

|   |   |                            |           |
|---|---|----------------------------|-----------|
| <br><small>Institut de Recherche sur les Transports, l'Énergie et la Société</small> | <b>ALLOCATION DE THESE<br/>IRTES-RECITS</b> | Document                   | Page      |
|   |   | <b>DESCRIPTIF DU SUJET</b> | 1 / 2     |
|   |   | Date                       | Edition   |
|   |   | <b>JUILLET 2013</b>        | <b>v1</b> |

## 1 DONNEES ADMINISTRATIVES

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <b>Unité de recherche d'accueil</b> | IRTES – EA7274  |
| <b>Laboratoire</b>                  | RECITS  |
| <b>Tutelle</b>                      | Université de Technologie de Belfort-Montbéliard  |
| <b>Adresse</b>                      | Rue du Château (campus de Sévenans), 90010 BELFORT Cedex  |
| <b>Contacts</b>                     | DIRLAB : Robert BELOT ( <a href="mailto:robert.belot@utbm.fr">robert.belot@utbm.fr</a> )<br>DIRIRTES : Ghislain MONTAVON ( <a href="mailto:ghislain.montavon@utbm.fr">ghislain.montavon@utbm.fr</a> ) |
|                                     | Tel : 03 84 58 32 71  |

## 2 DESCRIPTIF DU SUJET

### 2.1 CONTEXTE

Dans le cadre d'un projet de recherche concernant la « La LGV Rhin-Rhône : enjeux politiques, territoriaux, sociétaux d'une aventure technologique », le laboratoire IRTES-RECITS propose une bourse de thèse sur l'histoire de la LGV Rhin-Rhône. L'année 2011 a mis fin au paradoxe franc-comtois ! En effet, la région qui a conçu et fabriqué le TGV, grande réussite technologique et économique française, était jusque-là dépourvue de ligne à grande vitesse. Comme toute infrastructure, la LGV peut profondément modifier l'espace (physique et économique) franc-comtois mais aussi la représentation qu'en ont les acteurs et les citoyens tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du territoire. Résultat d'un long processus politique majeur d'aménagement du territoire engagé depuis près de 30 ans, cette infrastructure a une histoire qu'il convient à présent d'écrire. Un slogan pourrait résumer ce projet : « La LGV a une histoire, la LGV est dans l'histoire, la LGV est historique ».

### 2.2 PROBLEMATIQUE

Nous proposons d'historiser ce qui fut un long combat (trentenaire...) pour précisément, dans un premier temps, dévoiler les causes d'une telle lenteur dans le processus d'émergence d'un grand projet structurant et de repérer les sources de blocage, les controverses auxquelles il a donné lieu, les résistances qu'il a pu rencontrer. Autant la LGV suscite aujourd'hui un large consensus, autant elle a naguère provoqué le scepticisme. Sera donc intégrée dans la réflexion l'histoire de la perception du projet par l'opinion, l'étude des mécanismes créateurs des conditions de son évolution jusqu'à son acception et sa mise en œuvre. Le consensus est tel qu'il a fini par susciter des « procès en paternité » ! Un deuxième axe de réflexion vise à identifier les acteurs (politiques, industriels) qui ont joué un rôle décisif/propulsif dans la naissance de ce projet et dans le processus de légitimation et de décision, en mariant les différentes échelles, à la fois locales, nationales et internationales (la Suisse). Il est bien évidemment trop tôt pour évaluer l'impact social et économique de la LGV. Mais il est d'ores et déjà possible de mesurer les effets que ce projet a produits à la fois sur le comportement des acteurs locaux, sur la relation public/privé, sur la gouvernance intra et inter-régionale de Dijon à Mulhouse (l'association Métropole Rhin-Rhône), tout ce qui peut/devrait favoriser l'émergence d'un territoire nouveau, à la fois politique, économique et culturel. En témoigne l'opération culturelle « Utopie-Innovations », portée en 2010 par l'ensemble des villes concernées par l'avènement de la LGV. Ce sera le troisième axe autour duquel la réflexion sera organisée.

### 2.3 ENJEUX SCIENTIFIQUES

Cette recherche est conduite à travers une approche pluridisciplinaire mais dans un environnement Sciences Humaines et Sociales car c'est le seul qui puisse rendre compte de la complexité d'un tel projet et de l'enjeu épistémologique qui le traverse et le sous-tend : en quoi la technique, articulée au politique, peut-elle transformer un territoire et son image, et produire un espace culturel nouveau ? Cette problématique n'est pas nouvelle, en fait. Etrangement, il n'existe à ce jour aucune étude globale intégrant la dimension diachronique sur les liaisons ferroviaires grande vitesse, depuis la mise en service du premier tronçon entre Paris-Lyon ouvert le 27 septembre 1981, sur les liaisons ferroviaires de la Franche-Comté autour des axes principaux Paris-Bâle, Paris-Lausanne et Lyon-Strasbourg, sur la place des liaisons ferroviaires régionales au regard de l'enjeu des tracés du réseau européen face notamment aux différents percements sous les Alpes.

Or depuis le XIXe siècle, le rail a joué un rôle fondamental dans le désenclavement puis l'essor économique d'une région compétitive industriellement et très fortement exportatrice où la présence de grands groupes est remarquable. Au moment la ligne TGV Rhin-Rhône est devenue une réalité, il paraît opportun : d'une part de poser la question des rapports entre un territoire son tissu économique et ses infrastructures de transport, sur fond de renouvellement des paradigmes territoriaux liés à la grande vitesse ; d'autre part de s'interroger sur les formes de réceptivité sociale ayant freiné ou favorisé l'émergence de ce projet ambitieux pour aboutir à l'inscription au schéma directeur national des liaisons TGV en février 1998, ainsi que sur les représentations que ce mode de transport n'a pas manqué de cristalliser au sein du tissu socio-économique. Ce faisant, il s'agit de dépasser des approches hyper paramétrées justifiant la pertinence ou non d'une telle liaison pour tendre vers une démarche

|   |   |                            |              |
|---|---|----------------------------|--------------|
| <br><small>Institut de Recherche sur les Transports, l'Énergie et la Société</small> | <b>ALLOCATION DE THESE<br/>IRTES-RECITS</b> | Document                   | Page         |
|   |   | <b>DESCRIPTIF DU SUJET</b> | <b>2 / 2</b> |
|   |   | Date                       | Edition      |
|   |   | <b>JUILLET 2013</b>        | <b>v1</b>    |

scientifique d'un autre type, résolument systémique, visant à décoder les subtilités de la genèse d'un grand projet structurant, de ses modes d'appropriation et des effets de sa mise en œuvre opérationnelle sur les territoires traversés.

#### 2.4 PARADIGMES DE CETTE RECHERCHE

La recherche devra dans un premier temps dévoiler les enjeux, les étapes et les modalités de construction des grandes orientations du projet et de ses avatars. Au cœur de la multiplicité et de la diversité des acteurs engagés, tant au niveau local que national, quels sont les facteurs, les postures et les engagements qui ont catalysé ou entravé l'émergence du projet ? Quels ont été les atouts et les handicaps de la ligne LGV Rhin-Rhône face aux autres alternatives de transport (canal avec sa tentative de mise aux normes de grand gabarit, l'autoroute Rhin-Rhône, le transport aérien autour de l'Euro-air port...) ? Quel a été le rôle des acteurs de la société civile dans la promotion du projet, dans les choix opérés ? Quels étaient les grands enjeux du tracé définitif de cette ligne à grande vitesse entre Mulhouse et Dijon que sur le plan européen et des couloirs d'échanges ?

Dans un second temps, il s'agira inversement d'appréhender l'impact et la teneur d'une mobilisation en faveur ou en opposition à un tel projet. Dans quelle mesure, le projet TGV Rhin-Rhône a-t-il transcendé ou nourri des clivages et de quel type ? La construction de cette liaison n'a-t-elle pas reconfiguré les relations politiques et économiques internes à la Franche-Comté et des régions limitrophes, sans oublier la question transfrontalière avec la Suisse et l'Allemagne ? Quels ont été les impacts de l'intégration du réseau grande vitesse sur le plan institutionnel au sens large, révélant de nouvelles formes de réseaux ? Au-delà des rapports interrégionaux, il conviendra d'analyser les synergies induites à tous les échelons des collectivités dans les questions d'aménagement des territoires concernés. Existe-t-il un nuancier des modes d'appropriation du TGV en fonction des principales métropoles desservies, des bassins d'emploi traversés, des cultures locales allant du sud de l'Alsace au cœur de la Bourgogne ?

#### 2.5 SOURCES ET RESSOURCES

Le traitement du sujet doit s'appuyer sur la littérature scientifique existante, mais aussi sur des sources ouvertes et des sources inédites (publiques ou privées), ainsi que sur des sources orales.

Sources écrites directement liées à la LGV

- Archives de l'Association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée (déposées en décembre 2012 aux archives départementales du Territoire de Belfort)
- Archives personnelles de Jean-Pierre Chevènement, ancien ministre, confiées aux archives municipales de Belfort

Sources écrites élargies aux collectivités et entreprises

- Archives nationales : J.O., débats de l'Assemblée nationale, archives du Ministère des Transports
- Archives de la SNCF et de RFF
- Archives départementales et des chambres consulaires
- Archives municipales des villes de Métropole Rhin-Rhône
- Délibérations des communautés d'agglomération concernées par la LGV
- Archives des journaux
- Archives des partis politiques

Sources orales : une vaste campagne de recueil de témoignages oraux sera lancée en collaboration avec des chercheurs du laboratoire auprès des grands acteurs politiques, notamment locaux, des industriels, des associations, des syndicats

### **3 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES**

Le/la doctorant(e) sera accueilli(e) au sein du laboratoire IRTES-RECITS, campus de Sévenans, à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2013 pour une durée minimale de 2 ans.

Le dossier de candidature comprendra :

- Un CV actualisé
- Une lettre de motivation
- Une lettre de recommandation

Ces documents devront être transmis soit par voie postale à Robert BELOT, Directeur IRTES-RECITS, UTBM, Rue du Château, 90010 BELFORT France soit par fichier numérique à [catherine.cuisance@utbm.fr](mailto:catherine.cuisance@utbm.fr) avant le 15 septembre 2013.