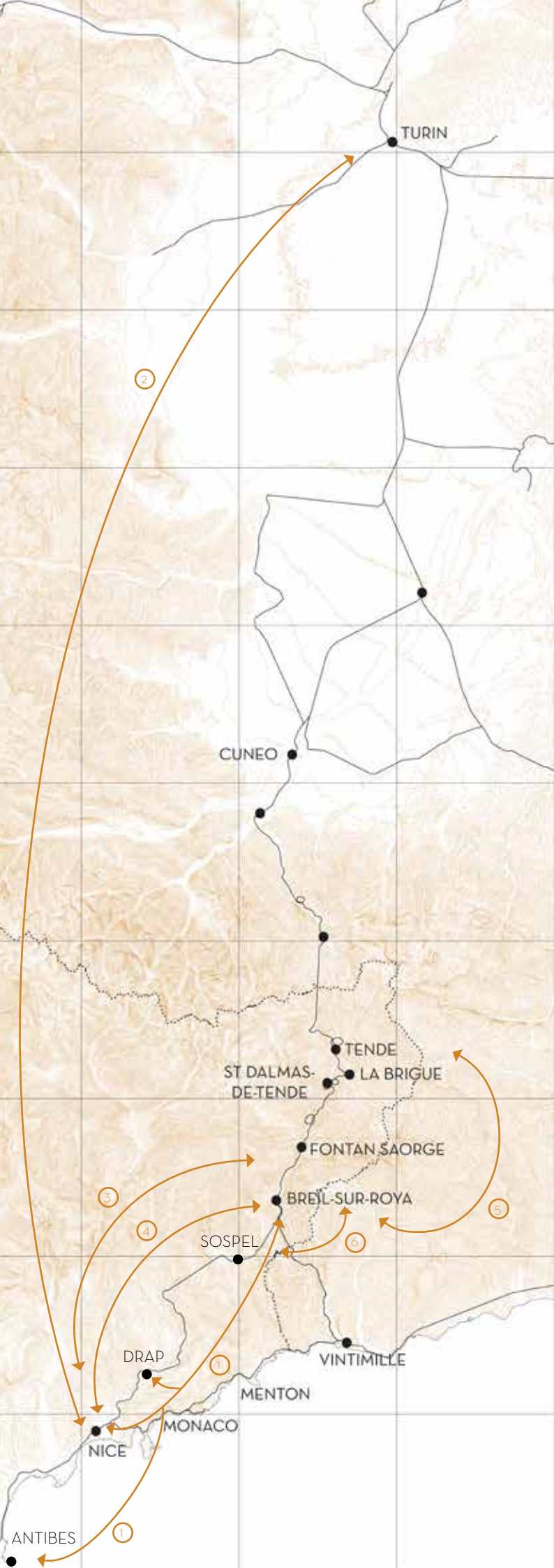
« Mon fils à un moment il était surveillant, et il y avait deux familles qui venaient d'Italie, qui prenaient le train. Des enfants qui après passaient la semaine à l'internat. »

⑥ Voir ses proches

Trajet : Breil - Nice - Monaco
Profil : habitant

« Pour moi, le train était important, parce que j'étais seule avec deux enfants. J'ai pas de voiture et donc avec le train je pouvais faire des aller-retours quand je voulais, J'avais une vie normale, je pouvais descendre sur la côte voir mes parents. »

« J'ai mes enfants, Vincent qui conduit pas, il va prendre le train, il habite à Beausoleil, il va à Nice, il monte ici. Pour retourner à Monaco il fait Fontan-Nice, Nice-Monaco. Alors qu'il pourrait y avoir des choses directes. »



① Aller au lycée à Antibes, Nice ou Drap

Trajet : Tende ou Breil - Drap ou Nice ou Antibes
Profil : adolescent habitant la vallée

« Le collège était ici, mais en fait la section environnement où l'on apprenait tout ce qui avait attiré à la nature, mais il n'y avait pas vraiment de choses manuelles, c'était vraiment tout à Antibes. Je prenais le train à 5h40 du matin. »

« Tous les jeunes du village, on les voit jamais puisqu'ils sont à l'internat à Nice. Ils remontent avec le train, ils se servent du train pour aller au lycée, à l'internat. »

« On a demandé de maintenir au moins les horaires des trains depuis Tende pour permettre aux gens de monter et descendre, aussi pour permettre aux scolaires qui vont au lycée sur Drap. »

② Etudier à Nice, en venant de Turin

Trajet : Turin - Nice
Profil : étudiant italien

« Quand on prenait le train, qu'il y en avait, le vendredi soir c'était plein d'étudiants qui revenaient de Nice, qui avaient fait leurs études à Nice, parce que le système français c'était reconnu quoi, en Italie y en a plein qui préféraient aller faire leur formation en France plutôt qu'en Italie. Et il y avait même des contrats, je sais pas comment on appelle ça, entre l'université de Turin et de Nice. »

③ Se faire soigner à Nice

Trajet : Vallée - Nice
Profil : infirmier

« Pour les soins particuliers, il faut aller à Nice. Quand on a pas de voiture, qu'on est âgé, on a pas le choix. C'est le train. »

④ Faire des démarches administratives

Trajet : Breil - Nice
Profil : compagnon Emmaüs, demandeur d'asile

« Les compagnons descendent faire des démarches ou des achats par le train. C'est aussi essentiel pour les demandeurs d'asile, ils vont à la préfecture en train. La ligne est centrale pour notre association. »

⑤ Faire ses courses dans la vallée

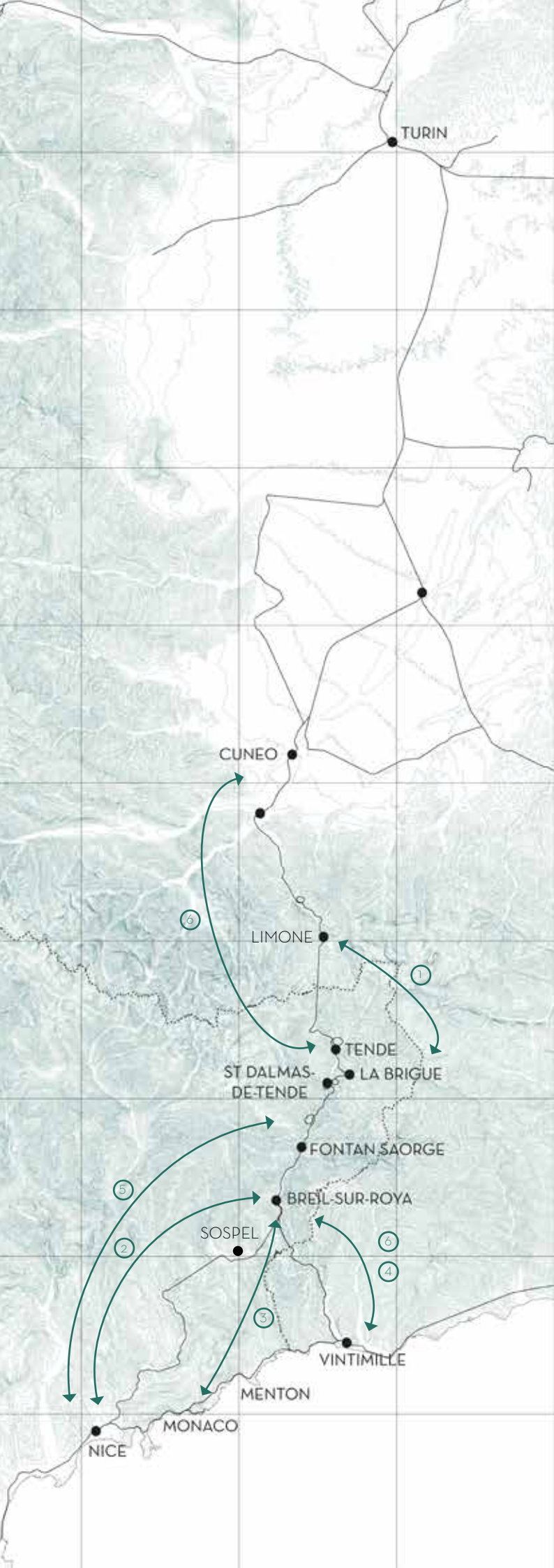
Trajet : Tende, La Brigue, Saorge, Fontan - Breil
Profil : habitant

« Beaucoup de gens font leurs courses à Carrefour parce qu'il y a que ça d'ouvert, ceux qui n'ont pas de voiture descendent en train. »

⑥ Jouer au foot avec ses potes à Sospel

Trajet : Breil - Tende
Profil : adolescent

« Ils passent leur temps à aller voir leurs potes d'un village à l'autre, surtout à Sospel où il y a un terrain de foot contrairement à Breil où il a été détruit. En fait, pour les gosses c'est super important le train, c'est une manière sécurisée de se déplacer et d'avoir accès à toutes les infrastructures qui sont le long de la ligne. »



① Skier à Limone avec l'école primaire

Trajet : La brigue - Limone
Profil : élève et enseignant de La Brigue

« Nous on avait l'école de ski, les gosses ils allaient à l'école de ski à Limone, je veux dire. »

② Aller au cinéma, au musée

Trajet : Breil - Nice
Profil : habitant de Breil

« Depuis que je suis à la retraite, je vais au cinéma chaque semaine quasiment. »

« Nice ce sera la culture, comme les musées et théâtres, et encore, c'est ce que l'on ne trouve pas à Monaco. »

③ Voir un match de foot ou de tennis

Trajet : Breil - Monaco
Profil : habitant de Breil

« Il y a un truc spécial, Monaco c'est un truc spécial : si on veut voir les meilleurs joueurs de foot ou de tennis du monde, c'est difficile de les voir à Paris ou à Londres, mais à Monaco c'est facile. »

④ Plage et apéro à Vintimille

Trajet : Breil - Vintimille
Profil : habitants de la vallée

« Vintimille, on y va pour le café, les produits italiens. C'est l'apéro, la plage. La dolce vita ! »

« C'est surtout beau et ça change aussi de certaines ambiances, car quand on n'a pas envie de retourner en France dans une ville comme Menton où tout va très vite. »

⑤ Le festival des passeurs d'humanité

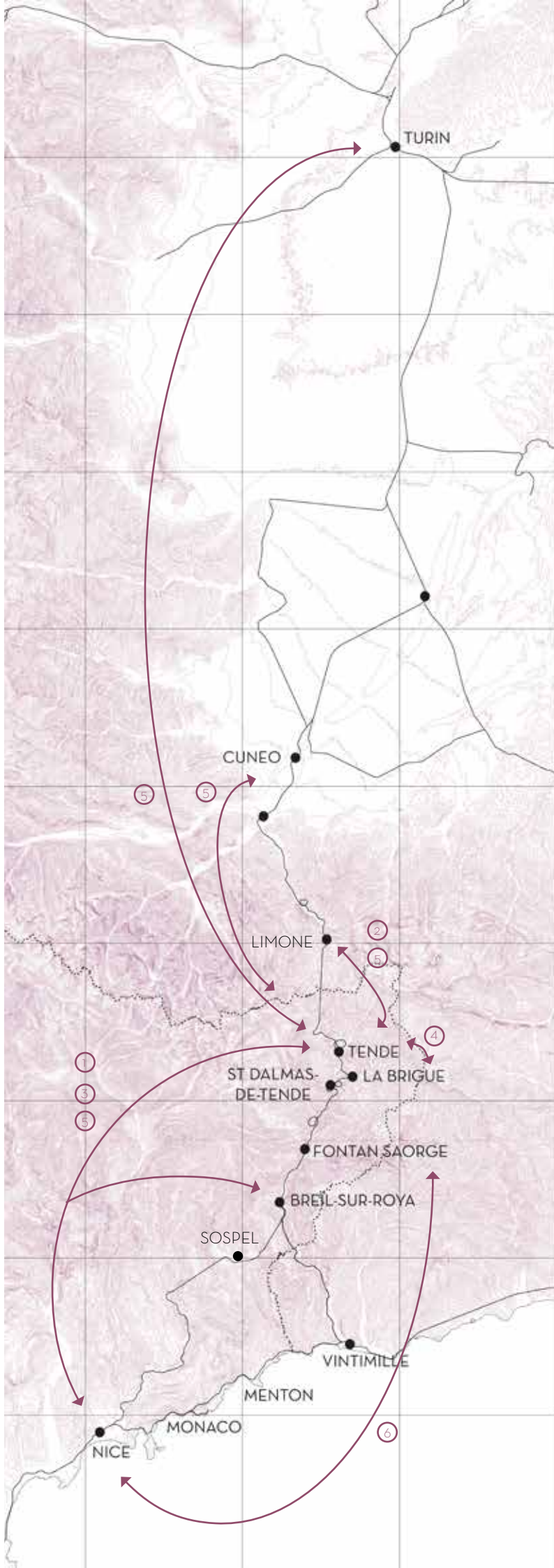
Trajet : Nice - villages de la vallée
Profil : visiteur et habitant de la vallée

« Le festival des passeurs d'humanité a été un magnifique succès laissant ses participants comme sur un nuage. »

⑥ Faire des courses en Italie

Trajet : Breil - Vintimille / Tende - Cuneo
Profil : habitants de la vallée

« La proximité de l'Italie nous permet d'aller y faire nos courses, du bon café, la focaccia... Et c'est moins cher aussi. »



① Le train des merveilles

Trajet : Nice - Tende
Profil : touriste

« Après vous avez le trafic touristique, le train des merveilles qui est plein alors que vous avez presque pas de publicité. »

② Le train des neiges exceptionnel

Trajet : Tende-Limone
Profil : touriste, habitant de la vallée

« En 2021, ils ont fait un train gratuit pour aller skier à Limone. »

③ Visiter les villages de la vallée

Trajet : Nice - villages de la vallée
Profil : touriste

« La région a fait depuis le mois de mai jusqu'à fin septembre, ça fait 5 mois, le train gratuit dans la vallée. On a eu du monde. Alors vous voyez, parce que le train arrive à la Brigue un peu avant midi, les gens arrivaient, ils allaient dans les restaurants, après ils allaient faire un tour dans le village se promener, et ils repartaient le soir. »

④ Randonnée de Tende à la Brigue, retour en train

Trajet : La Brigue - Tende
Profil : touriste, habitant

« Oggi come da programma abbiamo camminato da Tenda a Briga con ritorno in treno. Grazie di cuore a chi ha condiviso con me questa bella giornata, in Valle si respirava un'aria frizzante e festosa. Anche al Musée des Merveilles c'era molto movimento. »

⑤ Aller au musée des Merveilles ou à l'écomusée du train

Trajet : International - Breil ou Tende

« Avant on avait beaucoup de scolaires qui venaient en train du littoral (Nice, Menton) et du côté italien (Cuneo, Limone). Arpès, quand le train des Merveilles se met en route, à partir de mai, on a beaucoup de visiteurs qui arrivent en train. »

⑥ Venir à la colonie de vacances de Fontan-Saorge

Trajet : France (via Nice) - Fontan-Saorge
Profil : enfant

« Les enfants venaient de la France entière, une partie en train. »

Construction, logistique pendant la crise

① Se déplacer entre les villages à pied, en quad, à vélo

Trajet : Breil - Fontan-Saorge - La Brigue - Tende
Profil : habitant

« Comme il n'y avait pas de route, c'est vrai plein de gens sont remontés à pied, en quad, à vélo par la voie ferrée. »

② Venir travailler

Trajet : Cuneo - Tende
Profil : enseignant, infirmier

« C'était complètement illégal, mais les infirmières venaient de Cuneo travailler à l'hôpital avec la draine. »

③ Participer aux chantiers bénévoles

Trajet : Nice - villages de la vallée (Breil - Fontan-Saorge - La Brigue - Tende)
Profil : bénévole

« Tu vois les samedis, les chantiers solidaires de l'asso, ils montent par train. Et nos bénévoles, ils viennent la plupart de la côte, et ils viennent par le train. »

« Les week-ends solidaires ont drainé des milliers de personnes depuis qu'ils sont créés, tous les week-ends ils continuent de monter avec le train pour faire les chantiers. »

④ Transporter les vivres d'un village à l'autre

Trajet : Breil - Saorge-Fontan - La Brigue - Saint-Dalmas de Tende - Tende et Cuneo - Tende
Profil : associations, institutions

« On filait les œufs qui montaient par la draine. »

« Le secours populaire a géré les convois via Tende de la draine, avec la bouffe, les vêtements et tout. »

« De Cuneo, c'était surtout des produits frais parce qu'avec les dons, tout ce qui était gel douche, tout ce qui a une durée de vie, il y en avait du stock. C'était principalement les fruits, les légumes, les fromages, la viande... »

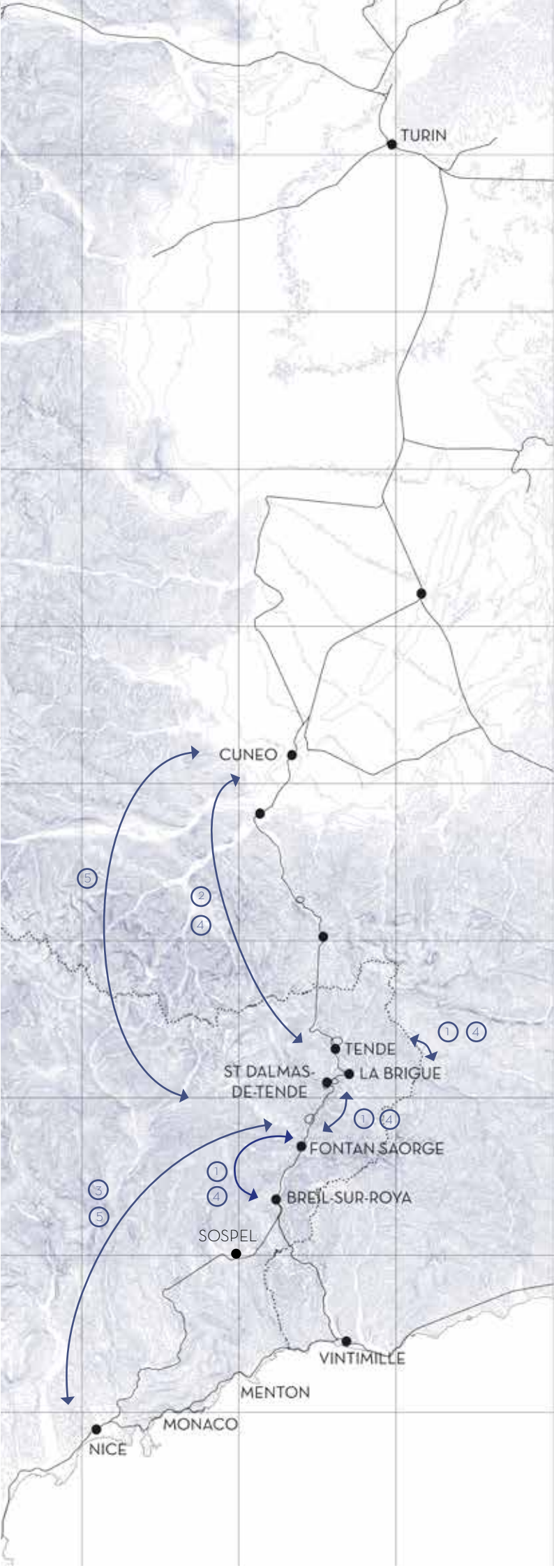
⑤ Transporter du matériel

Trajet : Nice - vallée et Cuneo - vallée
Profil : habitant, travailleur

« L'essence. Le fioul. Parce qu'on avait des engins sur place et on pouvait pas les utiliser, parce qu'on a pas de fioul. C'est pareil pour les groupes. »

« L'hiver dernier, dans le train il y avait des pneus que le garagiste de Tende venait récupérer à la gare. »

« Pendant la tempête ça nous a servi, y avait tout le frêt qui arrivait là pour les deux villages, pour Saorge et Fontan. »



LA LIGNE DE VIE

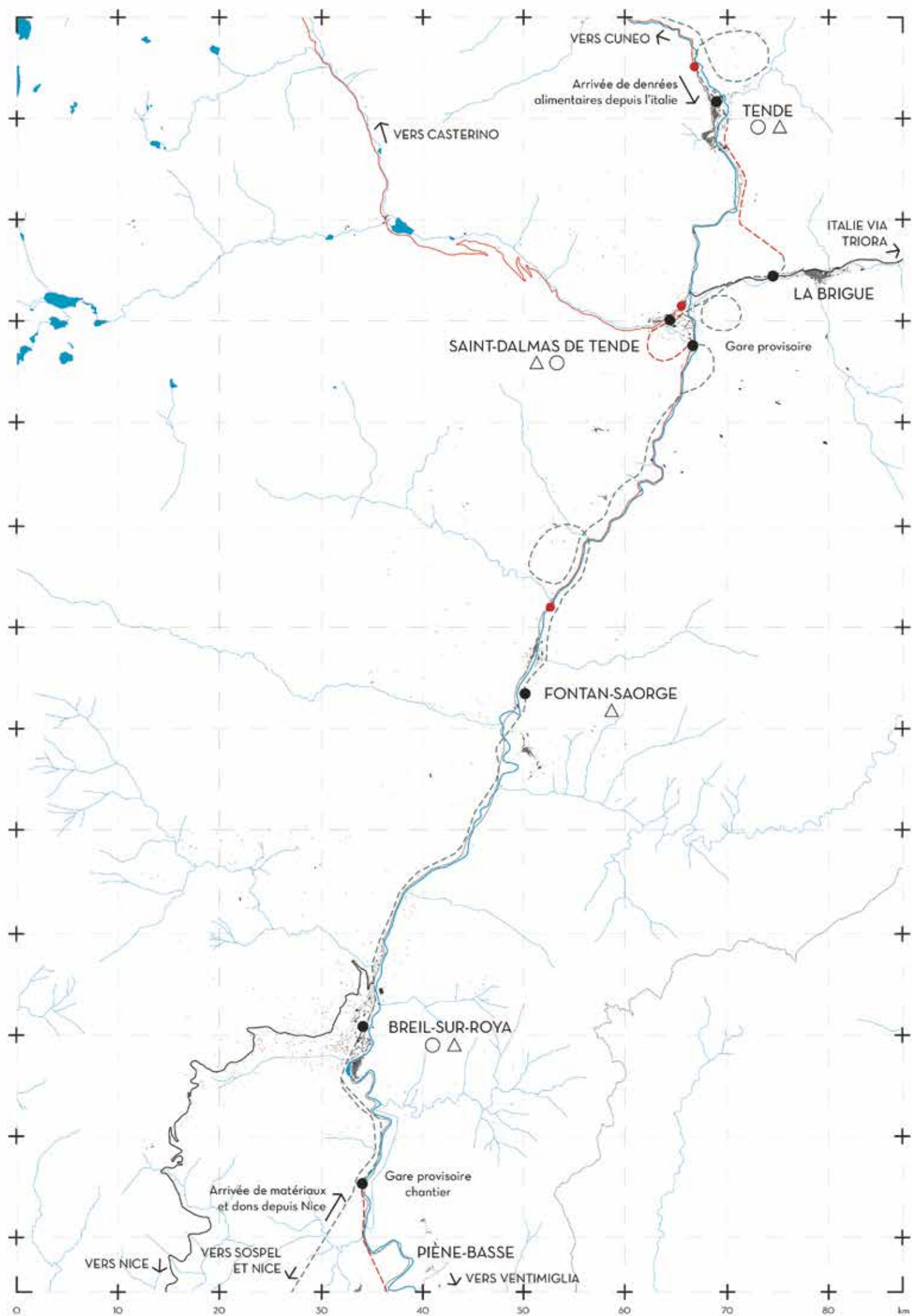
Mobilités contrariées et nouvelle logistique pendant la crise

La tempête Alex a remis en lumière le rôle structurant de la ligne ferroviaire. Considérée jusqu'à présent comme une ligne principalement touristique, la ligne a changé d'usage et d'appellation : elle est devenue une "ligne de vie". La route départementale ayant été détruite sur plusieurs tronçons, la ligne a tout d'abord été utilisée à pied, à vélo et en quad pour se déplacer d'un village à l'autre. Puis, dès sa remise en service, elle a permis de transporter les vivres, l'eau, les vêtements, des matériaux pour les entreprises (BTP, pneus, etc...), y compris depuis l'Italie (Cuneo notamment).

Cette situation de crise permet ainsi de questionner les priorités et les principes de hiérarchie régissant généralement les usages et les politiques des transports. Les grandes infrastructures routières étant fermées, on observe un report d'usage et le recentrement temporaire des stratégies institutionnelles sur les infrastructures mineures : la ligne ferroviaire, mais aussi les chemins et pistes de montagne qui sont restées praticables. Ainsi, les transports et la logistique se sont organisés sur des lieux en marge, qui sont soudainement devenus stratégiques et dont le potentiel revient sous les feux des projecteurs.

L'exceptionnalité liée à la situation d'urgence a permis de surmonter temporairement certains blocages réglementaires qui avaient progressivement défini le train comme un "simple" moyen de déplacement. Pendant la crise, le train est (re)devenu un dispositif plurifonctionnel (transport de biens et de personnes) et multimodal (vélos, draisines, wagons, piétons). Cette configuration temporaire conforte les discours déjà portés par les acteurs locaux (collectivités, associations et habitants) sur la diversification des usages de la ligne comme levier de développement.





LES GARES AU TOURNANT DE LA CRISE

Usages et logistique des gares avant,
pendant et après la tempête Alex

L'usage des gares pendant la crise a mis en évidence leur potentiel à accueillir des activités et des services mutualisés : hébergement, logistique, commerce, lieux de concertation citoyenne, activités socio-culturelles, etc.

Les associations de la vallée réfléchissaient déjà, avant la tempête, à la transformation de la gare de Saint-Dalmas en tiers lieu culturel. L'analyse des projets déposés par les acteurs locaux dans le cadre de la concertation lancée par la préfecture pour la reconstruction (2022) montre bien que le concept de tiers lieux a continué de se développer dans l'imaginaire collectif. Aujourd'hui, ces réflexions se concrétisent : des usages expérimentés dans le temps de la crise ont été partiellement intégrés dans la formalisation de projets institutionnels, associatifs et citoyens (maison de la ruralité, filière bois-pierre-laine, train-vélo, camping, etc.). Cette partie rend compte de cette dynamique de transformation autour des gares en proposant une lecture de l'évolution de leurs usages avant, pendant et après la tempête.



Le bâtiment de la gare de Piene Basse en 2021, après une mise en sécurité. Source : Etienne Markt



La gare de Fontan-Saorge : ancienne colonie de vacances. Pendant la crise, le parvis a été occupé par les camions des travailleurs 2022.



Saint-Dalmas de Tende : pendant la crise une gare provisoire a été installée au croisement de la route départementale et de la ligne de train.



Le parvis de la gare de Saint-Dalmas de Tende utilisé pour garer les engins et stocker les matériaux des chantiers de la reconstruction. 2022.



Le bâtiment de la gare de Breil-sur-Roya : après la tempête les appartements pour les roulants ont été attribués aux ménages sinistrés



Scierie associative dans les anciens locaux de la Gare de la Brigue. 2022

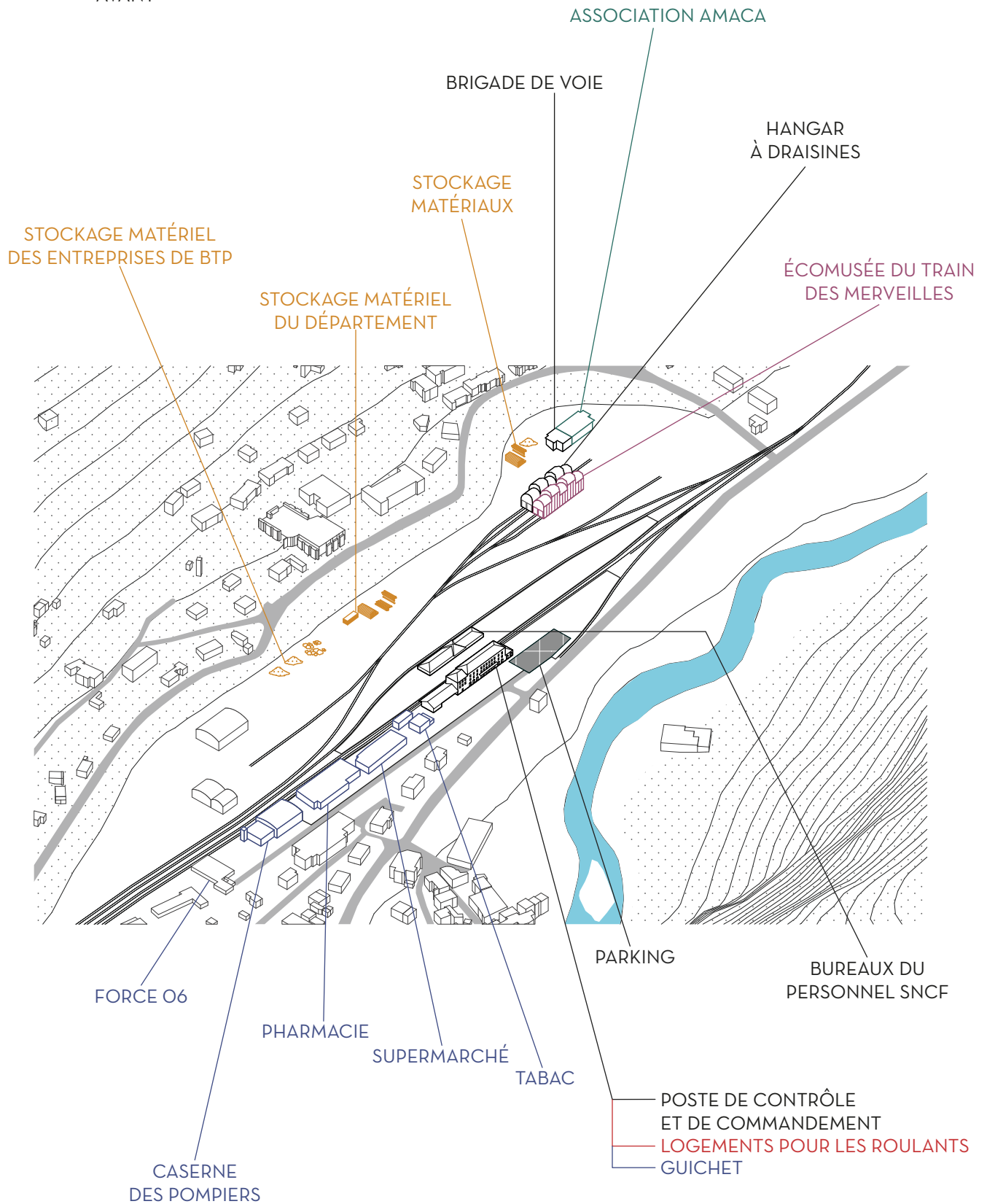
La gare de Breil-sur-Roya

Depuis quelques années la gare de Breil se transforme progressivement en quartier : les bâtiments de la gare et les hangars situés à proximité sont devenus le support d'une pluralité d'usages. On observe notamment que le quartier de la gare accueille des services qui se situaient auparavant dans le centre historique : pharmacie, supermarché, tabac.

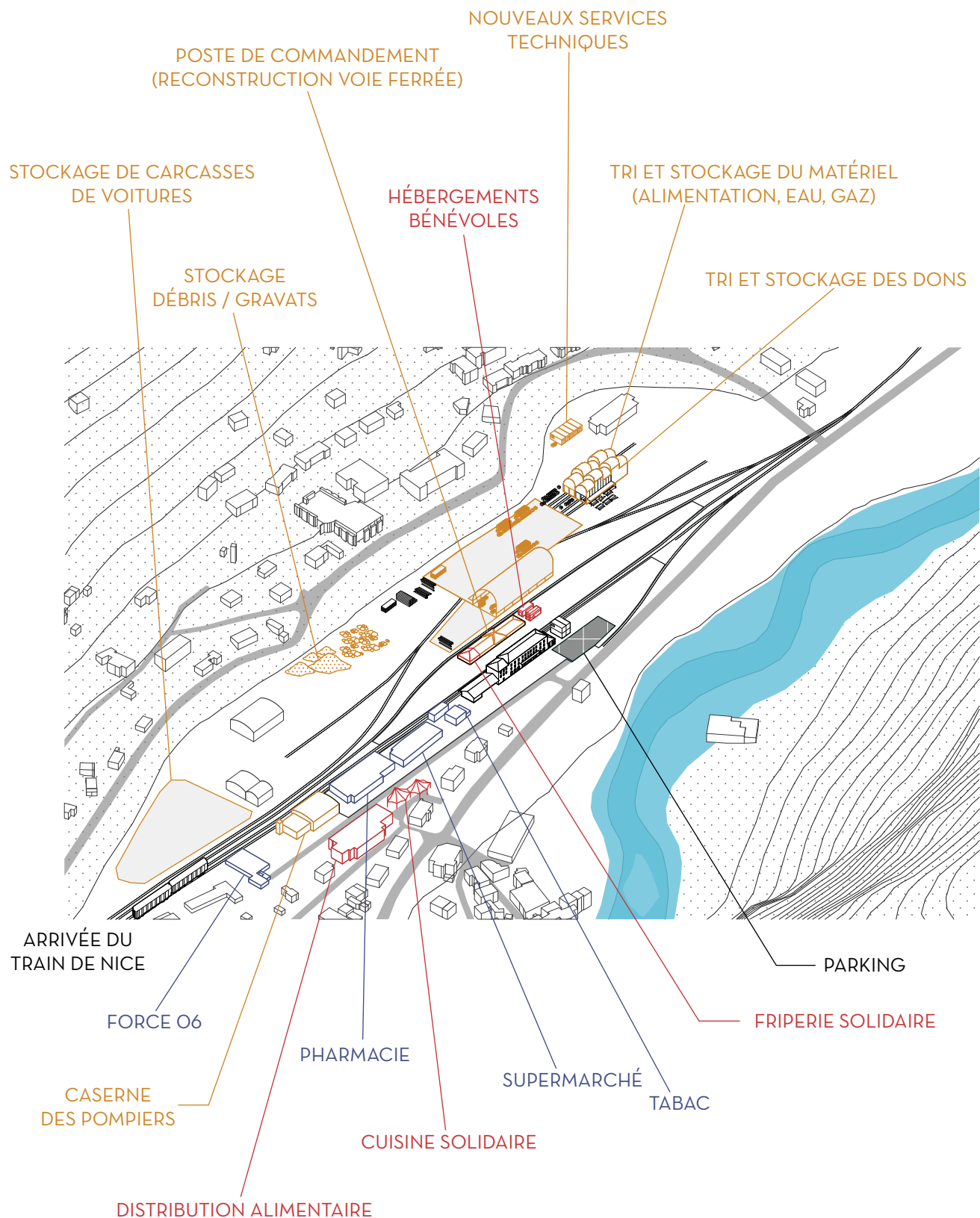
Lors de la tempête, la gare est devenue le « pôle logistique ». Etant le premier village desservi par le bassin métropolitain, elle a été utilisée pour le tri et le stockage des denrées alimentaires, de l'eau, du gaz et des dons (vestimentaires, matériels divers, etc.) qui étaient ensuite redistribués dans les autres villages. Elle a également joué un rôle structurant en matière d'accueil : les appartements pour les roulants ont été attribués aux ménages sinistrés. Un lieu de distribution alimentaire, une cuisine et une friperie solidaires ont été mis en place par les habitants et les élus.

Après la tempête, le quartier de la gare a repris son fonctionnement habituel mais certains usages ont persisté ou sont apparus : les logements sont restés mis à disposition des sinistrés, un restaurant a ouvert ses portes, ainsi qu'une scierie. Des projets sont également en cours de réflexion comme la création d'un moulin mutualisé pour les agriculteurs de la vallée, la création d'un tiers lieu rural, la réhabilitation de l'écomusée.

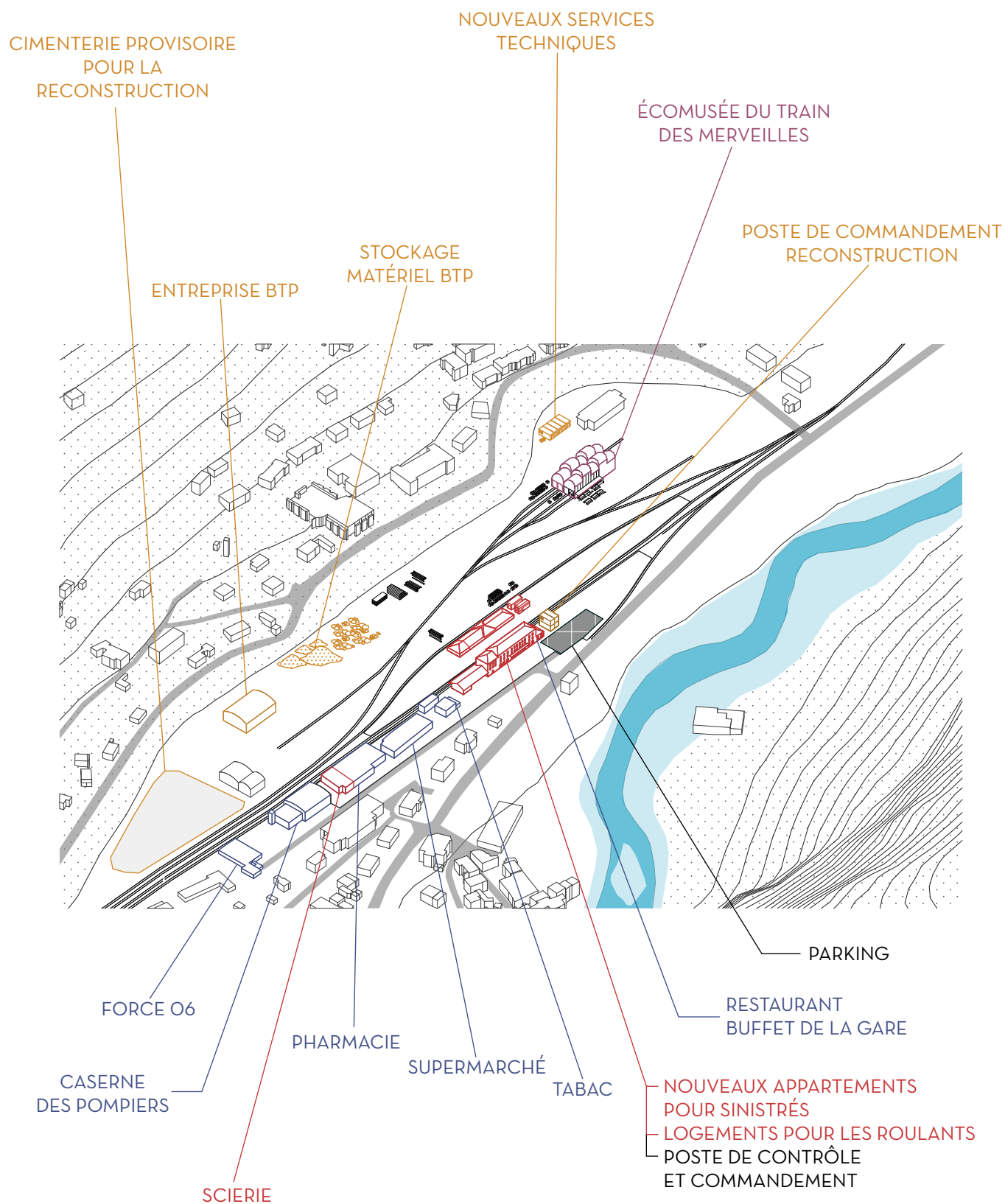
AVANT



PENDANT



APRÈS



ACCUEIL
TOURISME
(RE)CONSTRUCTION
ET LOGISTIQUE

MOBILITES
SERVICES
CULTURE

La gare de Fontan-Saorge

La gare de Fontan-Saorge se situe entre les deux villages, ce qui ne lui permet pas de jouer un rôle aussi structurant que celui de la gare de Breil. Toutefois, l'analyse des usages de cette gare avant, pendant et après tempête révèle un fort potentiel en matière d'accueil. En effet, il y a plusieurs années, la gare avait été transformée en colonie de vacances pour les enfants des cheminots. Ceux-ci arrivaient de partout en France, dont une grande partie par le train.

Pendant la tempête, la gare a été occupée par les habitants de Fontan qui sont venus s'y mettre à l'abri. Environ 180 personnes s'y sont réfugiées durant deux nuits.

Après la tempête, les espaces extérieurs de la gare ont été utilisés par les travailleurs -notamment des cordistes- venus réparer les ouvrages d'art. Habitant dans des camions aménagés, ils ont transformé cet espace en aire d'accueil durant plusieurs mois.

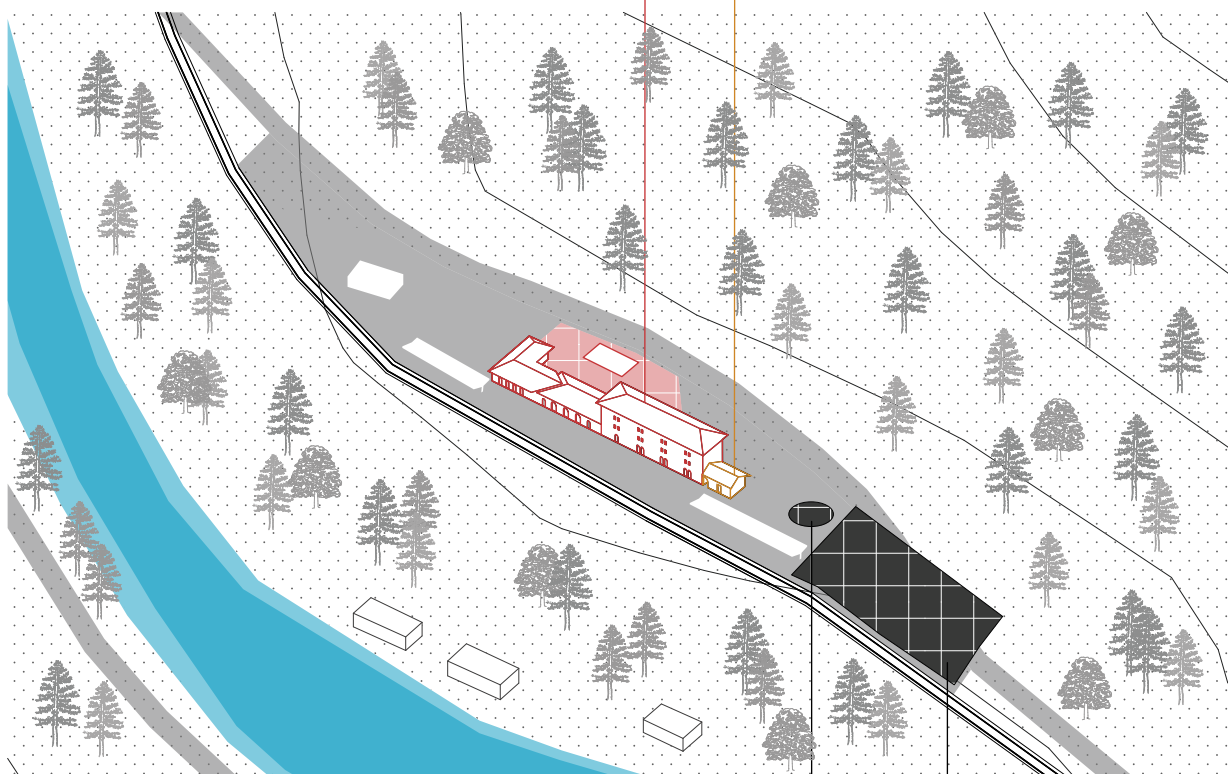
La gare de Fontan-Saorge est donc marquée par un usage principal -l'accueil-, ce qui pose la question de son avenir : comment aller au-delà d'un accueil ponctuel des enfants lors des périodes scolaires et faire que la gare puisse jouer son rôle d'espace ressource ?

AVANT
COLONIE DE VACANCES
ET PISCINE HORS SOL

→

PENDANT
OCCUPATION DE LA GARE
PAR LES HABITANTS
(MISE À L'ABRI)

PENDANT
RAVITAILLEMENT



HÉLIPORT
PENDANT

PARKING
AVANT

→ OCCUPATION PAR LES
TRAVAILLEURS
(HABITANT EN CAMIONS)
APRES

ACCUEIL
TOURISME
(RE)CONSTRUCTION
ET LOGISTIQUE

MOBILITES
SERVICES
CULTURE

La gare de la Brigue

La gare de la Brigue a été relocalisée, plus proche du centre villageois. L'ancien bâtiment de la gare, appartenant à la municipalité, a alors été occupé par un collectif d'artisans ayant créé une scierie et un atelier de menuiserie. Progressivement, le lieu s'est élargi à d'autres activités : par exemple, une chapelière vendant ces chapeaux à Tende y a installé son atelier ou encore des danseurs viennent s'y entraîner.

Durant la tempête, la gare n'a pas été particulièrement utilisée. En revanche, après la tempête, le collectif d'artisans s'est renforcé et développe actuellement un projet d'agrandissement du lieu pour associer les filières pierre et laine à celle du bois. La gare est ainsi en train de devenir un tiers lieu visant à mutualiser des outils pour les acteurs économiques de la vallée, notamment les artisans.

NOUVELLE GARE

ANCIENNE GARE

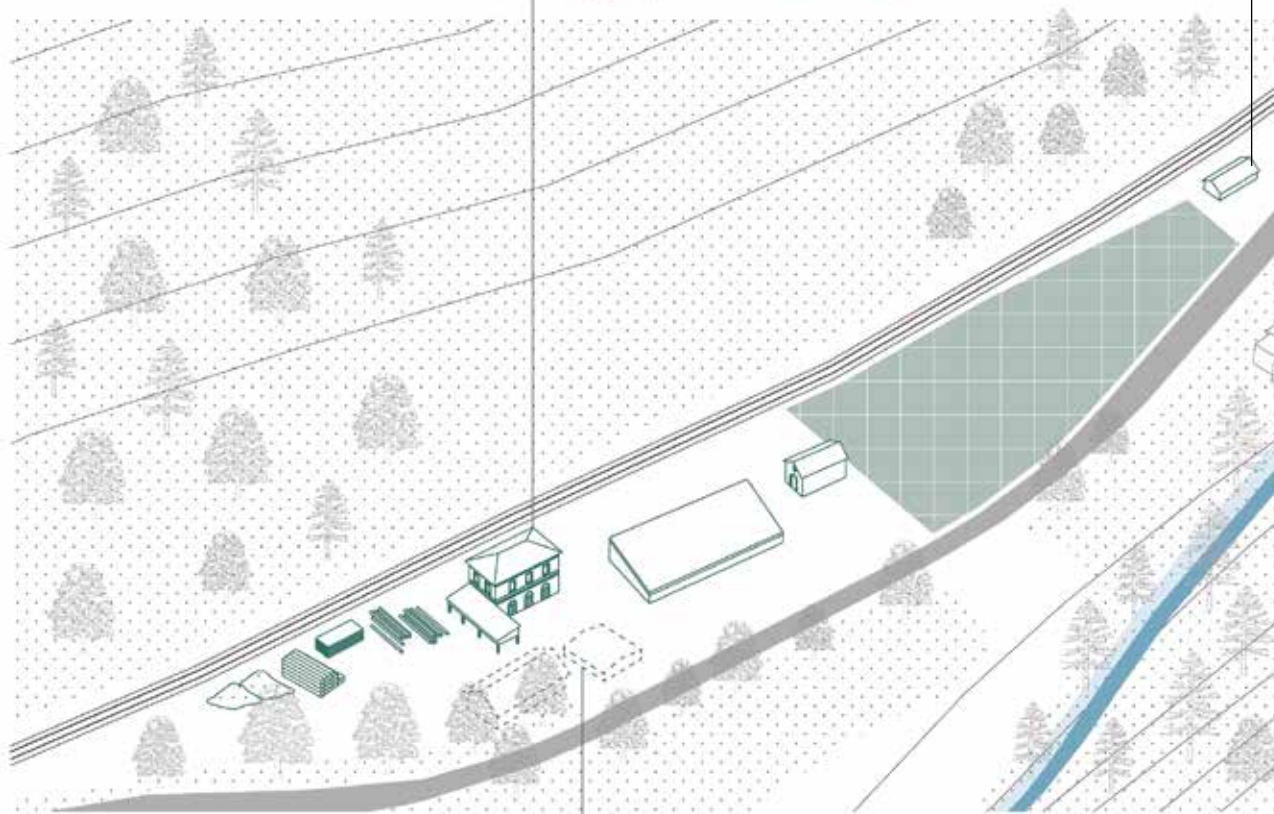
AVANT

Scierie associative, accueillant d'autres associations et professionnels (artistes, danseurs, chapelière...)



APRES

LA MANUFACTURE (en projet) :
Transformation de la scierie associative en tiers lieu regroupant les filières bois, pierre, laine



APRES

Projet d'agrandissement du tiers lieu

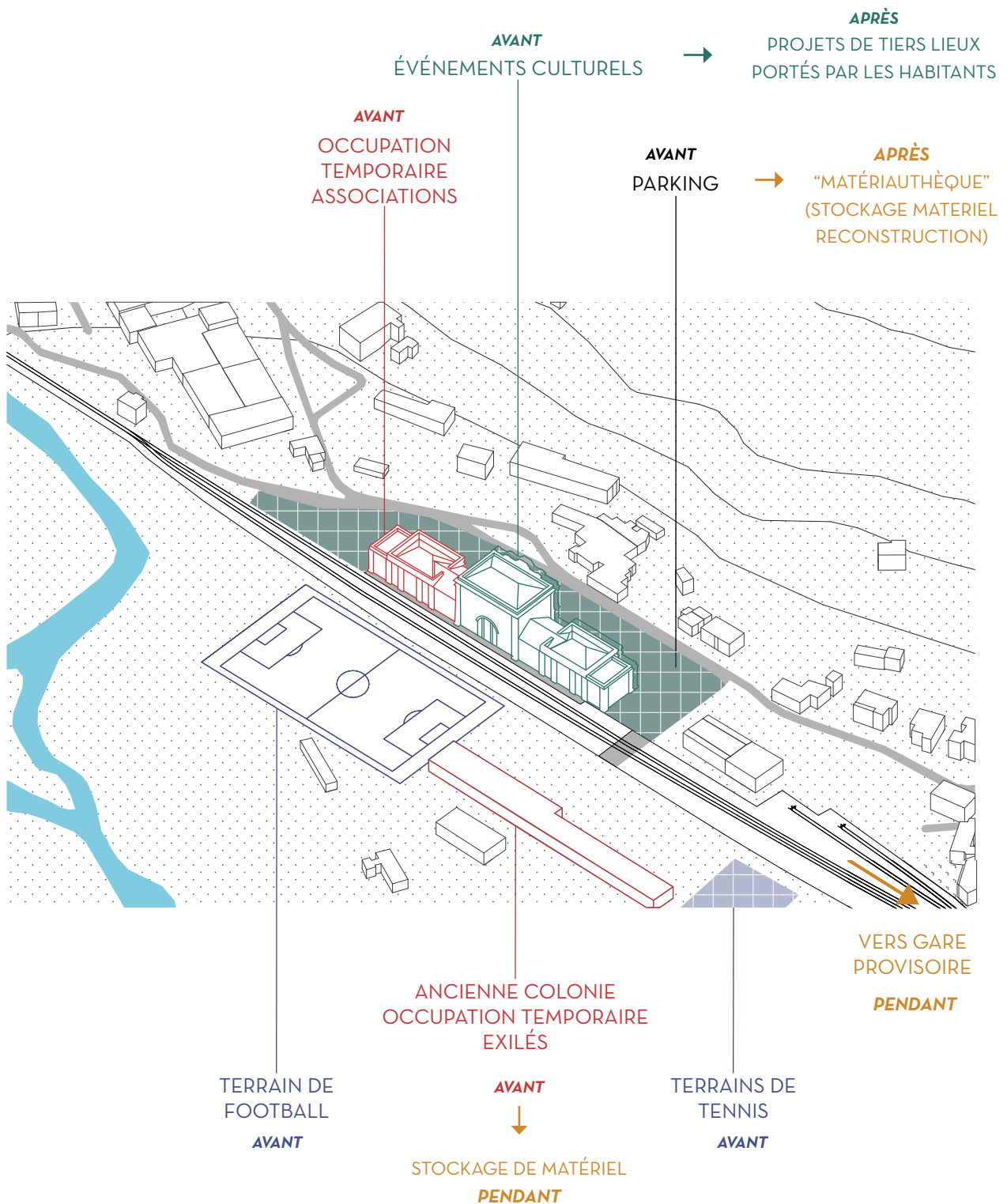
ACCUEIL
TOURISME
(RE)CONSTRUCTION
ET LOGISTIQUE

MOBILITES
SERVICES
CULTURE

La gare de Saint-Dalmas de Tende

La gare monumentale de Saint-Dalmas de Tende a été le support de différents usages mais elle a progressivement été désaffectée. Elle est alors devenue un territoire de projections : élus, habitants, investisseurs ont imaginé différents projets possibles (hôtel, lycée, espace culturel...), sans parvenir à rassembler l'ensemble des conditions nécessaires à sa réhabilitation. La gare de Saint-Dalmas était principalement utilisée durant les périodes estivales, pour des festivals, des événements culturels. Elle a aussi été le lieu de mobilisations citoyennes, notamment pour défendre les droits des personnes exilées.

Pendant la tempête, la gare de Saint-Dalmas n'a pas été le support d'usages exceptionnels: une gare provisoire a été installée à un autre endroit en raison des dégradations de la ligne. Son positionnement, situé au croisement de la route départementale et de la ligne de train, rend compte d'une logique multimodale. Pendant et après la crise, le parvis a été utilisé comme plateforme logistique et espace de stockage des matériaux de chantier pour la reconstruction (notamment de la route départementale et celle de Casterino). Après la tempête, la gare est retournée à son état précédent et les réflexions autour de sa réhabilitation se sont réactivées, notamment du côté des habitants dont une partie s'est penchée sur sa transformation possible en tiers lieu culturel. Cependant, aucun projet n'a encore abouti, laissant ce patrimoine remarquable inexploité.



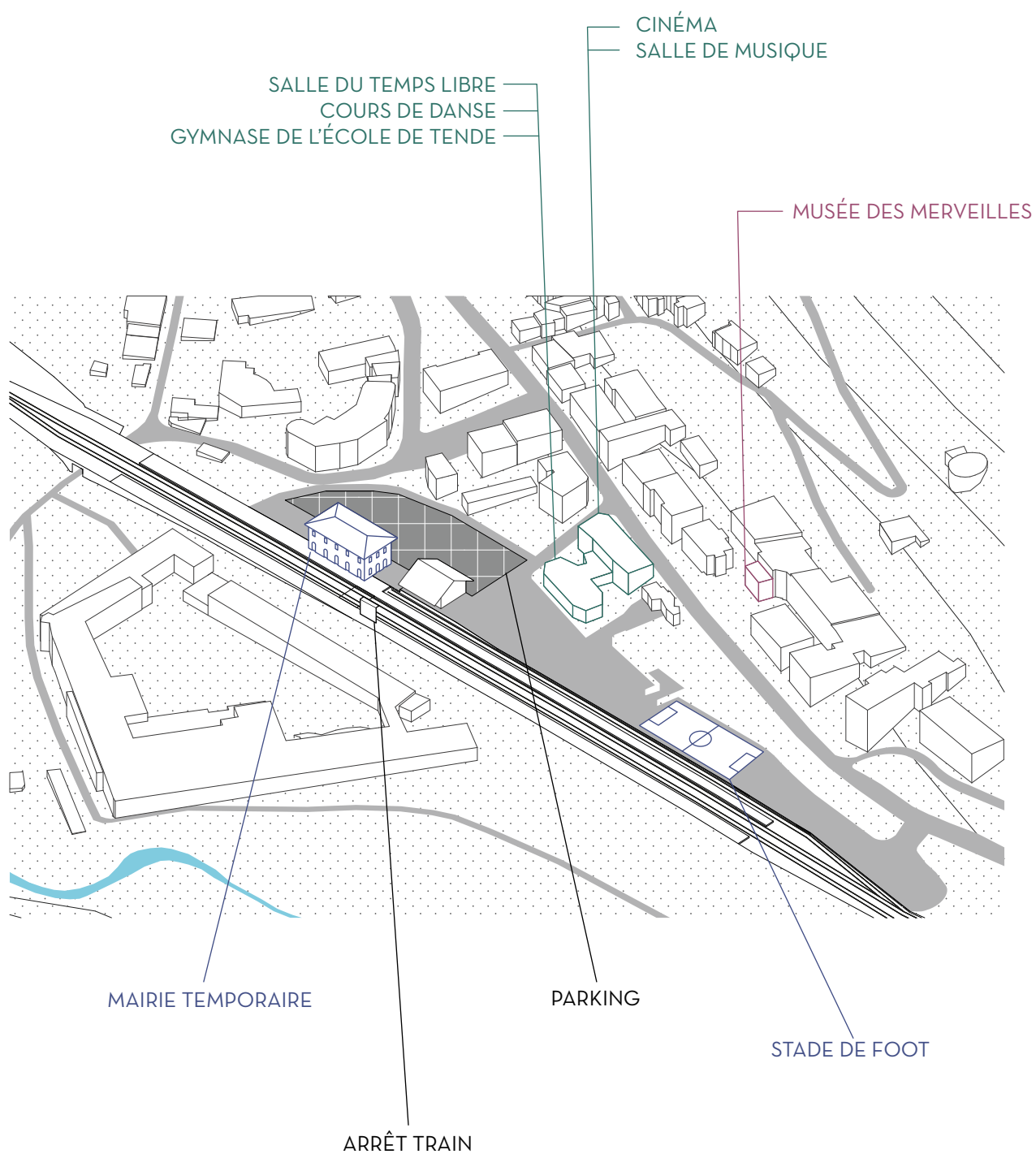
La gare Tende

La gare de Tende se situe dans une partie du village où se concentrent plusieurs équipements culturels (cinéma, salle de musique, de danse, gymnase, musée des merveilles). Avant la tempête, la mairie a été installée dans la gare, le temps que soit réhabilité le bâtiment dans lequel elle se trouve habituellement.

Durant la tempête, comme pour Breil, le quartier de la gare est devenu une centralité, regroupant des services d'urgence (cellule psychologique, ostéopathie, coiffure, etc.) et les plateformes logistiques (stock et tri alimentaire).

Après la tempête, les équipements publics ont retrouvé leurs fonctions initiales.

AVANT



ACCUEIL
TOURISME
(RE)CONSTRUCTION
ET LOGISTIQUE

MOBILITES
SERVICES
CULTURE

PENDANT

SALLE DU TEMPS LIBRE

Stock et tri du matériel alimentaire

Cellule psychologique

Osthéopathie

Coiffure

Petites annonces

Inscriptions hélicoptère

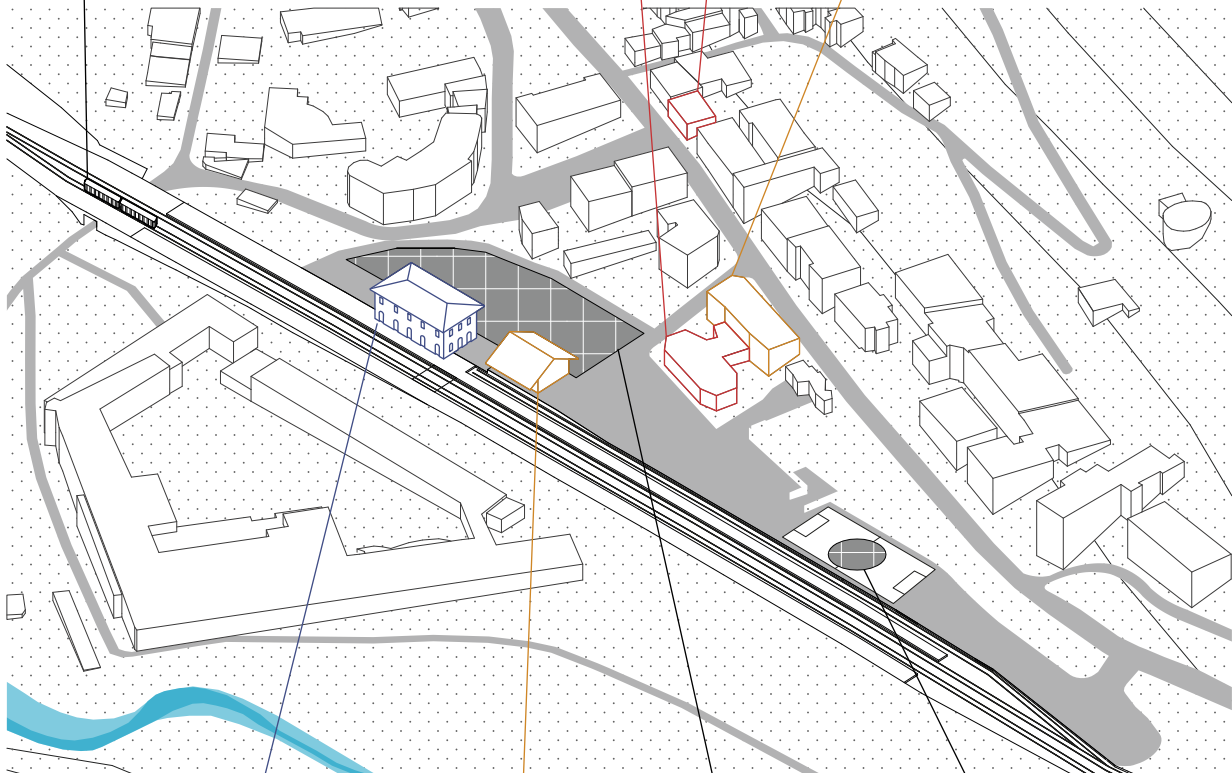
Organisation des bénévoles

Pompiers

SECOURS POPULAIRE
(DONS ET GESTION DE LA RÉINSTALLATION
DES PERSONNES SINISTRÉES)

STOCKAGE
ALIMENTAIRE

ARRIVÉE DU TRAIN D'ITALIE
(PRODUITS FRAIS)



MAIRIE TEMPORAIRE

PARKING

HÉLIPORT

STOCKAGE (ESSENCE,
BOUTEILLES DE GAZ, PÉTROLE)

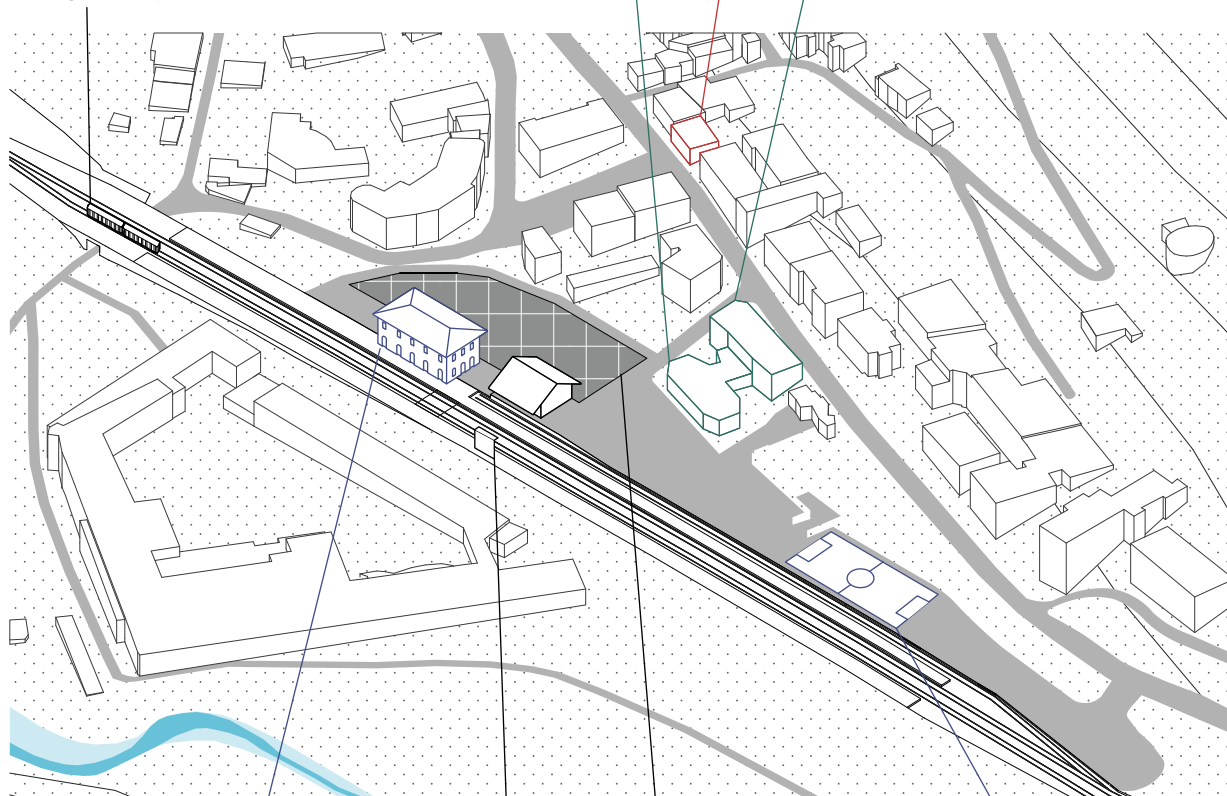
APRÈS

SECOURS POPULAIRE

SALLE DU TEMPS LIBRE
COURS DE DANSE
ASSOCIATIONS
RÉUNIONS

- CINÉMA
- SALLE DE MUSIQUE

ARRIVÉE DU TRAIN D'ITALIE



MAIRIE TEMPORAIRE

- PARKING
- CRÉATION D'UN GROUPE DE COVOITURAGE

ARRÊT DU TRAIN

STADE DE FOOT



IMAGINAIRES

*« Un scénario stratégique doit nécessairement contenir
une bonne dose d'utopie, à la quelle il doit sa valeur
heuristique »*

Alberto Magnaghi

UNE LIGNE DE TRAIN AUX IDENTITÉS MULTIPLES

La ligne ferroviaire au croisement de
l'histoire et des récits

Retracer l'histoire de la ligne nous a permis d'identifier
ses évolutions et d'en retrouver les identités :

Ligne des chantiers

Durant la construction de la ligne et des gares (1909-1928), un grand nombre d'ouvriers s'installe dans la vallée. Cette dynamique a eu un impact considérable sur la démographie des villages. En effet, la population de Breil-sur-Roya a presque doublé en dix ans, passant de 2804 habitants en 1911 à 5136 en 1921. Dans les photos de l'époque, on peut observer des logements provisoires construits tout le long du chantier. Il s'agit de baraques en bois, construites en contrebas des ouvrages pour accueillir les ouvriers et leurs familles, qui arrivaient de différents pays. L'arrivée des ouvriers s'est poursuivie dans la vallée, notamment lors des chantiers pour les reconstructions d'après-guerre (1970-1979).



1917 - Base travaux - Tunnel du Grazian, Breil-sur-Roya
source : collection J.L. Taylor

Encore aujourd'hui, pour les travaux de consolidation des ouvrages endommagés par la tempête Alex, de nombreux ouvriers en particulier des cordistes sont arrivés de partout en France. Ils se sont installés quelques mois dans leurs camions, notamment sur le parking de la gare de Fontan-Saorge.

Ligne de travail

La ligne et les gares ont aussi été dimensionnées pour jouer un rôle structurant dans la gestion des grands transits internationaux. De grands bâtiments ont été construits pour accueillir les travailleurs du secteur ferroviaire et frontalier (agents de frontière, douaniers, chefs de gare et roulants, personnel d'accueil, etc.). et le nombre de voies calibré pour assurer l'arrêt de

plusieurs trains en même temps (par exemple la gare de Saint-Dalmas comptait douze voies à la place du stade). Les gares ont été progressivement désaffectées suite à l'ouverture des frontières et l'automatisation des postes liés au transit ferroviaire (guichets, etc.). A partir de 1979, de nombreux habitants de la vallée allaient travailler à Nice et à Monaco en prenant le train. Actuellement, le prix du billet et les horaires ont freiné cette pratique, mais elle reste présente. Malgré le fait que le train ne soit pas nécessairement utilisé, de nombreux ménages ont choisi de s'installer dans cette vallée pour la présence du train. Ils s'y sentent plus connectés, moins enclavés : ils peuvent accéder aux bassins d'emploi à partir de différents moyens de transport. Ces observations montrent le rôle que joue une ligne de train en matière d'accueil et contribuent aux réflexions défendant le train comme un atout majeur pour la revitalisation des territoires ruraux, tant pour l'accueil de travailleurs que pour favoriser l'arrivée de nouvelles populations.

Ligne internationale

Dans les années 1930, des trains circulent dans la vallée pour rejoindre Nice, Berne, Turin et Berlin. La ligne de train constitue un corridor de transit stratégique entre le littoral méditerranéen de la Côte d'Azur et les villes de l'Europe continentale. Grâce à l'électrification de la ligne, il était possible de voyager entre Turin et Vintimille en 2 heures 30 minutes. La réouverture de la ligne en 1979, après les reconstructions d'après-guerre, renforce l'identité internationale de la ligne. Tous les jours, des trains directs relient Nice-Turin ainsi qu'Imperia-Turin qui s'arrêtaient dans les villages de la vallée.



1930 - Passage d'un train international avec un wagon Bern - Lotschberg
- Simplon pendant les travaux de renforcement du pont de la Lavina.
Source : collection J.L. Taylor

Plusieurs témoignages racontent les échanges réguliers entre les villages de la vallée et les aires métropolitaines françaises et italiennes. Par exemple, une enseignante d'italien de Breil-sur-Roya amenait ses classes à Turin pour visiter la ville et les musées dans la journée (départ de Breil à 6h 02). Depuis 2013, suite au désengagement de RFI (Rete Ferroviaria Italiana) dans la gestion du tronçon français, les liaisons internationales ont diminué, jusqu'à devenir longues et complexes.

Ligne de fret

Dans les premiers années de son ouverture, la ligne était principalement utilisée pour les trains de voyageurs. Puis, pendant la guerre, elle a été mobilisée par les allemands pour les approvisionnements en ferraille (1943-1944). Pourtant, ce n'est qu'après 1979, lors de la réouverture complète de la voie, que le transit de marchandises sur la ligne deviendra régulier. Jusqu'en 2003, deux trains de marchandises par jour voyageaient entre Nice et Coni : le sable à ciment venait d'Avignon vers Borgo San Dalmazzo, le bois transitait entre le Piémont et le littoral français, ainsi que les voitures par exemple. A cette époque, les entreprises de la vallée étaient approvisionnées et assuraient leur distribution par le train (comme par exemple l'entreprise d'embouteillage d'eau à Fontan-Saorge, la cimenterie de la vallée). Le Sernam (service national de messagerie) assurait la distribution des colis et des bagages par le train (une habitante de la vallée nous a raconté avoir organisé son déménagement de Strasbourg à Breil-sur-Roya par le train). Depuis 2003, le fret a été suspendu.



1935 -Affiche de l'autorail FIAT Littorina faisant le parcours Sestrières-Vintimille par la ligne de Breil-sur-Roya.
Source : collection J.L. Taylor

Ligne touristique

Une carte postale des années 30 montre une Littorina Fiat (autorail pour voyageurs) qui relie les plages ensoleillées de la Riviera française aux montagnes enneigées de la station de ski italienne de Sestrières en cinq heures. L'identité touristique de la ligne ferroviaire apparaît ainsi lors de la réouverture de la ligne en 1979 et viendra se renforcer en 2002 avec la création du train des Merveilles, puis des Neiges. Le tourisme à la journée se développe et les politiques publiques se concentrent sur cette vision d'avenir. Jusqu'à la tempête Alex, l'identité touristique devient dominante : les trains diminuent, les horaires ne sont plus adaptés aux travailleurs.



Premier train reliant Tende et Saint Dalmas à Breil-sur-Roya après la tempête Alex. Octobre 2020.

Source : Source : collection J.L. Taylor

Ligne de vie

Les territoires de montagne sont particulièrement exposés au risque d'érosion et d'effondrement. Dans le cas de la vallée de la Roya, l'infrastructure routière est particulièrement mise en péril, car elle longe le fleuve. En cas de crue, elle est directement impactée alors que l'infrastructure ferroviaire est située en contre-haut, ce qui limite souvent les dommages. Avant la tempête Alex, la route avait déjà été interrompue à plusieurs reprises et le train avait été mobilisé pour les voyageurs, le fret et le feroutage de véhicules (des plateformes existaient à Breil-sur-Roya et Tende).



26 juillet 2021, le train de travaux qui a été utilisé pour la projection de béton dans le tunnel des Gorges de Paganin en gare de Breil-sur-Roya.
Source : collection J.L. Taylor



POLITIQUES

Séparation du comté de Nice : Breil, Fontan et Saorge sont annexés à la France

Convention franco-italienne
liaison ferroviaire Nice-Cuneo (ouverture prévue en 1914)
loi 20 mars 1906

Concessions exploitation ligne : Nice-Breil -> PLM (privé, France)
Cuneo-Vintimille -> FS (public, Italie)

AVANCÉES

Mise en étude de la ligne par le Royaume de Piémont-Sardegne

Ouverture du chantier (section italienne)

Ouverture du tunnel ferroviaire du Col de Tende (Italie)

Ouverture du chantier (section française)

Ouverture tronçon Vintimille-Airole
Inauguration gare Saint-Dalmas

Ouverture tronçon Vintimille-Breil

Ouverture ligne Nice-Breil-Cuneo et Breil-Vintimille
Inauguration gares Breil, Fontan et Piene Basse

Électrification sections Coni-St-Dalmas et Piene-Vintimille

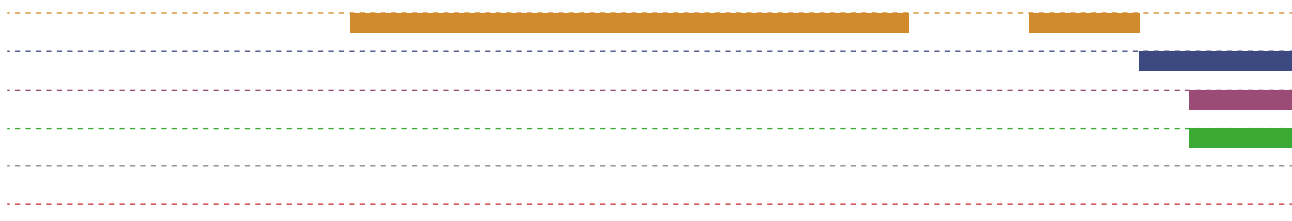
Électrification section Piene-Saint-Dalmas

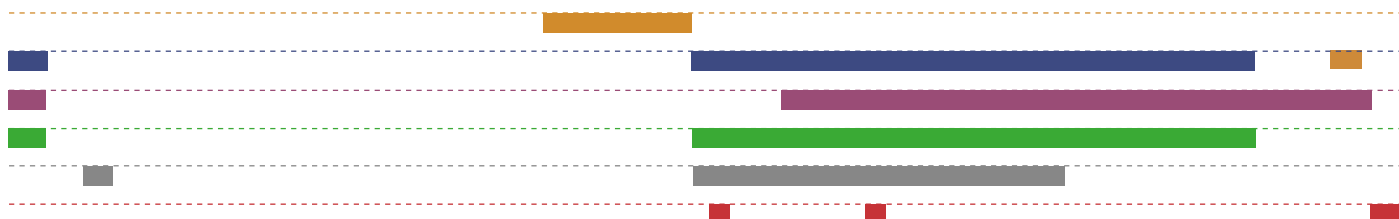
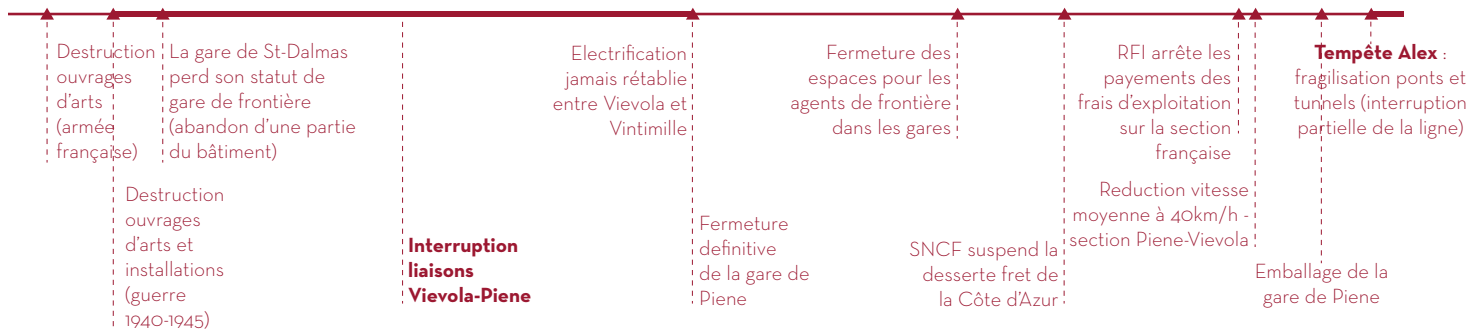
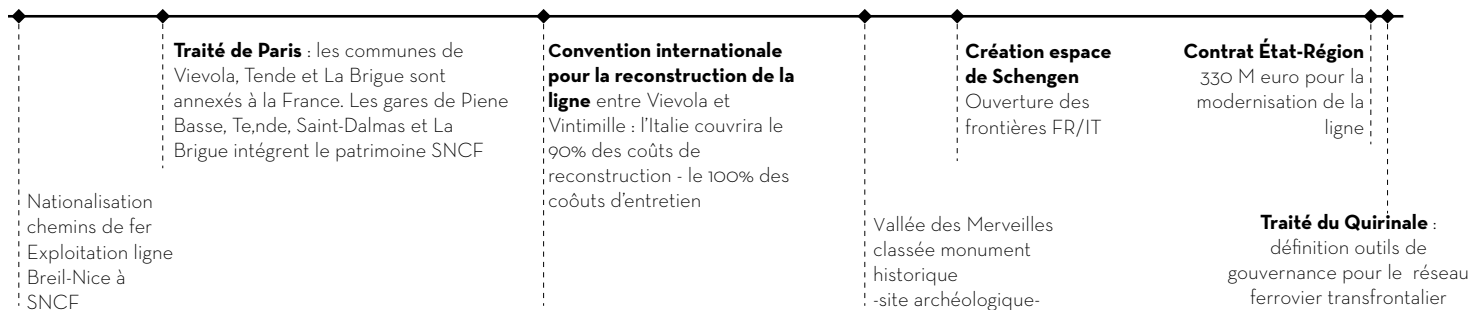
COUPURES

Interruption chantier (guerre 1914-18)

IDENTITÉS

Ligne des chantiers
Ligne internationale
Ligne touristique
Ligne de travail
Ligne de fret
Ligne de vie





UN PATRIMOINE DE PROJET

Le train comme élément charnière au sein d'un réseau d'équipements et de services métropolitains et valléens

Le corridor métropolitain transfrontalier

La représentation d'un système métropolitain international le long de la ligne de train Nice-Coni-Vintimille a pour objectif de questionner les relations entre les milieux ruraux et urbains, deux univers encore trop souvent opposés.

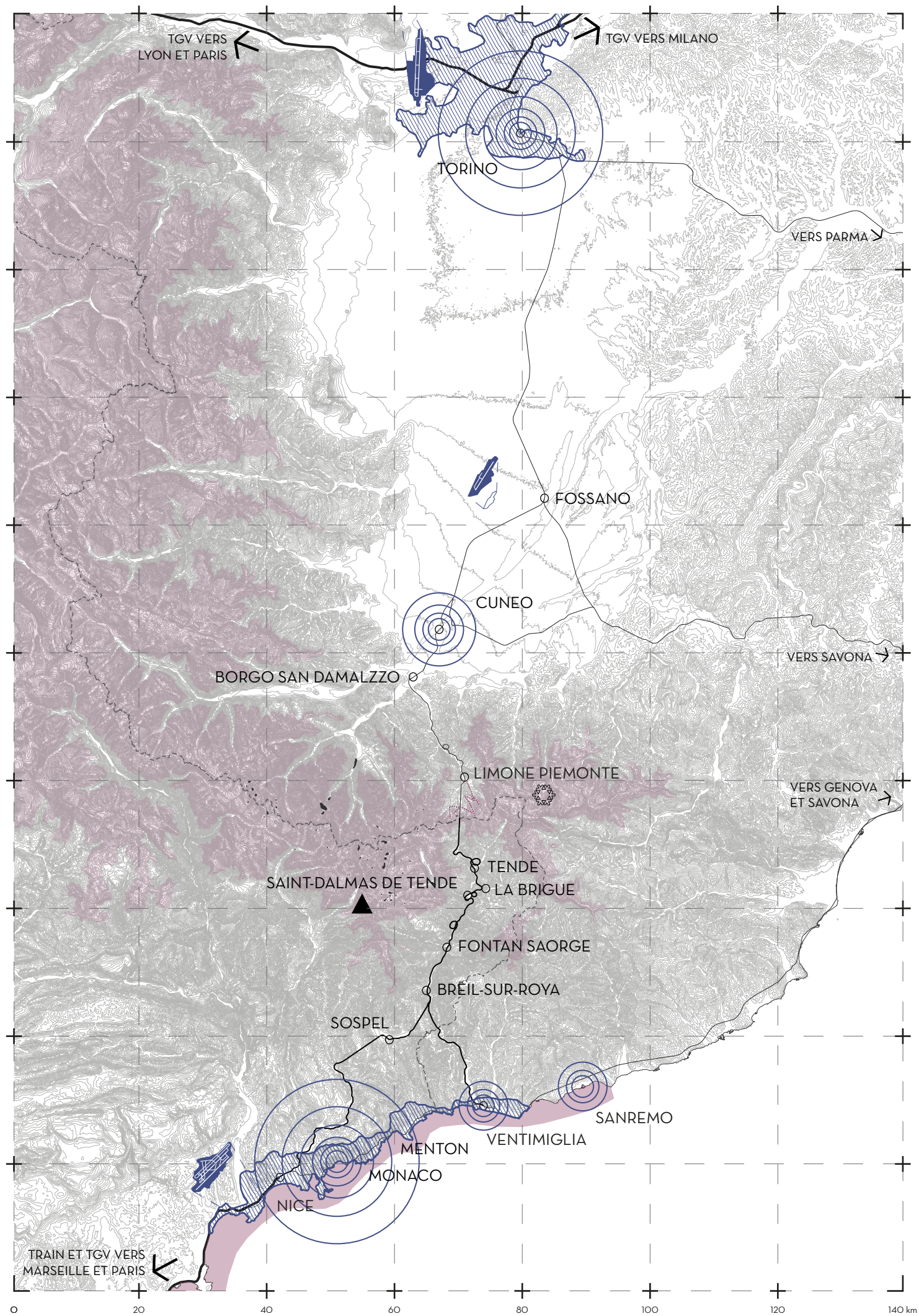
Dans cette visualisation à la grande échelle, l'imaginaire de la "vallée enclavée" traversée par une "petite ligne" cède la place à celui d'un territoire stratégique, au sein d'un réseau métropolitain transfrontalier. Premièrement, les territoires de la vallée assurent la mise en relation entre deux bassins d'attractivité majeurs, celui de Cuneo-Borgo San Dalmazzo-Turin et celui de la métropole littorale Nice-Monaco-Menton. Comme nous l'avons vu dans l'analyse des usages, les relations s'articulent autour des questions d'accueil, de travail, de services et de culture. Deuxièmement, ces territoires sont le support d'équipements d'intérêt métropolitain, surtout liés au loisir et au tourisme (stations de ski, accès au Parc National du Mercantour, patrimoine...).

Considérer la vallée et le train comme une articulation stratégique entre deux aires métropolitaines transfrontalières permet aussi d'ouvrir la question du potentiel de transformation des équilibres socio-territoriaux en place.

Dans cette perspective, le train constitue un véritable patrimoine de projet, dans le sens d'une infrastructure qui pourrait ouvrir les horizons du développement du territoire à différentes échelles et sous différents prismes, du tourisme à l'habitat.

Si l'on augmentait la fréquence et la vitesse des trains, quelles réciprocity et quelles relations pourraient émerger entre les bassins métropolitains de Nice et Turin ? Et comment pourrait-elle changer le rôle stratégique et l'attractivité économique et résidentielle des villages de la vallée ?

- — FRONTIÈRE FRANCE-ITALIE
- LIGNES DE TGV
- TRAIN DES MERVEILLES
- AUTRES VOIES DE CHEMIN DE FER
- GARES
- ✈️ AÉROPORTS
- TÉLÉPHÉRIQUES VERS STATIONS DE SKI
- AIRES MÉTROPOLITAINES
- ZONE LITTORALE TOURISTIQUE
- ZONE D'ATTRACTION
- ◎ BASSINS D'ATTRACTIVITÉ
- ⚙️ STATIONS DE SKI
- ▲ ACCÈS AU PARC DU MERCANTOUR ET À LA VALLÉE DES MERVEILLES



Le métro valléen

La mutualisation et la diversification des services et des équipements constituent aujourd'hui l'un des leviers principaux pour le développement des territoires ruraux et de montagne. La mutualisation relève de la dispersion des activités sur le territoire pour générer des « alliances fonctionnelles » entre les différentes réalités et ainsi atteindre un plus grand nombre d'usagers. La diversification consiste à proposer des alternatives aux activités monofonctionnelles, souvent dépendantes des flux saisonniers, au profit des réseaux et des filières économiques.

La représentation des activités existantes et projetées autour des gares montre un fort potentiel en termes de mutualisation et diversification des activités dans la vallée. Un réseau de services, de relations, d'équipements et d'activités se dessine autour du train. Celui-ci permettant d'imaginer encore d'autres synergies en fonction de la nature, de la fréquence et de la vitesse des transports.

La représentation de la ligne de train comme un métro valléen, tel qu'on pourrait le voir à Paris ou à Berlin, est une manière de transposer dans un territoire de montagne les imaginaires urbains des mobilités multimodales, tout comme le concept de "ville de proximité". Associer ce concept dans les territoires ruraux ou de montagne permet d'envisager majeur dans le domaine des mobilités, passant du tout voiture aux mobilités douces.

De même, la notion de tiers lieux -ayant elle aussi émergé dans les milieux urbains- est de plus en plus transposée dans les territoires ruraux et nourrit les imaginaires liés aux réseaux culturels et touristiques, à l'événementiel, aux centres de sport et de loisir... Dans la vallée de la Roya, les tiers lieux prennent progressivement place au sein des gares. La ligne ferroviaire apparaît ainsi d'autant plus structurante : une véritable colonne vertébrale reliant des équipements aux services différenciés et complémentaires.

Comme le souligne Dematteis, n'est-ce pas la *ville* -ici entendue comme relations, services, activités- dont les territoires ruraux et de montagne ont aujourd'hui le plus besoin pour se revitaliser ?



Vers Cuneo, Limone Piemonte

Station de ski de Limone
Zones d'activités (Cuneo)
Industries (Borgo San Dalmazzo)
Boîtes de nuit (Cuneo et Limone)

Tende

Village de Tende
Musée de Merveilles
Zone artisanale et BTP
Maison du parc
Centre culturel associatif
Hôpital / pharmacie
Internat / maison des travailleurs

Parc National du Mercantour
et Vallée des Merveilles

La Brigue (vers Triora)

Parcours VTT
Centre de travail sur le bois
Production de laine
Espaces culturels et
coworking *

Saint-Dalmas-de-Tende (vers Castérino)

Accès à la Vallée des Merveilles
Station de ski de Castérino
Pépinières * / entreprises
Tiers lieu culturel *
Stade
Collège

Fontan/Saorge

Village de Saorge
Monastère de Saorge
Départ de chemins de randonnée
Ateliers partagés / maison de l'architecture *
Cafés associatifs
Camping *

Breil-sur-Roya

Écomusée du train
Maison de pays / coopératives agricoles *
Collège
Supermarché
Hôpital / pharmacie
Internat

Piène-Basse

Gare de piène-basse *

Vers Sospel/Nice

Lycée
Stade (Sospel)
Hôpital (Nice)
Hôtellerie et
restauration (Monaco)
Cinémas, musées (Nice)

Vers Ventimiglia

Production et transformation
des produits agricoles
Plages
Supermarchés et marchés



Le espaces ferroviaires autour de la gare SNCF de Breil-sur-Roya, 2021

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.
- Banaudo, J., Braun, M., de Santos, G. (2018) *Les trains du Col de Tende - Volume 1 : 1858 - 1928*, Edité par l'Association de l'Ecomusée du Haut Pays et des Transports, Breil-sur-Roya.
- Banaudo, J., Braun, M., de Santos, G. (2020), *Les trains du Col de Tende - Volume 2 : 1929 - 1974*, Edité par l'Association de l'Ecomusée du Haut Pays et des Transports, Breil-sur-Roya.
- 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., Lascombes, 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, BollatiBoringhieri.
- CEREMA (2020). *Quel avenir pour les petites lignes ? Potentiel, technique, gouvernance*. Collection : Connaissances.
- Dematteis G. (2012). « La metro-montagna: unacittà 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.
- Lazzarotti, 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, biografie, bisogni. », dans Barbera, F. De Rossi A. (dir.), *Metromontagna. Un progetto per riabitare l'Italia*, Donzelli, Roma.
- Orfeuill, 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.

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 et 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 carnet de recherche a pour objectif de rendre compte de cette approche exploratoire et de restituer les éléments saillants, ayant émergés du terrain.