



HAL
open science

Les déserts contre les métropoles? Les transports comme révélateurs de luttes territoriales en Occitanie

Bruno Revelli

► **To cite this version:**

Bruno Revelli. Les déserts contre les métropoles? Les transports comme révélateurs de luttes territoriales en Occitanie. CIST2018 - Représenter les territoires / Representing territories, Collège international des sciences territoriales (CIST), Mar 2018, Rouen, France. pp.48-53. hal-01854381

HAL Id: hal-01854381

<https://hal.science/hal-01854381>

Submitted on 6 Aug 2018

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.

Les déserts contre les métropoles ? Les transports comme révélateurs de luttes territoriales en Occitanie

AUTEUR

Bruno REVELLI

RÉSUMÉ

Cette contribution propose d'étudier les clivages territoriaux entre métropoles et monde rural en Occitanie à travers l'étude des discours d'acteurs locaux. Ces résultats ont été collectés lors d'une procédure de consultation menée par la région elle-même à propos de sa politique de transports, qui s'est déroulée juste après le nouveau découpage régional du 1^{er} janvier 2016, avec de nombreuses réunions aussi bien dans les grandes villes de la région que dans des territoires hyper-ruraux (Lozère, Gers, Ariège...). Elle permet de comprendre les représentations géographiques que les acteurs territoriaux utilisent pour réclamer plus de services de transports et d'infrastructures, mais aussi pour combattre des projets comme les lignes à grande vitesse Bordeaux–Toulouse et Montpellier–Perpignan. Nous montrons que ces luttes en matière de transports sont souvent couplées à des représentations de désertification rurale et à un sentiment d'abandon. La vision des villes reste pourtant ambivalente, aussi bien positive que négative.

MOTS CLÉS

Région, métropole, représentation géographique, territoire, transports, Occitanie

ABSTRACT

This contribution's purpose is to study territorial divides between metropolitan areas and the rural world in the Occitanie region (South-West of France) by analysing local actors' speeches. The results have been collected during a large consultation procedure led by the Region itself about its transport policy, which took place just after the new territorial reform in France on the 1st of January 2016 and was made of several meetings both in big cities and very isolated countrysides (Lozère, Gers, Ariège...). It enables to understand the geographical representations that territorial actors use to claim for more transport links and infrastructures or to fight against projects like the highspeed railway infrastructures Bordeaux–Toulouse and Montpellier–Perpignan. We show that transport struggles are very often mixed with representations of rural desertification and the feeling of territorial abandonment. However, the vision of cities remains ambivalent, both negative and positive.

KEYWORDS

Region, Metropolitan area, Geographical representations, Territory, Transports, Occitanie

INTRODUCTION

Les représentations qui évoquent une lutte entre deux Frances sont aujourd'hui largement répandues. Une « fracture territoriale » (Davezies, 2012) existerait entre de grandes métropoles intégrées à la mondialisation et une « France périphérique » (Guilluy, 2014) marginalisée. Cette lutte peut paraître abstraite mais est souvent mobilisée dans le cadre d'autres luttes plus localisées. Cette communication s'y intéresse à travers une procédure de consultation menée par la région Occitanie au printemps 2016. Les acteurs en présence évoquent-ils cette

tension ? Sur quelles représentations s'appuient-ils ? Comment entre-t-elle en résonance avec des luttes plus locales ?

Les États généraux du rail et de l'intermodalité (Egrim) avaient pour objectif la définition d'un horizon pour la politique de transports régionale suite à la fusion des anciennes régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. L'ampleur de cette consultation (38 réunions de deux heures), les lieux de consultation (l'ensemble des préfectures et sous-préfectures de la région) et son objet (la politique de transports régionale) en font une caisse de résonance propice à l'expression de diverses luttes territoriales.

Ce corpus pose la question de l'approche méthodologique à adopter. Les échantillons sélectionnés sont issus d'une retranscription complète réalisée à partir d'enregistrements. La diversité des acteurs en présence d'une réunion à l'autre (d'une dizaine de personnes à quelques centaines) et le poids de certains groupes d'acteurs (cheminots, associations locales, élus) rendent les comparaisons territoriales délicates. Toutefois, nous précisons pour chaque intervenant son statut et la réunion lors de laquelle il s'exprime. Le choix a été fait d'une approche centrée sur l'analyse de leurs discours à partir d'extraits sélectionnés pour leur représentativité. L'approche choisie est celle de la géopolitique locale, en tant que reflets des « représentations inconscientes des différents acteurs et des choix de communication tactique parfaitement conscients » (Subra, 2016).

1. ORGANISATIONS RÉGIONALES ET LUTTES TERRITORIALES

Dans le nouvel ensemble dessiné par le redécoupage régional de 2016, la question de la place des métropoles fait appel à des représentations territoriales héritées des anciennes régions. L'organisation de Midi-Pyrénées peut facilement être caricaturée comme « Toulouse et le désert midi-pyrénéen ». Les géographes eux-mêmes ne manquent pas de souligner de profonds déséquilibres régionaux (Jalabert & Weissberg, 1995). C'est moins le cas pour Languedoc-Roussillon dont le système de villes est plus équilibré. Pourtant, Montpellier aussi a pu être qualifiée de « dévorante » et accusée de « tout ramasser » (Ferras, 1995).

Ces représentations sont cependant amenées à être remodelées par le nouveau découpage régional. Parmi les premiers à devoir élaborer de nouvelles représentations, les candidats aux élections régionales n'ont pas manqué de nourrir l'idée d'un clivage entre les deux métropoles, Toulouse et Montpellier, et le reste du territoire régional. Ces dernières sont à la fois louées comme « locomotives » et « moteurs » susceptibles de « rayonner » sur la région, mais aussi capables de la « dévitaliser », de la « désertifier » ou d'en « aspirer », « siphonner » voire « cannibaliser » les richesses¹.

La nouvelle région doit ainsi apparaître comme la collectivité susceptible de mieux répartir les richesses créées par les métropoles, et incarner ainsi la figure d'un « Robin des bois territorial » (Estèbe, 2015). La loi NOTRe² fait en effet de la relation entre métropoles et régions un enjeu de premier ordre. C'est à l'aune de ces représentations héritées et de ces enjeux nouveaux qu'il convient d'étudier les discours qui suivent.

1 Propos relevés dans le débat télévisé sur *France 3 Midi-Pyrénées* du 02/12/15 et dans *La Dépêche du Midi* du 19/11/15

2 Loi de nouvelle organisation territoriale de la république du 7 août 2015.

2. DÉSERTS CONTRE MÉTROPOLES : UNE TOILE DE FOND RICHE EN REPRÉSENTATIONS

2.1. Désertification et fracture territoriale

Comme le souligne Philippe Subra, les représentations du désert (voir témoignages 3 & 22 *infra*) ou de la mort du territoire (2, 23) sont très présentes lors des conflits en milieu rural. Elles ont à la fois pour vocation d'exprimer le sentiment d'abandon, la violence de la crise que peut traverser un territoire, mais possèdent aussi une dimension tactique qui encourage la mobilisation. Cet appel au registre émotionnel n'est pas absent des déclarations suivantes :

(1) « On souffre de l'isolement, de la non fréquence des transports [...] On se sent coupé. » (élu local, Auch)

(2) « On n'a ni rail, ni route, ni avion. Qu'est-ce qu'il nous reste pour ne pas mourir dans le sud du Gers ? » (élu local, Mirande)

(3) « Des pans entiers de territoires sont désertés, la région ne pourra pas se substituer à l'État, l'État doit se réengager. » (cheminot, Auch)

(4) « On n'a pas d'égalité d'accès, il y a une ségrégation sur les territoires au niveau des transports. » (habitant, St-Girons)

(5) « Il faut maintenir les trains de nuit qui répondent à un intérêt collectif, les enlever c'est renforcer le sentiment d'abandon, ils maintiennent un sentiment d'appartenance à la France. » (habitant, Foix)

(6) « L'abandon des trains de nuit et l'ouverture au privé se fait dans un délai trop court. On détruit l'équilibre du territoire. On se concentre trop sur les grandes villes. » (habitant, Montauban)

La lutte qui s'exprime ici est d'abord celle pour l'existence, la reconnaissance par l'institution régionale et l'État. C'est ensuite l'image d'une fracture qui se dessine en creux : les sentiments « d'isolement », « d'abandon » et « d'enclavement » sont ici renforcés par l'idée d'une dégradation des services de transport en général (1, 3, 4) et des trains de nuit plus particulièrement (5, 6). Ce constat conduit à l'évocation d'une « coupure », d'une « ségrégation » et d'une « région à deux vitesses » (9) qui ferait de ces territoires de véritables marges au sens que leur donne Brigitte Prost (2004) : des espaces de rupture qui rendent visible un dysfonctionnement territorial, qui serait lié à la remise en cause de l'égalité territoriale, rendu visible par l'évolution des politiques de transport.

2.2. Les représentations ambivalentes de la métropole

À ces espaces de marges sont donc opposés les grandes villes (6) et surtout les métropoles où se concentrent les investissements (7, 8, 9).

(7) « Toutes les politiques cherchent à tout centrer sur les métropoles [...] Il faut se battre contre le constat "Toulouse et le reste". » (acteur économique, Mirande)

(8) « Il ne faut pas tout centrer sur Toulouse. » (habitant, Montauban)

(9) « Il faut être vigilant pour éviter d'avoir une région à deux vitesses et ne pas tout concentrer sur la métropole. » (acteur économique, Rodez)

(10) « Il ne faut pas oublier les villes moyennes relais entre les métropoles et le monde rural. » (militant associatif, Béziers)

(11) « Nous sommes le parent pauvre de la région alors que nous sommes une métropole d'équilibre au sens régional. » (élu local, Castres)

On retrouve ici certaines affirmations de Philippe Estèbe (2015) comme le fait que la métropolisation est une des causes de l'ébranlement de l'égalité territoriale et qu'une de ses conséquences est le sentiment d'abandon que connaissent les villes petites et moyennes (10, 11). Les notions d'égalité (4) et d'équilibre (6, 11, 20) du territoire apparaissent comme des valeurs refuge pour ces acteurs.

D'autres acteurs des territoires ruraux expriment pourtant un désir de métropole, c'est alors la complémentarité des territoires qui est mise en avant.

(12) « On a besoin d'aller à Toulouse pour les services et les activités. » (militant associatif, Auch)

(13) « Il faut une bonne liaison avec Toulouse qui est notre locomotive. » (élu local, Cahors)

(14) « Il faut réfléchir aux liens entre Toulouse et les stations, vers Luchon et la vallée de l'Aure. » (élu local, Tarbes)

(15) « Si l'offre ferroviaire s'améliore sur Toulouse–St-Gaudens, cela permettrait à une partie des 15 000 habitants supplémentaires par an sur l'agglomération toulousaine de venir habiter à St-Gaudens et de redynamiser les territoires ruraux. » (habitante, St-Gaudens)

Ainsi, la métropole peut apparaître comme un territoire riche en ressources, qu'il s'agisse de services, d'activités, d'emplois ou de touristes. Elle devient un atout pour l'attractivité touristique et résidentielle de ces localités à condition qu'elle parvienne à maintenir des transports efficaces pour y parvenir (11, 12, 13, 14).

3. UN CLIVAGE QUI NOURRIT LES LUTTES TERRITORIALES

Des luttes territoriales plus concrètes, liées aux infrastructures de transports, sont présentes aussi bien dans la contestation des lignes à grande vitesse (LGV) que dans les luttes pour la défense ou la réouverture des petites lignes ferroviaires. Ces luttes territoriales qui peuvent répondre à des mobilisations de type *Nimby* ou *Bimby*³ se font souvent au nom de « catégories d'actions moins localisées » (Dechezelles & Olive, 2016) qui s'appuient sur les représentations précédemment étudiées et les renforcent.

3.1. Les petites lignes ferroviaires : des luttes locales au nom de l'égalité territoriale

Les demandes de réouverture de ligne ont été le sujet le plus traité (20 %) lors des réunions publiques selon les chiffres de la région Occitanie⁴. Elles devancent ainsi la question des LGV (14 %) qui apparaissait pourtant comme l'objet de lutte le plus clivant au moment de lancer la consultation. Ces luttes sont souvent menées par des associations dédiées à une ligne ferroviaire, comme c'est le cas de l'ALF⁵ ou de Quercyrail⁶, et appuyées par les élus locaux et les cheminots.

(16) « On mesure tout l'intérêt de la ligne Bagnères–Tarbes, on a lutté pour ne pas qu'elle devienne une voie verte. » (élu local, Bagnères-de-Bigorre)

(17) « Une opération de débroussaillage a eu lieu récemment en gare de Bessèges avec succès et avec une forte participation. » (militant associatif, Alès)

3 *Not In My BackYard*, « pas dans mon jardin » ; *Build In My BackYard*, « construire dans mon jardin ».

4 Source : *Synthèse des expressions en réunions publiques*, région Occitanie [en ligne : www.laregion.fr/IMG/pdf/synthe_se_re_unions_publicques_egrin_2016-1.pdf].

5 Association pour le maintien et le développement de la ligne ferroviaire Carcassonne–Quillan.

6 Défend la réouverture de la ligne entre Cahors et Capdenac.

Ces collectifs mènent des actions concrètes qui donnent corps à leur lutte (16,17) mais qui manquent souvent de visibilité. Cela explique en partie la nécessité de mobiliser un appareil argumentaire plus large qui peut englober des préoccupations environnementales (18) ou le besoin de désenclavement (19, 20).

(18) « C'est une grave erreur de se priver d'une remise en service du fait d'enjeux environnementaux et de mobilité. » (militante associative, Cahors)

(19) « Il faut désenclaver la vallée. On peut aussi envisager un Rivesaltes–Carcassonne pour aller à Toulouse. » (militant associatif, Prades)

(20) « Il existait dans le temps une ligne ferroviaire Alès–Florac qu'il serait possible de réactiver. Il faut envisager d'autres projets structuraux permettant ainsi à Florac d'être à 1 h de Montpellier *via* un tunnel sous le Mt Aigoual. [...] Il faut privilégier le désenclavement dans une notion de solidarité et d'équilibre du territoire. » (élu local, Florac)

(21) « On aimerait rouvrir des lignes mais c'est impossible en maintenant en parallèle des gares des champs à Montpellier et Nîmes. » (élu locale, Foix)

Si ces luttes très localisées recoupent en partie celles qui s'opposent aux LGV, notamment sur la question de la création de gares nouvelles à Nîmes et Montpellier (21), elles ne sont en revanche pas corrélées à un rejet des métropoles. Au contraire, les réouvertures de lignes sont souvent réclamées afin de pouvoir mieux y accéder (19, 20).

3.2. L'opposition aux LGV : une lutte au nom de la défense des territoires contre les métropoles ?

Les évolutions récentes du secteur ferroviaire contribuent, à travers l'extension de LGV, au renforcement des liens entre métropoles. Cela se fait au détriment d'anciennes solidarités de proximité puisque dans le même temps de petites lignes ferment du fait d'infrastructures vétustes. Les opposants à la grande vitesse peuvent ainsi faire appel à des représentations bien plus mobilisatrices que la simple remise en cause d'un patrimoine foncier ou la crainte de nuisances, arguments *nymbistes* qui n'ont d'ailleurs jamais été évoqués.

(22) « La LGV c'est la métropolisation et derrière c'est le grand désert. » (élu local, Montauban)

(23) « Il y a des intérêts supérieurs à la LGV, comme la mort de certains territoires et pas seulement au niveau des transports. » (militant politique, Condom)

Le parallèle établi entre la LGV et la métropolisation est ici très parlant (22). Il existe alors un lien étroit entre la lutte contre un projet d'infrastructure et celle contre la métropolisation. Cet argument est repris explicitement dans 9 % de l'appareil argumentaire des opposants à la LGV, soit presque autant que l'argument environnemental (10 %). Ils restent loin derrière les 35 % liés à la priorité donnée au maillage et aux « trains du quotidien », argument qui fait aussi écho à la notion d'équilibre du territoire.

Ces arguments peuvent toutefois être renversés, ce que s'attachent à faire les défenseurs des LGV qui mobilisent également les références à l'équilibre du territoire.

(24) « La LGV est un formidable outil d'aménagement du territoire. » (cheminot, Béziers)

(25) « Le maillage, autour des TGV à Perpignan, est une nécessité dans ce département qui souffre d'autres maux économiques. » (militant politique, Perpignan)

L'extension du réseau LGV est vue par certains de ses partisans⁷ comme un élément pouvant bénéficier aux territoires n'étant pas directement desservis. Quand les opposants insistent sur le renforcement des inégalités territoriales, les partisans avancent ainsi l'image d'un emboîtement territorial et mobilisent les références à l'aménagement du territoire (24) et au maillage (25). Les pro-LGV, majoritairement des élus locaux (19 %) et des cheminots (46 %), croient en un phénomène de percolation qui améliorerait l'accessibilité de l'ensemble du territoire.

CONCLUSION

La lutte entre des territoires métropolitains profitant de leur bonne insertion dans la métropolisation et des marges à l'écart de ces dynamiques a été régulièrement évoquée durant cette consultation régionale. La manifestation de luttes locales (réouverture et défense de petites lignes, opposition à la LGV) a souvent conduit à la mobilisation de représentations plus générales dénonçant la désertification des territoires ruraux. Par effet de symétrie, les grandes villes et les métropoles ont été dépeintes comme des territoires privilégiés. Cette vision a néanmoins pu être contrebalancée par d'autres positions autour de l'idée de percolation et de complémentarité entre territoires.

RÉFÉRENCES

- Davezies L., 2012, *La crise qui vient. La nouvelle fracture territoriale*, Paris, Seuil.
- Dechezelles S., Olive M., 2016, « Introduction. Lieux familiers, lieux disputés. Dynamiques des mobilisations localisées », *Noréis*, n° 238-239, p. 7-21.
- Estèbe P., 2015, *L'égalité des territoires. Une passion française*, Paris, PUF.
- Ferras R., 1995, « Une (re)-présentation du Languedoc-Roussillon », in A. Bailly (dir.), *Géographie régionale et représentations*, Paris, Anthropos, p. 45-75.
- Guilluy C., 2014, *La France périphérique*, Paris, Flammarion.
- Jalabert G., Weissberg D., 1995, « Organisation et dynamique de la région Midi-Pyrénées », *M@ppemonde*, n° 1, p. 9-13 [en ligne : www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M195/MIDIPYR.pdf consulté le 10/09/17].
- Prost B., 2004, « Marge et dynamique territoriale », *Géocarrefour*, n° 79, p. 175-182.
- Subra P., 2016, *Géopolitique locale. Territoires, acteurs, conflits*, Paris, Armand Colin.

L'AUTEUR

Bruno Revelli

Université de Toulouse II Jean Jaurès

LISST

bruno.revelli@univ-tlse2.fr

7 Source : référencement des interventions dans le cadre du projet de recherche.