

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

Les relations réseau-territoire au prisme des échelles temporelles et spatiales : le cas des infrastructures ferroviaires en Occitanie

Auteur(s) :

Bruno REVELLI, doctorant, Ater, Université Toulouse II Jean Jaurès, bruno.revelli@univ-tlse2.fr

Mots-clés :

Réseau, territoire, échelle, infrastructure, Occitanie

Résumé :

Comme Christophe Mimeur le soulignait dans sa thèse, « l'installation des grandes régions réinterroge la réduction du réseau ferroviaire » et permet « d'envisager les mécanismes qui ont conduit à la décroissance des réseaux de transports » (Mimeur, 2016, p. 358). La perte du caractère « structurant » du réseau ferroviaire, qu'il soit effectif ou fantasmé, peut-elle expliquer cette décroissance ? C'est la question à laquelle cette communication doit permettre d'apporter les premiers éléments de réponse à l'échelle de la région Occitanie, région confrontée à des interruptions de circulations récentes (Rodez – Sévérac-le-Château et Limoux – Quillan en décembre 2017) et qui ambitionne dans le même temps de renouveler, rouvrir et créer de nouvelles lignes ferroviaires sur son territoire. Cette question alimente à nouveau la question des effets structurants des transports dont l'une des conclusions lors de la relance de la controverse (L'Espace Géographique, 2014) a été la nécessité de prendre en compte la question des échelles dans ce débat. La notion de réseau de transport sera également considérée dans une dimension élargie en intégrant le rôle des politiques de transport comme y invitaient Dona Kasraian *et al.* (Kasraian *et al.*, 2016) : « special attention should be given to the role of transport policies which can improve the quality of transport services (e.g. increasing frequencies and travel speeds, subsidies for transit fares or restrictive parking) rather than simply the existence of infrastructure ».

C'est ce que nous nous proposons de faire à travers l'étude des transports ferroviaires dans leurs relations aux territoires à trois échelles de temps superposées.

- La première est celle du temps long des infrastructures elles-mêmes. Il s'agit de voir comment la genèse du réseau et sa décroissance ont eu un effet sur la « structuration de ces territoires » notamment en termes de hiérarchie urbaine et de polarisation régionale.
- La seconde échelle de temps mobilisée est celle des institutions, celle de la régionalisation des transports que nous faisons remonter à la loi LOTI de 1982. En effet, cette phase coïncide avec une stabilisation du réseau ferroviaire français en partie liée à sa revalorisation au niveau régional (Auphan, 2015). On peut y voir le retour d'une croyance dans « l'effet territorial » des réseaux, ces derniers étant plus ou moins réinvestis par les Régions pour « faire territoire » au sein d'institutions régionales jeunes

et en manque de légitimité (Barone 2008 ; Zembri, 1997). Le réseau se retrouve alors revalorisé, mais de façon différenciée. En matière de circulations, on observe une hausse généralisée et un renforcement de la desserte de la capitale régionale. En termes de rénovation et d'entretien de l'infrastructure on note cependant de forts contrastes intra et interrégionaux. *In fine*, une véritable sélection s'est opérée entre des lignes sauvegardées et d'autres non entretenues dont la question du maintien se pose à court et moyen termes (Deraeve *et al.*, 2018).

- La dernière échelle de temps mobilisée est celle de la fusion régionale. Elle comprend également une dimension stratégique qui invite à étudier la façon dont les acteurs régionaux se projettent (à l'horizon 2030 pour l'Occitanie). Il s'agit alors d'analyser comment la modification d'un périmètre territorial influe sur le réseau, aussi bien son entretien, son extension, sa réduction que son utilisation. Ici aussi, c'est bien la permanence de la croyance dans un effet du réseau ferroviaire sur le territoire qui est interrogée. Cette croyance apparaît de plus en plus mal partagée, entre les acteurs que sont l'Etat, les Régions, la SNCF, les représentants cheminots, les associations, les élus locaux, et les usagers, et cela quelle que soit l'échelle du projet : de la controverse autour des lignes nouvelles aux oppositions locales ... au maintien d'une petite ligne (cas de Quillan dans l'Aude).

Nous aborderons ces différents points à travers une démarche avant tout qualitative fondée sur l'analyse des discours des différents acteurs, la mobilisation de la littérature scientifique et de nombreux documents officiels. Pour la période la plus récente, une série d'entretiens réalisés dans le cadre de notre thèse ainsi que des comptes-rendus de réunions publiques doivent nous permettre de questionner l'actualité de l'effet territorial des transports. A une échelle de temps plus longue nous mobiliserons également des outils quantitatifs simples afin de comparer l'état du réseau et son usage à différentes dates. Nous avons déjà expérimenté un indice d'accessibilité basé sur les temps de parcours et l'offre disponible dans chaque préfecture élaborée à partir des dessertes de 1982 et de 2017 Nous envisageons de l'élargir à des bornes temporelles et géographiques plus larges.

Bibliographie :

Auphan E., 2015, « La contraction du réseau ferré français dans le temps et dans l'espace », *blog hypothèses*, en ligne, <https://f-origin.hypotheses.org/wp-content/blogs.dir/2536/files/2015/03/auphan-etienne-atelier-f.pdf>

Barone S. 2008, *Le train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, Thèse de Sciences de l'Homme et Société, Université Montpellier I, 754p

Deraeve S., Mimeur C., Poinot P., Zembri P., 2018, « Les petites lignes : de la nomenclature UIC à un classement par les enjeux et les potentiels », *Transports urbains*, n°133, pp. 3-8

Kasraian D., Maat K., Stead D., Van Wee B., 2016, « Long-term impacts of transport infrastructure networks on land-use change : an international review of empirical studies », *Transport reviews*, n°36

L'Espace géographique, 2014, « Les effets structurants des infrastructures de transport », n°43, pp. 51-67

Mimeur C., 2016, *Les traces de la vitesse entre réseau et territoire : approche géohistorique de la croissance du réseau ferroviaire français*, Thèse de géographie, Université de Bourgogne, sous la direction de Thévenin T., 450p

Zembri P., 1997, « L'émergence des réseaux ferroviaires régionaux en France : quand un territoire institutionnel modifié s'impose au territoire fonctionnel », *Flux*, n°29, 1997, pp. 25-40