HAL open science

Dégradation de la desserte ferroviaire interurbaine et périphérisation du département des Pyrénées-Orientales

Guillaume Carrouet

To cite this version:

Guillaume Carrouet. Dégradation de la desserte ferroviaire interurbaine et périphérisation du département des Pyrénées-Orientales. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 2018, 74 | 2018, pp.3-28. 10.46298/cst.12176 . hal-02552141

HAL Id: hal-02552141

https://hal.science/hal-02552141v1

Submitted on 23 Apr 2020

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.

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

les Cahiers Scientifiques du Transport
N° 74/2018 - Pages 3-28
G. Carrouet
Dégradation de la desserte ferroviaire interurbaine et périphérisation du département des Pyrénées-Orientales
JEL : Z18, Z19, R49

DÉGRADATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE INTERURBAINE ET PÉRIPHÉRISATION DU DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

GUILLAUME CARROUET
ART-DEV (UMR 5281)
UNIVERSITÉ DE PERPIGNAN

INTRODUCTION

Dans le contexte de priorisation des réalisations de LGV en France marqué notamment par la préparation de la future loi d'orientation sur les mobilités, dite loi LOM, nombre d'élus et associations sont montés au créneau pour défendre les projets de transports projetés dans leur région d'appartenance. Dans ce contexte, Carole DELGA, lors d'une journée d'action de lobbying organisée à Perpignan pour la défense des projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan, indique : « *Nous sommes la seule région française écartée aujourd'hui de la LGV. Rien ne peut justifier qu'en 2017, une région de près de 6 millions d'habitants, la quatrième et la septième ville de France, soient mises à l'écart, que Perpignan et le territoire catalan soient à plus de 5 heures de Paris. C'est une question de justice territoriale* »[1]. Bien

[1] La Région Occitanie, depuis Perpignan tout le monde dit LGV Occitanie Oui, https://www.laregion.fr/Depuis-Perpignan-tout-le-monde-dit-LGV-Occitanie-Oui [consulté le 15/2/2019].

que ces propos soient tenus dans le cadre du soutien politique aux projets, il n'en demeure pas moins que le transport ferroviaire, et la grande vitesse principalement, cristallisent des attentes proches de celles exprimées en 1981 (Facchinetti-Mannone, 2013), période au cours de laquelle les premiers tronçons ont été mis en service.

Dans l'optique d'investir de nouveau les interrelations entre transports et territoires, en particulier le rôle de la desserte pour les territoires périphériques, le choix a été d'étudier le cas du département des Pyrénées-Orientales en raison d'une combinaison de critères. Ce dernier est situé à près de 5 heures de Paris. En découlent de fortes attentes en matière de desserte pour améliorer l'accessibilité à la capitale et aux grands foyers urbains. Il possède également des traits spécifiques au regard du niveau actuel de desserte interurbaine à longue distance -par ramification du réseau classique et via deux lignes de train de nuit- ou projeté en considérant le projet de LGV Montpellier-Perpignan. Enfin, à l'image d'autres territoires du sud de la France, il se distingue par sa forte attraction touristique, balnéaire essentiellement, avec plus de 30 millions de nuitées pour l'année 2016 (Observatoire du tourisme des Pyrénées-Orientales, 2017). Ce contexte géographique offre donc un terrain de recherche pertinent pour appréhender l'importance de la desserte ferroviaire interurbaine des territoires périphériques. En raison d'un cumul d'incertitudes sur des projets ou décisions ministérielles récentes, l'objectif est de souligner le poids de la dégradation de la desserte interurbaine à moyenne et longue distance et ses répercussions possibles dans la périphérisation du département, processus qui « *consiste* […] *à éloigner un élément vers une localisation moins centrale* » (Bavoux et alii, 2014). Le renforcement probable de ce processus permet d'investir le champ des valeurs de la desserte aux yeux des acteurs locaux. Les représentations de ces derniers (politiques, associatifs principalement) et leurs transcriptions dans les campagnes, témoignent de la présence de référentiels qui servent à défendre l'offre de transports. Parmi ces registres mobilisateurs, en plus de la persistance des effets structurants des infrastructures de transport maintes fois soulignés par les travaux scientifiques (Plassard, 2003 ; Bérion et alii, 2007 ; Bazin et alii, 2009 ; Carrouet, 2013), s'ajoutent les référentiels de l'éloignement et de la vitesse de déplacement pour l'accès aux principales métropoles, d'une part, et un besoin d'équité territoriale pour les territoires périphériques, d'autre part. Ce dernier référentiel appartient au champ de la justice spatiale, qui peut se définir comme « *l'ensemble des relations entre dynamiques spatiales et justice* » où « *la notion de justice permet d'évaluer les fondements en rationalité des politiques de redistribution spatiale, d'équité et de cohésion territoriale en posant la question de leur efficacité économique* » (Morange, Quentin, 2018). L'originalité de cette contribution tient notamment à l'analyse des référentiels précédents pour lesquels la littérature scientifique est peu abondante, dans un contexte institutionnel récent où la région, en tant qu'institution, s'affirme comme un acteur

incontournable en matière de transports.

La méthodologie s'articule autour de trois sources. La littérature grise portant sur le contexte actuel de la desserte ferroviaire et sa dégradation constitue le premier matériau. Elle regroupe des contributions associées à la future loi d'orientation sur les mobilités, principalement sous l'angle de la priorisation des grands projets de transport et des préconisations relatives aux trains intercités. Un ensemble de documents émis par les institutions et associations, produits dans l'optique de défendre la réalisation des LGV sur le territoire d'étude, représente le deuxième corpus utilisé. S'ajoutent également plusieurs articles de journaux de presse nationale et régionale à l'image des actions de défense de la desserte par des collectifs d'usagers du train de nuit. Une série de 10 entretiens semi-directifs menés entre mars et avril 2018 constitue le dernier matériau. Ils ont été menés auprès d'un panel d'acteurs locaux ayant un lien significatif avec la desserte du département, à savoir : une responsable transport de l'agence d'urbanisme de Perpignan (AURCA), un adjoint au maire de Cerbère et ancien cheminot, la Directrice déléguée au transport de la région Occitanie, la Directrice de l'Association de lobbying EuroSud Team, un membre de l'association « Oui au train de nuit » pour la défense des trains de nuit, le représentant de la FNAUT en région Occitanie, un représentant du service transport de la Métropole de Perpignan, la responsable transport du département des Pyrénées-Orientales, une responsable du service intercités chez SNCF et la Directrice déléguée au tourisme en région Occitanie. L'objectif global des entretiens est de confronter les résultats tirés de l'analyse de la littérature grise aux représentations de ces acteurs ayant un lien direct avec la desserte. Le guide d'entretien a été conçu autour de deux axes. Le premier vise à identifier de manière générale les représentations des acteurs du département, de la desserte sous l'angle du développement territorial (effets structurants, justice spatiale, impact sur l'image et l'identité territoriale). Le second axe évoque les points sensibles des projets de LGV et de la desserte intercités des trains de nuit.

Le contexte spatial est l'objet de la première partie de cette contribution avec la présentation des principales caractéristiques démographiques, socio-économiques et des configurations en transports de ce département. Puis, une lecture transversale des conditions d'accessibilité, avec un focus sur le transport ferroviaire, témoigne de la dégradation de la desserte pouvant conduire à une périphérisation du département. Il est question dans un dernier temps de confronter les représentations des acteurs face à ce constat précédent, l'objectif étant de souligner l'existence de référentiels utilisés pour défendre la desserte dont le contenu semble refléter particulièrement la situation des territoires périphériques.

1. Les Pyrénées-Orientales : un département touristique en périphérie du territoire français

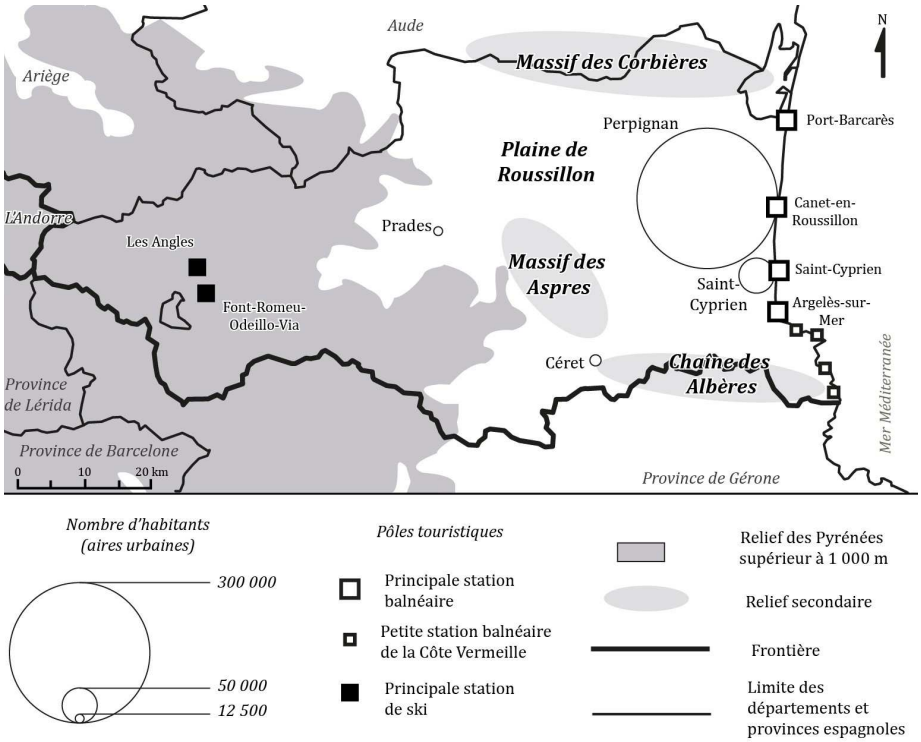
1.1. Un département au potentiel touristique fort

Le département des Pyrénées-Orientales s'inscrit comme un territoire périphérique à plusieurs niveaux géographiques, celui de la France métropolitaine par rapport à la capitale notamment, et à l'échelle de la nouvelle région Occitanie. Sa situation périphérique à l'échelle française apparaît nettement puisqu'il est l'un des départements les plus éloignés de France métropolitaine par rapport à Paris, et frontalier de la Principauté de l'Andorre et de l'Espagne, en particulier de la Communauté autonome de Catalogne. Du point de vue administratif, à la suite de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015, dite loi NOTRe, les Pyrénées-Orientales sont intégrées à la région Occitanie, portant à 13 le nombre total de départements s'y rattachant. Ces changements institutionnels ne seront d'ailleurs pas sans conséquence du point de vue de la desserte interne à la région au regard de la réorganisation du périmètre ferroviaire (Revelli, 2018), notamment pour la relation ferroviaire Toulouse-Perpignan, la préfecture du département étant située en périphérie sud de la région, à l'écart de l'axe Montpellier-Toulouse.

Le département possède des particularités économiques en comparaison des échelons régional et national. La répartition des emplois par secteur d'activité en 2014 (INSEE, sd) met en évidence trois traits principaux du département. La part de 6,3 % des emplois dans le secteur industriel est faible par rapport à la région Occitanie et la France métropolitaine, avec respectivement 10,4 % et 12,5 % des effectifs. En revanche, la proportion d'emplois dans le secteur de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale y est plus importante, avec 37,3 % des effectifs dans le département, 34,2 % en Occitanie et 31,8 % en France métropolitaine. Enfin, bien que les proportions d'emplois dans le secteur du commerce, transports et services divers soient semblables pour l'ensemble des échelons (44,8 % dans les Pyrénées-Orientales, 43,9 % en Occitanie, 46,4 % en France métropolitaine), deux particularités pour le département apparaissent. D'une part, le marché Saint-Charles International de fruits et légumes et sa plateforme multimodale, situé à Perpignan, constitue une activité à part entière dans le département. D'autre part, l'activité touristique apparaît comme un secteur important pourvoyeur d'emplois. D'ailleurs, des disparités territoriales entre mer et montagne et urbain-rural témoignent de l'attrait touristique du département et servent en particulier d'arguments dans la défense de la desserte interurbaine. La présence conjointe d'un relief de montagne, avec près d'un tiers de la surface du département ayant une altitude supérieure à 1 000 mètres, et d'une plaine littorale, représente une première disparité spatiale (Figure 1). Ces deux ensembles constituent autant d'attraits pour le

développement de l'activité touristique. En termes de fréquentation pour l'année 2016 (hôtel et camping compris), le département compte près de 7 700 000 nuitées, soit 20 % du total pour la région Occitanie (DIRECCTE OCCITANIE, 2017). Dans l'arrière-pays, au-delà du Massif du Canigou, les stations de montagne destinées à la pratique des sports d'hiver, parmi lesquelles figurent Font-Romeu et Les Angles, représentent un potentiel de développement de l'activité touristique de montagne et thermale avec 25 % des séjours en 2016 (OBSERVATOIRE DU TOURISME DES PYRÉNÉES-ORIENTALES, 2017). Toutefois, le tourisme balnéaire demeure la principale source de revenus touristiques avec près de 10 stations balnéaires et 60 % des séjours en 2016. A une échelle plus fine, 4 stations (Argelès-sur-Mer, Saint-Cyprien, Canet-en-Roussillon et Le Barcarès) situées sur le littoral lagunaire représentent l'essentiel de la fréquentation touristique. L'offre est complétée par 4 stations de la Côte Vermeille (Collioure, Port-Vendres, Banyuls-sur-Mer et Cerbère) dans la partie sud du département.

Figure 1 : Le potentiel touristique du département des Pyrénées-Orientales



Source : Insee, recensements de la population, exploitation principale, 2014.
Fond (GEOFLA Département). Réalisation : CARROUET, 2018

L'hétérogénéité dans la répartition de la population constitue la deuxième forme de disparité interne. La majeure partie de sa surface est en zone rurale en raison de la répartition des reliefs les plus marqués. De fait, la population

se concentre essentiellement dans l'aire urbaine perpignanaise qui cumule près de 320 000 habitants, soit 68 % de la population départementale (INSEE FLASH OCCITANIE, 2017). Cet ensemble urbain est dynamique avec une augmentation annuelle moyenne de 1,1 % de sa population entre 2009 et 2014, contre 0,9 % pour les Pyrénées-Orientales et l'Occitanie, et 0,5 % pour la France entière.

1.2. UN TERRITOIRE SUPPORT DE GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

La situation périphérique du département n'est pas pour autant synonyme d'absence de desserte par de grandes infrastructures de transport. Les Pyrénées-Orientales sont situées sur les relations entre France et Espagne et plus largement sur les liaisons entre l'Europe du Nord et du Sud (Figure 2). Le département s'apparente donc à un espace-support de grandes infrastructures de transport terrestres, dont la vocation principale est de relier les foyers urbains du continent pour les échanges de marchandises et le transport voyageurs. Dans la dimension politique des infrastructures de transport à l'échelle européenne, le département est inclus dans le réseau magistral RTE-T et ses 9 corridors multimodaux définis en 2013. Il s'inscrit concrètement dans le corridor Méditerranée qui s'étend de la Péninsule Ibérique à la frontière entre la Hongrie et l'Ukraine. Les convergences entre RTE-T et Eurocorridors -couloirs de développement présents dans le Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC)- dont l'objet est le renforcement de la cohésion européenne (BEYER, 2015) soulignent le rôle de maillon joué par le département à cette échelle, et met en évidence les enjeux d'interopérabilité associés.

A l'échelle des relations transfrontalières, le département partage, avec la bordure ouest de la frontière franco-espagnole, la fonction de nœud d'échange privilégié. Il est espace-support des infrastructures qui relient Paris à Barcelone et Madrid. A une échelle plus fine, la ville de Perpignan est située à proximité de la capitale administrative de la Catalogne, Toulouse et Montpellier car seulement distante de 150 à 200 km par autoroute de ces dernières. Néanmoins, le critère démographique isole Barcelone et ses 1 600 000 habitants, des deux autres villes qui en comptent respectivement 475 000 et 290 000. La situation frontalière, couplée à la présence des infrastructures nécessaires aux circulations Nord/Sud à l'échelle de la France et de l'Europe permettent, pour les réalisations les plus récentes, des connexions transfrontalières entre Pyrénées-Orientales et Catalogne. Ainsi, la LGV Perpignan-Figueras avec le tunnel du Perthus et l'autoroute A9 sont les principales portes d'entrée sur le territoire français. Il existe toutefois deux axes secondaires routiers et ferroviaires, le premier à l'est avec la connexion entre Cerbère et Portbou, le second, à l'ouest, entre Latour-de-Carol et Puigcerda. Le département s'apparente donc à une interface, c'est-à-dire « *un dispositif destiné à assurer la connexion entre deux systèmes voisins,*

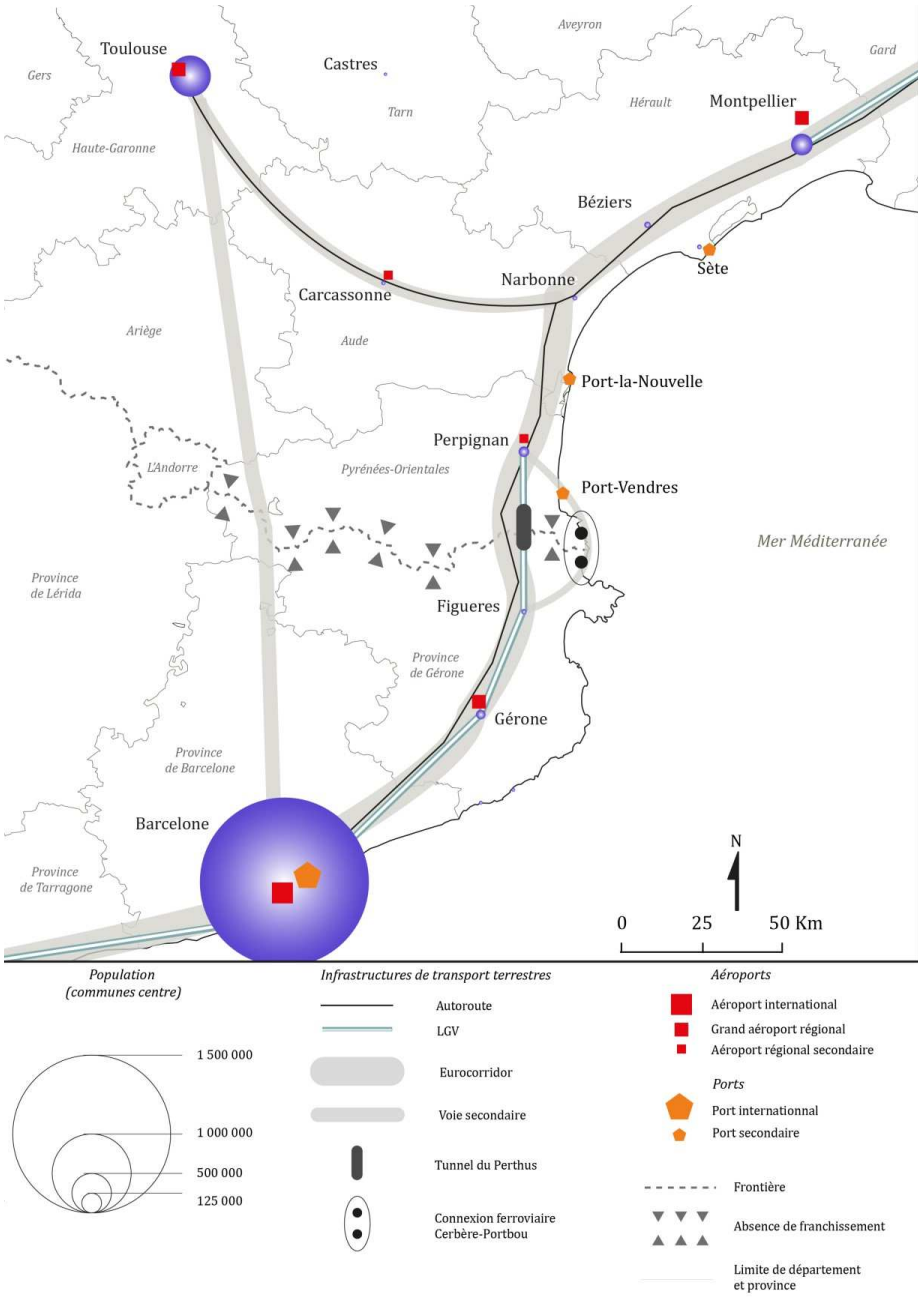
une zone de contact plus ou moins large, plus ou moins « poreuse », entre deux systèmes distincts » (De Ruffray, 2004). Bien qu'il soit difficile de mesurer le degré d'influence que peut avoir l'un ou l'autre des systèmes, le département, de par sa situation géographique, joue le rôle d'interface frontalière, entre le territoire français auquel il est rattaché et le territoire espagnol, en particulier la Catalogne qui est l'unité administrative la plus proche pour plusieurs critères. Par exemple, il existe des liens culturels prégnants avec la Catalogne espagnole qui conduisent à nommer le département « *La Catalogne du Nord* » (Bernado, 1977), en raison d'une histoire partagée avant le Traité des Pyrénées signé en 1659, qui marque le rattachement du Comté du Roussillon au Royaume de France.

A l'échelle française, les Pyrénées-Orientales se situent à proximité de la transversale autoroutière et ferroviaire Marseille/Montpellier/Toulouse/Bordeaux, avec laquelle elle est connectée via l'autoroute A9 d'une part, et la ligne de chemin de fer classique avec la correspondance de Narbonne d'autre part. A une échelle plus fine, bien que conçues pour répondre aux besoins de transport des principaux foyers urbains de France et d'Europe, ces infrastructures desservent les principales agglomérations du département. La desserte de Perpignan est assurée par les deux échangeurs autoroutiers de l'A9 et la gare TGV située à proximité du centre-ville.

La situation périphérique des Pyrénées-Orientales est particulièrement marquée par la présence d'infrastructures de transport nécessaires aux échanges de marchandises, à l'image du terminal ferroviaire rail-route du Boulou pour les relations Nord/Sud en France et en direction du Luxembourg et de Calais, et la plateforme multimodale Saint-Charles à Perpignan. Les équipements aériens et maritimes soulignent quant à eux la dépendance du département vis-à-vis des autres métropoles, puisqu'il ne compte qu'un seul port de commerce, Port-Vendres, avec une faible activité dans les fruits et légumes. Le constat est semblable pour le transport aérien. L'aéroport de Perpignan, dont l'activité faible concerne uniquement le transport de voyageurs, propose trois destinations principales (Paris, le Royaume-Uni et le Maghreb). La proximité de Toulouse et Barcelone, deux aéroports de rang supérieurs, explique en partie le faible nombre de mouvements de la plateforme aéroportuaire perpignanaise.

En définitive, l'attrait touristique et le positionnement géographique sur les échanges Nord-Sud en Europe entre métropoles, permettent la desserte du département par de grands équipements de transport. Bien que présentes, ces infrastructures, ferroviaires en particulier, ne sont pas le gage d'une desserte pérenne, dans le contexte actuel de redéfinition des priorités à l'échelle nationale des financements affectés aux réseaux de transport.

Figure 2 : Corridors de transport et infrastructures de communication dans le département des Pyrénées-Orientales



Source : France (Insee, recensements de la population, exploitation principale, 2014) ; Espagne (Institut d'Estadistica de Catalunya, 2016) ; Fond (EUROSTAT – NUTS 2016)

2. Les maux de la desserte ferroviaire dans les Pyrénées-Orientales

2.1. Une attention particulière des acteurs locaux à la desserte

Le positionnement périphérique du département en France et le rôle que joue la desserte ferroviaire dans cette situation sont appréhendables de plusieurs manières. Si la mobilisation de critères objectifs (temps de parcours, fréquence, etc.) est pertinente, le choix a été fait, dans un premier temps, d'aborder la desserte par le prisme des représentations des individus. Bien que partielle au regard du nombre d'acteurs rencontrés, la perception des conditions de desserte du département est une approche complémentaire puisque ces individus représentent plusieurs institutions et organismes consultés, voire impliqués pour l'organisation du transport ferroviaire. Analyser les représentations des acteurs de l'aménagement du territoire donne à voir les points de tension sur ce sujet dans un contexte de refonte et d'incertitudes concernant le transport ferroviaire en France, dans un territoire où la situation périphérique peut être à l'origine d'une vigilance supplémentaire.

Les résultats présentés ci-après sont issus de l'analyse des discours au sujet du thème de l'importance de la desserte dans le département des Pyrénées-Orientales, et plus particulièrement dans deux sous-thèmes, le premier portant sur la définition globale, non contextualisée, d'une desserte en transports collectifs, le second sur les représentations de la desserte dans le département.

Les résultats soulignent l'existence de deux registres mobilisés par une majorité d'acteurs servant à définir la desserte et l'importance qu'elle revêt dans les Pyrénées-Orientales. Le premier correspond à une conception classique de la desserte dans la mesure où, aux yeux des acteurs, celle-ci renvoie à la couverture spatiale, c'est-à-dire les nœuds de transport qu'il est possible de relier à partir d'un point d'origine, et aux modes de transport utilisés pour y accéder. « Offre », « points de desserte », « moyens de communication », « intermodalité » et termes similaires comptent parmi les vocables les plus employés pour décrire ce premier registre. Le second registre correspond au niveau de service associé à l'infrastructure. Il exprime davantage les critères utilisés pour définir et qualifier la desserte en transports collectifs. Les acteurs soulignent que l'infrastructure est certes un préalable nécessaire mais ne peut être envisagée sans une qualité de services. Ces attentes se déclinent en différentes composantes. « La fréquence » est un terme de premier ordre, auquel est étroitement associée « la régularité dans le temps », terme qui renvoie à sa pérennité. D'autres termes faisant référence à la qualité « des correspondances », « de l'information », au « confort, avec plus de capacité » et à « la tarification » soulignent d'autant plus l'importance de la desserte aux yeux des acteurs locaux.

Si les discours des acteurs ont probablement été influencés par plusieurs

évènements -actions de lobbying pour la réalisation de la LGV Perpignan-Montpellier, dégradation du service des trains de nuit et réforme gouvernementale sur la dette et le statut des cheminots- qui se sont déroulés en parallèle de la série d'entretiens, les résultats témoignent de la vigilance dont font part les acteurs au sujet du niveau de desserte des Pyrénées-Orientales.

2.2. Une desserte déséquilibrée à partir de Perpignan

Les représentations précédentes doivent être confrontées à une analyse objective du niveau de desserte du département. Cette approche s'inscrit dans l'analyse des conditions de desserte des territoires périphériques sous l'angle des relations et de leur intensité qu'ils entretiennent avec les principaux foyers urbains régionaux, nationaux, voire européens.

Si la desserte interne actuelle du département n'est pas l'objet central de cette contribution, il convient d'indiquer un problème local qui affecte la relation ferroviaire entre Perpignan et Villefranche-de-Conflent. Cette liaison ferroviaire est suspendue, pour cause d'enquête à la suite de l'accident entre un TER et un bus scolaire à un passage à niveau sur la commune de Millas, le 14 décembre 2017. Malgré un remplacement par une desserte routière, la desserte s'est dégradée avec une augmentation du temps de trajet de 25 minutes en moyenne (1h10 actuellement contre 45 minutes auparavant).

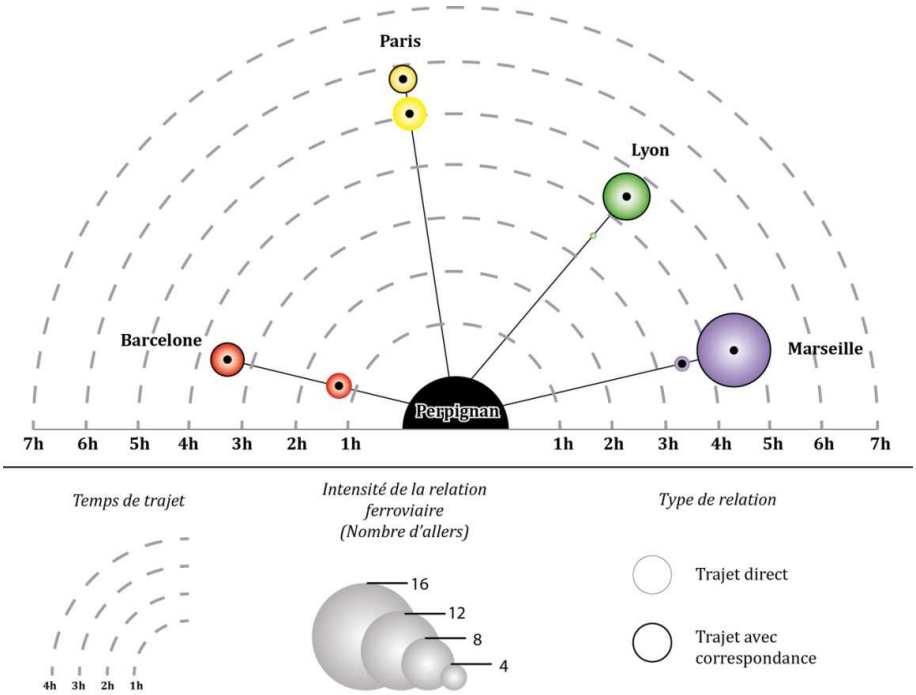
A l'échelle des relations externes au département, compte-tenu du manque de temps pour la mobilisation et le traitement d'un ensemble de données fines relatives au niveau de desserte et à sa performance en particulier, le choix s'est porté sur une évaluation globale des relations ferroviaires entre Perpignan et plusieurs agglomérations françaises de premier ordre dans la hiérarchie urbaine (Paris, Lyon et Marseille), Barcelone et des entités plus proches, l'ancienne et la nouvelle capitale régionale, Montpellier et Toulouse. L'étude du niveau de desserte repose sur trois critères, le temps de trajet, la fréquence et la distinction entre trajet direct ou avec correspondance, pour une journée témoin du mardi 5 février 2019, sans perturbations particulières (grèves, vacances).

Le niveau disparate des relations nationales vers Paris, Marseille et Lyon, met en relief la situation périphérique du département (Figure 3). Si l'intensité des relations ferroviaires est d'autant plus forte lorsque les agglomérations sont proches de Perpignan, le confort, au regard de l'importance du nombre de trajets en correspondance et l'allongement du temps de trajet qui en découle, nuancent ce premier constat. Par exemple, si la Préfecture du département dispose de 13 trajets vers Marseille sur cette journée de février, 11 le sont avec correspondance pour une durée moyenne de 4h30. La situation est identique pour la direction de Lyon. Le cas de Paris, en revanche, conduit à des conclusions différentes et souligne par ailleurs la

priorité des connexions ferroviaires entre les villes de province et la capitale. Si le temps de trajet respecte la distance, Paris étant la gare la plus éloignée avec un trajet direct en 5h05 minimum et 5h47 avec correspondance(s), le confort est meilleur. En effet, sur les 9 trajets quotidiens possibles, 5 sont directs. Cette asymétrie dans les relations ferroviaires peut s'expliquer par le poids socio-économique et culturel de la région parisienne dont l'attractivité en fait une priorité de desserte pour l'ensemble des villes du territoire (RICHER, BÉRION, 2010). Un autre élément de réponse concerne le partage du marché de voyageurs entre transport ferroviaire et transport aérien. D'une part, Perpignan semble bénéficier d'une rente de situation en tant que nœud de passage obligé pour les relations entre Paris et Barcelone, les Pyrénées-Orientales représentant un surplus de clientèle supplémentaire sur ces mêmes relations. D'autre part, le département se situe dans une zone de concurrence intermodale (VARLET, ZEMBRI, 2010) comme en témoigne l'existence de vols réguliers au départ de l'aéroport de Perpignan vers Paris-Orly et vers Roissy pendant la saison touristique. Le transport aérien représente une alternative par rapport à la desserte ferroviaire avec un temps de trajet de 1h30 entre les deux aéroports, à raison de 4 vols au départ du lundi au vendredi, 4 vols le samedi et le dimanche pour la période du mois de février 2019. En définitive, la qualité relative de la desserte ferroviaire vers Paris tient à un partage de la clientèle entre le transport aérien et TGV. En l'absence de données de fréquentation des deux modes, la coexistence d'offres concurrentes peut s'expliquer par les spécificités de chacun. Si le transport aérien offre des gains de temps et la possibilité d'un aller-retour avec la région parisienne dans la journée, son coût prohibitif par rapport au TGV, auquel s'ajoute le post-acheminement vers le centre de la capitale, laisse des parts de marché au TGV.

L'asymétrie dans les relations ferroviaires avec les pôles encadrants est nettement plus marquée dans le cas de trajets en direction de Barcelone. Profitant du bénéfice des liaisons ferroviaires à grande vitesse directe par l'intermédiaire de la LGV, Perpignan se situe à 1h20 de Barcelone avec seulement 4 trajets directs sans correspondance. Du point de vue quantitatif, cette desserte est complétée par l'offre ferroviaire régionale (TER Occitanie et Rodalies de Catalogne) avec 5 relations possibles sur la même journée. Néanmoins, la correspondance en gare de Portbou, pour un temps d'attente moyen d'une heure, et le caractère plus lent de l'offre régionale par rapport au TGV, allongent le temps de trajet total entre Perpignan et Barcelone (3h30 en moyenne). Le niveau de desserte global, TGV et offre régionale confondus, est symptomatique de la faiblesse des relations avec la Péninsule Ibérique. Constat partagé par l'ensemble des acteurs, y compris politiques, la région Occitanie et la Generalitat de Catalunya ayant décidé récemment, avec l'exemple du transport de marchandises, de renforcer le développement des échanges transfrontaliers avec le projet « TRAILS » inscrit dans le programme Interreg V POCTEFA.

Figure 3 : Niveau de desserte de Perpignan vers les principales agglomérations françaises et Barcelone en mars 2018

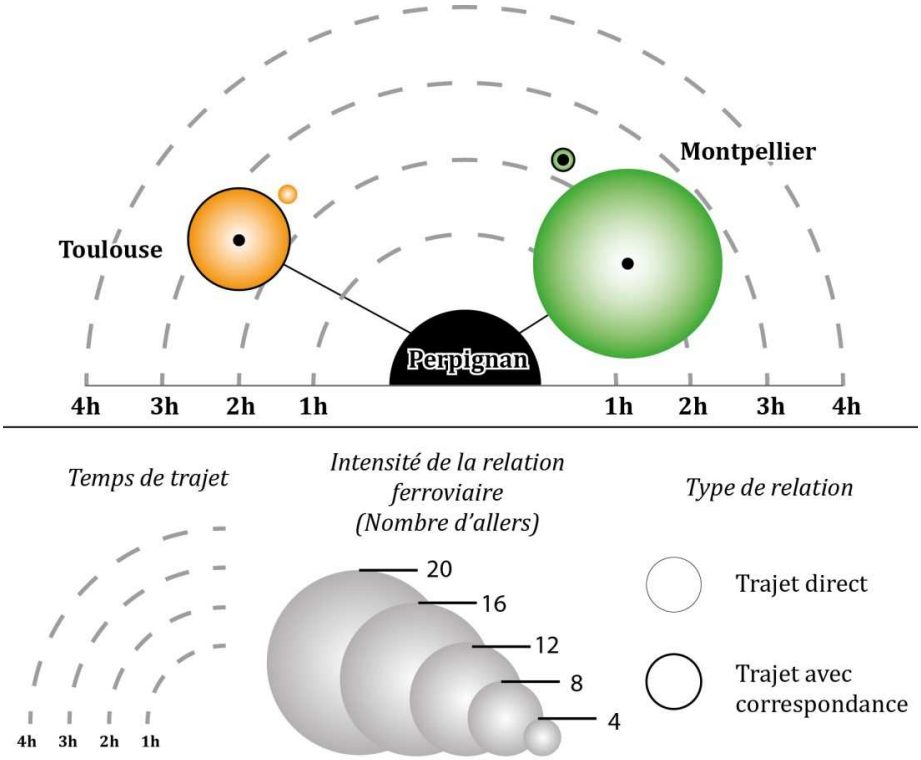


Source : www.ouisncf.fr ; Réalisation : CARROUET, 2018

A l'échelle régionale, le niveau de desserte avec les deux agglomérations de Montpellier et de Toulouse souligne également l'existence de déséquilibres. En grande majorité directes, les relations vers Montpellier au départ de Perpignan, avec un temps de trajet de 1h46 en moyenne, représentent une offre conséquente avec 24 trajets par jour (Figure 4). Ce niveau de desserte marque l'ancienneté des relations avec Montpellier sur l'axe littoral ferroviaire du Languedoc-Roussillon. En comparaison avec l'ancienne capitale régionale, les relations avec Toulouse sont moins nombreuses avec 13 trajets possibles, dont seulement deux sans correspondance à Narbonne. Toutefois, la nouvelle convention TER votée par les élus de la région le 23 mars 2018 prévoit, dans les intentions, une amélioration sensible du confort sur cette relation avec la suppression de la moitié des correspondances à Narbonne[2]. Toutefois, bien qu'améliorée par les relations directes, le temps de trajet entre les deux villes est quasi-identique puisqu'il faut en moyenne 2h38 pour faire le trajet avec correspondance et 2h24 sans changement.

[2] SNCF, Renouvellement de la Convention TER Occitanie 2018-2025. Source : https://www.sncf.com/fr/groupe/newsroom/a-la-une [consulté le 15 février 2019].

Figure 4 : Niveau de desserte de Perpignan vers Montpellier et Toulouse en mars 2018

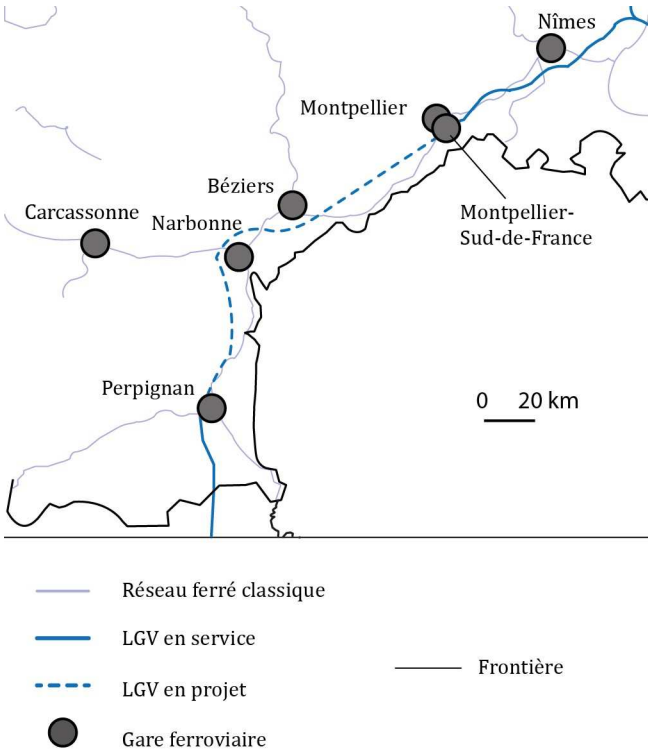


Source : www.ouisncf.fr Réalisation : CARROUET, 2018

Les disparités dans les relations ferroviaires entre Perpignan et d'autres agglomérations françaises, bien que susceptibles d'être améliorées par une offre de desserte plus étoffée, ne seront pas compensées dans un avenir proche par la réalisation de nouveaux projets de transport. Ces asymétries sont confortées par les avis émis par plusieurs expertises produites sur la réalisation de grands projets de transport, dont le projet de LGV Montpellier-Perpignan est partie prenante (Figure 5), dans un contexte général de mise à plat du programme de réalisation des LGV en France, avec pour perspective la préparation de la loi LOM. Dans la droite ligne du rapport de la Commission mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable » (CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT, 2018) produit en 2013, qui avait classé le projet dans les secondes priorités et dont l'engagement n'était pas justifié avant 2030, le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures sorti en début d'année 2018, ne prévoit pas d'améliorations significatives de la desserte du département vers les grandes métropoles françaises, notamment Paris (CONSEIL RÉGIONAL D'OCCITANIE, 2018). Si le projet bénéficie de perspectives plus favorables pour la réalisation de la

section Montpellier-Béziers (horizon 2023-2027 au plus tôt avec le scénario 3), l'extrémité vers Perpignan n'est pas considérée comme une priorité car engageable seulement à partir de 2032 pour ce même scénario 3.

Figure 5 : Le projet de LGV Montpellier-Perpignan



Source : www.sncfreseau.fr ; Fond : GEOFLA ; Réalisation : CARROUET, 2018

Le niveau de desserte globale de Perpignan met en évidence les relations asymétriques que cette ville entretient avec les principaux foyers urbains. Fait partagé avec d'autres contextes territoriaux, à l'image du périmètre de desserte du TGV Rhin-Rhône avant sa mise en service (RICHER et alii, 2009), la desserte vers la capitale est une priorité malgré l'éloignement vis-à-vis de cette dernière. Toutefois, à moyen terme, l'accessibilité ferroviaire du département ne sera pas améliorée au regard des incertitudes sur la réalisation de la LGV Montpellier-Perpignan.

2.3. LA DÉGRADATION SIGNIFICATIVE DE L'OFFRE DE TRAINS DE NUIT

A la différence du projet de LGV, la refonte récente du service intercités en France, qui pourtant représente une alternative au TGV sur les relations à moyenne et longue distance, indique objectivement une dégradation de la desserte interurbaine du département. En effet, en 2016, les services intercités ont été refondus à la suite de la signature de conventions sur la

période 2016-2020 avec la possibilité d'une extension jusqu'en 2023. Ces dernières ont assuré le fonctionnement de six lignes dites « structurantes » avec l'État pour autorité organisatrice. D'autres lignes ont été transférées aux régions en l'échange de dotations financières et de matériel nouveau. En Occitanie par exemple, l'exécutif régional devenu autorité organisatrice du « Cévenol » entre Nîmes et Clermont-Ferrand à partir du 1er janvier 2018, prend en charge financièrement la totalité du fonctionnement du service et l'État renouvelle dans son intégralité le matériel ferroviaire.

Dans ce contexte de refonte, à partir de l'année 2016, les services intercités de nuit ont été réduits de manière drastique sous la volonté de l'État. Le site du Ministère de la Transition écologique et Solidaire indique à ce sujet « *Partant du constat que l'offre de nuit ne répondait plus de manière satisfaisante aux besoins des voyageurs et du poids qu'elle représentait pour la collectivité* », et ajoute que le service représente « *25 % du déficit des TET, alors que l'offre ne correspond qu'à 3 % des voyageurs transportés* »[3]. L'absence de rentabilité, si elle est probablement multifactorielle, semble être surtout due aux coûts de fonctionnement plus importants des intercités de nuit par rapport aux trains journaliers. La circulation de ces trains entraîne un surcoût notamment lié au nombre de personnels mobilisés sur une douzaine d'heures (contrôleurs, conducteurs, agents de services et agents de manœuvre) et aux configurations techniques telles que le changement de locomotive. Dans la vague de réforme affectant les services intercités, l'offre des trains de nuit a donc diminué, passant de plus d'une dizaine de lignes en 2015 (Figure 6) à seulement deux en 2017 (Paris-Briançon et Paris-Rodez/ Paris-Latour-de-Carol avec la desserte de Toulouse), ces deux lignes étant maintenues en raison de l'absence « *d'une offre alternative suffisante pour les territoires concernés* »[4] (Figure 7). Cette réduction du service des trains de nuit a eu un impact négatif sur sa desserte interurbaine avec la suppression des lignes Strasbourg-Cerbère et Paris-Toulouse-Cerbère-Portbou à la fin de l'année 2016. Pour cette dernière ligne, la suppression du tronçon Toulouse-Cerbère avait été proposée par le rapport de la commission « TET d'avenir » (Commission TET d'avenir, 2015). Devant ce constat, la région Occitanie s'est prononcée pour le maintien de cette dernière en souhaitant contribuer au financement de la ligne à raison d'une participation à 50 % des charges, intervention qui a permis son retour au mois de juillet 2017 par le prolongement de la ligne Paris-Austerlitz-Toulouse. Toutefois, bien que le parcours soit maintenu, l'offre a été réduite. Alors qu'avant 2016, le train circulait tous les jours, à partir de cette date, le service ferroviaire est proposé les vendredis et dimanches hors vacances et quotidiennement pen-

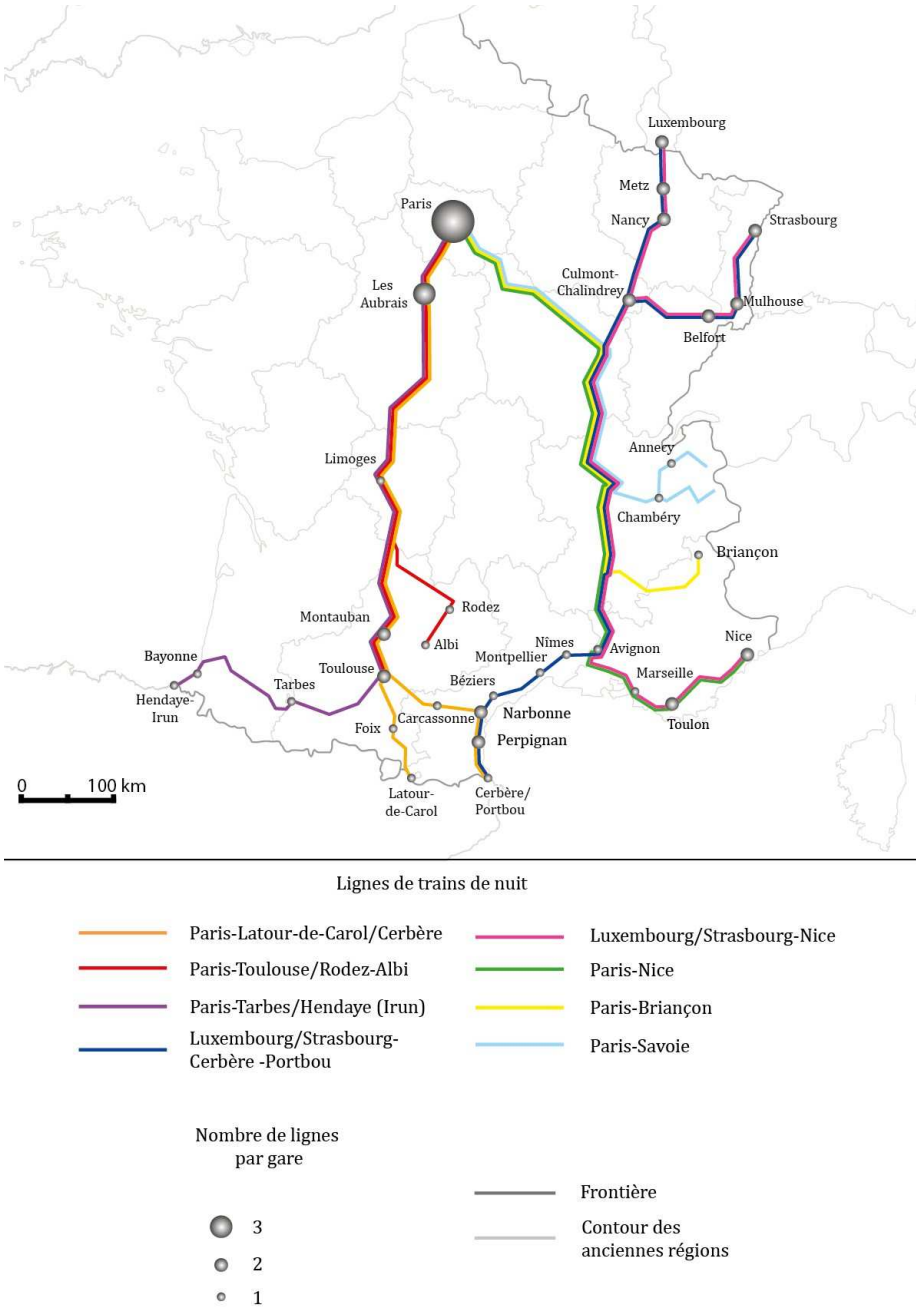
---

[3] Ministère de la transition écologique et solidaire, Les trains d'équilibre du territoire (TET), https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/trains-dequilibre-du-territoire-tet [consulté le 15 février 2019].

[4] Ministère de la transition écologique et solidaire, Les trains d'équilibre du territoire (TET), https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/trains-dequilibre-du-territoire-tet [consulté le 15 février 2019].

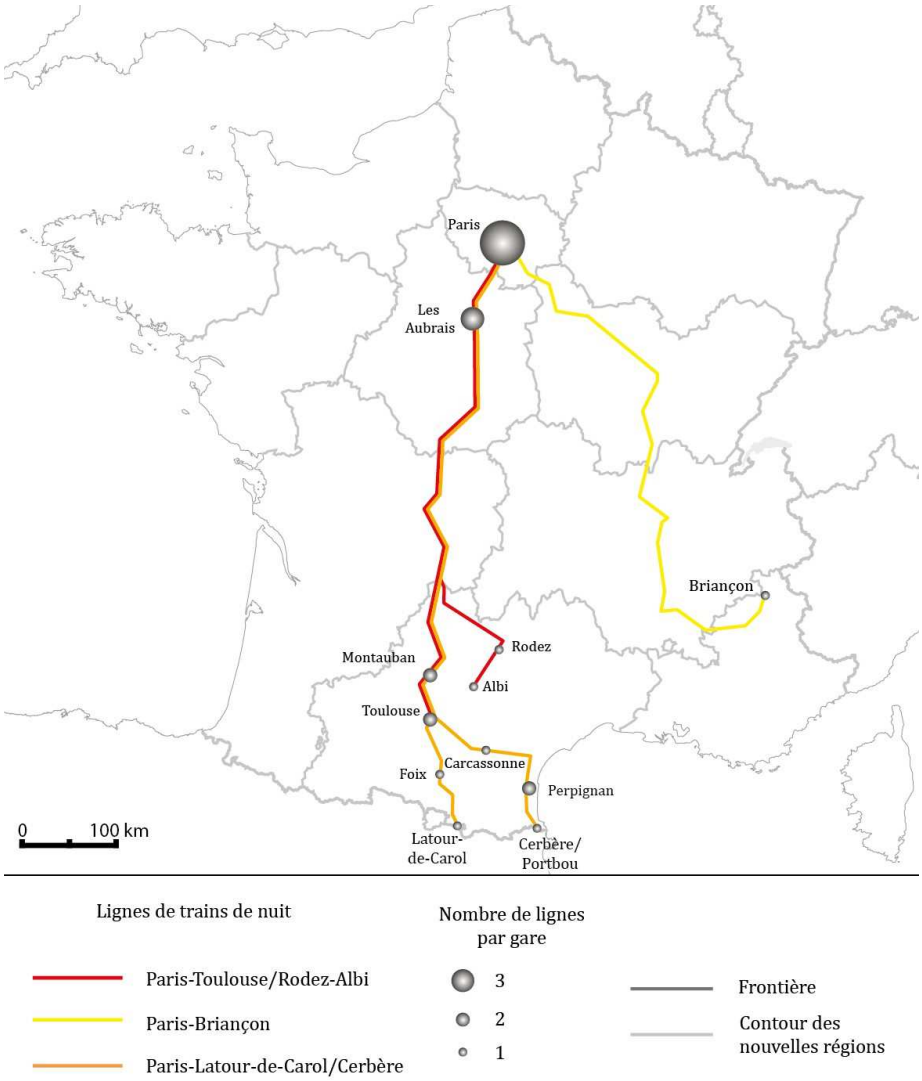
dant les congés scolaires de la zone C (Créteil, Montpellier, Paris, Toulouse et Versailles).

Figure 6 : Le réseau de lignes de train de nuit en 2015



Source : www.ouisncf.fr. Fond : GEOFLA ; Réalisation : Carrouet, 2018

Figure 7 : Le réseau de lignes de train de nuit en 2018



Source : www.ouisncf.fr. Fond : GEOFLA ; Réalisation : CARROUET, 2018

En définitive, si la desserte de Latour-de-Carol a été pérennisée, le département subit une dégradation substantielle de son accessibilité à plusieurs villes du territoire français, en particulier à Paris, pour l'axe de la Côte Vermeille comprenant le chapelet de gares de Perpignan à Cerbère et Portbou. Pourtant, les trains de nuit représentent une offre complémentaire aux services de jours (TER, Intercités et TGV) pour la desserte interurbaine des territoires périphériques. De plus, pour l'ensemble des trains de nuit, et en particulier ce maillon de la branche Paris-Rodez/Latour-de-Carol/Cerbère, la situation a tendance à se dégrader sous l'angle de la qualité du service avec

des rames vieillissantes mises en service depuis une quarantaine d'années. La pérennité des lignes intercités de nuit est suspendue à la décision de l'État de les maintenir malgré l'absence de rentabilité. L'annonce récente du mois de septembre 2018 de la Ministre chargée des Transports, Élisabeth BORNE, d'un investissement de 30 millions d'euros pour la rénovation des trains de nuit Paris-Briançon et Paris Rodez/Latour de Carol, semble aller dans le sens du maintien de la desserte[5]. Des incertitudes pèsent néanmoins sur le prolongement de l'expérience de maintien du tronçon Cerbère-Portbou qui existe par le soutien financier de la région Occitanie.

La desserte ferroviaire interurbaine à moyenne et longue distance du département des Pyrénées-Orientales subit une dégradation substantielle au regard de la réduction du service de train de nuit entre Perpignan et la capitale, qui affecte également les gares du littoral. La situation actuelle induit une périphérisation possible du département, processus qui incite les acteurs locaux à réagir par la mobilisation de référentiel propre à la défense de la desserte des territoires périphériques.

3. LES VALEURS DE LA DESSERTE À TRAVERS LES REPRÉSENTATIONS DES ACTEURS LOCAUX

Le cas du département des Pyrénées-Orientales illustre l'importance de la desserte interurbaine à moyenne et longue distance pour un territoire périphérique, avec un dosage entre mobilité journalière en TGV, potentiellement améliorée par le projet de LGV Montpellier-Perpignan et le service des trains nuit. Pour la défendre, des référentiels sont mobilisés. Ils se définissent comme des arguments présents dans les représentations collectives des acteurs locaux (élus, associations). Mobilisateurs, ils sont utilisés à des fins d'accompagnement des stratégies de développement du territoire, notamment locales, et symbolisent la valeur que les acteurs locaux prêtent à la desserte collective ferroviaire.

3.1. LE RÉFÉRENTIEL DE L'ÉLOIGNEMENT

L'éloignement et la vitesse de déplacement qui l'atténue représentent le premier référentiel utilisé par les acteurs locaux. Il est lié à l'intérêt que représente la desserte en matière d'accessibilité aux métropoles, en particulier à la capitale, traits communs aux territoires périphériques. Héritage d'une forme de jacobinisme en raison de la concentration des pouvoirs et des activités, l'une des priorités des projets de transport ferroviaire à grande vitesse est l'accès à la région parisienne, à l'image du cas de la LGV Rhin-Rhône (RICHER, BÉRION, 2010). Le département des Pyrénées-Orientales et la région Occitanie s'inscrivent dans la droite ligne des réalisations précé-

[5] Source : https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/elisabeth-maintenir-derniers

dentes. Par exemple, la région met en avant cette priorité dans sa contribution au Conseil d'orientation des infrastructures en indiquant : « *Actuellement sur la population métropolitaine située à plus de 4 heures de Paris en train, 58 % habitent en région Occitanie* » (Conseil régional d'Occitanie, 2018). Si ce document relève d'une stratégie de communication et de persuasion destinée à favoriser la réalisation des infrastructures dans un contexte de priorisation à l'échelle nationale, il souligne d'autant plus l'importance des connexions avec la région parisienne. Les propos des acteurs rencontrés vont dans le même sens lorsqu'est fait référence aux projets de LGV Toulouse-Bordeaux et Montpellier-Perpignan et à « *une volonté affichée de favoriser les échanges avec la métropole barcelonaise* » selon les propos d'une représentante de l'agence d'urbanisme de Perpignan (AURCA).

En définitive, l'exemple du département des Pyrénées-Orientales s'inscrit dans le contexte actuel de réflexion sur le modèle à grande vitesse français au moment où l'attention et les besoins se tournent davantage sur le réseau classique. Les exemples précédents sur les priorités données à la vitesse par les collectivités et acteurs rencontrés soulignent que la vitesse, et surtout ici la grande vitesse, « *acquiert un statut d'objet de conquête* » (Debrie, Guérin, 2015), bien que remise en cause, à la faveur de la solution alternative « *du cran de vitesse supplémentaire* » mentionnée dans le rapport Duron (Duron, 2013), avec une vitesse intermédiaire et du matériel roulant nouveau sur infrastructure classique. Et, comme le soulignent Debrie et Guérin (2015), « *l'imaginaire sociopolitique autour de la grande vitesse ferroviaire est pour autant encore bien présent dans les discours territoriaux* ». Le postulat pour le territoire d'étude et les périphéries en général, est la persistance plus forte de ce référentiel de la vitesse dans le contexte d'éloignement d'un département situé à près de 5 heures de la région parisienne et adossé à une frontière dont les liens ferroviaires en termes d'intensité sont très faibles. Ce constat fait de l'éloignement et donc de la vitesse un élément essentiel de la desserte des territoires périphériques dans un contexte marqué par une périphérisation probable du département. D'ailleurs, les défenseurs du train de nuit qui dessert le département dans sa partie Est (axe Perpignan-Portbou) et sa partie ouest (terminus Latour-de-Carol) mobilisent d'une tout autre manière ce référentiel. Si l'argument de la vitesse n'est pas approprié -il faut environ 12 heures pour relier Cerbère, bout de ligne des Pyrénées-Orientales à Paris Austerlitz- celui de l'éloignement illustre cette alternative ferroviaire. Selon la Directrice déléguée aux transports de la région Occitanie, le train de nuit est « *un moyen pertinent, une alternative crédible pour relier les centres décisionnels* ». En effet, le train de nuit correspond à un usage différent du TGV, la référence au temps n'étant pas la même. Comme l'indique le quotidien l'Humanité : « *Cette nuit, direction Rodez. Soit huit heures de train, ou une heure comme l'avance le collectif Oui au train de nuit : 'Trente*

minutes pour s'endormir, trente minutes pour se réveiller !' »[6].

3.2. La rhétorique de l'équité territoriale

L'équité territoriale, deuxième référentiel identifié, est mobilisée autant dans l'argumentaire utilisé pour la défense des projets de LGV que dans celle du train de nuit. Elle est partie prenante de la justice spatiale définie comme « *l'ensemble des moyens utilisés par la puissance publique pour atténuer les inégalités entre classes socio-spatiales* » (Reynaud, 1981) où « *la justice est ici comprise comme équité* » (Morange, Quentin, 2018), puisqu'elle vise à assurer les mêmes conditions d'accès à des biens et services. Le transport apparaît comme un élément central dans la quête de la réduction des inégalités en matière de desserte à l'échelle française, certains territoires étant moins bien dotés par rapport à d'autres. De manière générique, en matière d'infrastructures de transport, l'équité concerne donc « *le droit à l'accès aux réseaux dans d'égales conditions (cela concerne la desserte et les tarifs)* » (Zembri, 1995). La recherche d'équité territoriale s'insère donc dans les politiques d'aménagement du territoire, c'est-à-dire d'un rééquilibrage dans la répartition des hommes et des activités au bénéfice de la province que l'on peut définir comme un « *singulier générique pour tout ce qui n'est pas Paris* [...] *un magma indifférencié, placé sous son autorité* » (Brunet, 1992). Autrement dit, l'absence d'une desserte TGV ou sa dégradation par exemple, avec les propriétés en termes d'accessibilité voire d'attractivité qui lui est associée, relève aux yeux des élus de cette problématique. Justice spatiale, aménagement du territoire et équité territoriale participent de la même logique, comme l'indique Dejean (2013) : « *Appréhendé sous cet angle, le travail d'aménagement du territoire est donc l'ensemble des dispositifs permettant à la fois d'offrir des services identiques à tous les citoyens et de redistribuer la richesse entre les parties du territoire par des mécanismes de péréquation qui participent d'un projet politique guidé par une exigence d'équité territoriale* ». La justice spatiale est, dans ce cas, « *l'horizon ou le guide de la plupart des politiques territoriales et demeure un levier politique essentiel, mobilisateur* » (Duffaut, Philifert, 2013).

Les revendications en termes d'accessibilité ferroviaire des Pyrénées-Orientales et de la région Occitanie s'insèrent dans la problématique de l'équité territoriale. Pour s'en convaincre, il suffit de prendre plusieurs exemples présents dans l'actualité qui mentionnent le lien étroit entre desserte à grande vitesse et correction des inégalités spatiales. Dans le cadre des assises de la mobilité par exemple, et plus particulièrement des campagnes de communication pour la défense des projets LGV, la région Occitanie, à laquelle s'est associé le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales, en a

---

[6] L'Humanité, Transports, mise en sommeil des trains de nuit. Source : https://www.humanite.fr/transports-mise-en-sommeil-des-trains-de-nuit-640476 [consulté le 15 février 2019].

fait un argument de choix. Lors des deux journées d'action de lobbying « LGV Occitanie OUI sur toutes les lignes » qui ont été organisées fin 2017 à Toulouse, puis à Perpignan en novembre, pour la défense des deux LGV projetées en région, la stratégie de communication a nettement mis en avant les revendications en matière d'équité territoriale. Par exemple, le document de communication transmis dans ce cadre souligne que la réalisation des LGV est « *une question de justice territoriale et de solidarité nationale* »[7]. L'encart réservé dans l'Indépendant le jour même de la tenue de cette journée souligne également que « *2 LGV, c'est + d'égalité territoriale par le respect de l'engagement de l'État* » (Figure 8). Enfin, un autre exemple provient de la contribution au Comité d'orientation des infrastructures, et vient compléter le champ lexical du désir d'équité territoriale puisqu'il indique : « *Occitanie/Pyrénées-Méditerranée est l'une des régions les plus dynamique au niveau national et paradoxalement l'une des plus enclavée, en raison de l'inachèvement des projets nationaux de ligne à grande vitesse (LGV)* » (Conseil régional d'Occitanie, 2018). Sans entrer dans le détail du contenu de ces propos, qui appartiennent davantage au registre des effets structurants, il faut souligner toutefois le rôle majeur attribué aux LGV. Le référentiel des effets automatiques attribués aux infrastructures de transport, LGV prioritairement, est systématiquement présent dans les discours des acteurs, et ce depuis les premières réalisations dans les années 1980. Les acteurs locaux, soucieux d'accueillir la grande vitesse sur leur territoire, voient dans les infrastructures « *un gage de progrès, du moins un facteur explicatif des modes d'urbanisation et d'aménagement* » (Offner, 1993) alors que les travaux scientifiques ont régulièrement remis en cause l'existence de ces effets automatiques. Obtenir la grande vitesse ferroviaire sur son territoire participe, dans l'imaginaire, à la quête du Graal, et, au-delà des effets supposés en matière de transformations territoriales à l'échelle locale. Il semble que les attentes soient plus fortes dans les périphéries du territoire français dépourvues de grande vitesse ferroviaire. D'ailleurs, les différentes contributions de la région Occitanie dans la défense des projets de LGV appuient ce constat.

L'existence de ce référentiel met aussi en évidence une forme de paradoxe du centralisme parisien et des contestations dont il fait l'objet. Sans que cela soit incompatible, si la desserte TGV est un facteur de rééquilibrage au profit des territoires périphériques, dans l'optique d'un desserrement des activités, il faut toutefois noter qu'une des priorités affichées dans la défense des projets est un haut niveau de desserte avec la région parisienne. *A contrario*, l'Occitanie et le département des Pyrénées-Orientales, entités frontalières de l'Espagne, ne manifestent pas autant d'enthousiasme de ce point de vue pour développer les relations ferroviaires notamment avec la Catalogne, prospère

[7] Région Occitanie. LGV Oui Occitanie sur toutes les lignes, https://www.laregion.fr/LGV-Occitanie-Oui-sur-toutes-les-lignes [consulté le 15 février 2019].

économiquement. En définitive, la situation périphérique et la dégradation de la desserte sont autant de facteurs qui exacerbent les revendications en matière d'équité territoriale et des gains d'accessibilité souhaités, dans un contexte où l'arrêt des grands programmes de réalisation de LGV renouvelle, semble-t-il, la concurrence entre territoires.

Figure 8 : Encart réservé dans le quotidien L'indépendant du 29 novembre 2017

Source : Journal L'indépendant

Conclusion

Le département des Pyrénées-Orientales souligne l'importance de la desserte interurbaine pour les territoires périphériques dans un contexte spécifique de dégradation de l'offre de transport pouvant conduire à accentuer sa périphérisation à l'échelle de la France métropolitaine et des grands foyers urbains d'Europe.

Les incertitudes sur le devenir des projets de LGV, parmi lesquels figure le tronçon Montpellier-Perpignan, et la réduction drastique du service de trains à destination de Cerbère et Portbou confirment le renforcement probable de la situation périphérique du département, faisant écho d'ailleurs avec la situation d'autres territoires soumis aux mêmes incertitudes (Normandie, Côte-d'Azur par exemple). Le cas du train de nuit illustre d'autant plus ce constat. Malgré la participation financière du Conseil régional d'Occitanie au maintien du tronçon Toulouse-Portbou, conduisant à une reprise partielle du service, sa pérennité est suspendue, à l'heure actuelle, à une décision de l'État d'investir dans le renouvellement du matériel roulant, engagement pris

récemment[8], et au maintien de cette politique volontariste de l'échelon régional. L'analyse du niveau de desserte vers les principaux foyers urbains nationaux, régionaux et Barcelone soulignent d'autant plus la situation périphérique du département. Bien que cette dernière métropole soit proche géographiquement, le niveau de desserte est très faible, la majorité des flux étant déportée sur l'axe autoroutier. Cette situation périphérique s'incarne également dans l'intérêt marqué pour les relations avec la région parisienne. Cette qualité des relations avec Paris, avec 5 allers directs par jour, relation plus étoffée par rapport aux liaisons vers Lyon et Marseille, s'explique néanmoins par le positionnement de la gare de Perpignan sur les trajets vers l'Espagne et dans le contexte de concurrence avec le transport aérien.

Cette contribution souligne également le lien étroit entre une situation périphérique constatée par des critères objectifs et les représentations des acteurs de la desserte des Pyrénées-Orientales, avec un intérêt marqué pour plus d'équité en faveur des territoires périphériques. A l'image d'autres contextes spatiaux, ces argumentaires soulignent les valeurs de la desserte pour les territoires, et sont probablement plus présents et exacerbés dans le cas des projets de transport impactant les périphéries en réponse à la dégradation de la desserte. Le premier référentiel de l'éloignement et de la vitesse de déplacement qui lui est associée souligne, comme d'autres travaux l'ont montré (Debrie, Guérin, 2015), qu'il s'agit du critère prédominant sur lequel se focalisent les acteurs locaux. En témoignent dans le cas présent, les nombreuses contributions pilotées par la région Occitanie pour la défense des LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan. La quête d'équité spatiale, et le rééquilibrage entre Paris et la province qui est sous-entendu représentent le deuxième registre identifié dans le cas des Pyrénées-Orientales. L'absence de LGV est perçue comme un facteur de renforcement des inégalités territoriales, schéma de pensée omniprésent dans les campagnes de lobbying de la région Occitanie pour la défense des LGV Montpellier-Perpignan et Bordeaux-Toulouse. Il semble d'ailleurs que cet argumentaire est d'autant plus fort dans les territoires périphériques.

La périphérisation du département des Pyrénées-Orientales sous l'angle des configurations de transport et des perspectives négatives en matière de desserte éclaire les changements actuels qui marquent le secteur des transports en France. La redéfinition des priorités de réalisation de nouveaux projets d'infrastructures et le rôle grandissant de la région comme chef de file dans l'organisation des transports, auront probablement des répercutions sur le fonctionnement et l'évolution du système ferroviaire. La montée en

---

[8] Au cours du mois de septembre 2018, Élisabeth Borne, à l'occasion d'un déplacement via le train de nuit Paris-Briançon, a annoncé un investissement à hauteur de 30 millions d'euros pour la rénovation des voitures des deux dernières lignes de train de nuit en activité en France (Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol). Source : https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/elisabeth-maintenir-derniers/ [consulté le 15 février 2019]

puissance de l'échelon régional pose d'ailleurs la question du devenir des petites lignes ferroviaires, et dans une perspective plus large, de la place des transports ferroviaires dans les territoires de faible densité.

Bibliographie scientifique

Bavoux J.-J., Chapelon L. (2014) **Dictionnaire de l'analyse spatiale**. Paris, Armand Colin, 607 p.

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2009) Desserte TGV et localisation des entreprises sur les quartiers d'affaires : nouvelle accessibilité ou nouvelle offre immobilière de bureaux ? Le cas de la gare centre de Reims. **les Cahiers Scientifiques du Transport**, n° 56, pp. 37-61.

Bernardo D.-J. (1977) Langue, société et espace en Catalogne du Nord. **Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest Européen**, 48-2, pp. 153-170.

Bérion P., Joignaux G., Langumier J. (2007) L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial. **Revue d'Économie Régionale et Urbaine**, n° 4, pp. 651-676.

Beyer A. (2015) La politique européenne des transports procède-t-elle d'une logique territoriale ? **Information géographique**, 79(1), pp. 8-22.

Brunet R., Ferras R., Théry H. (1992) **Les mots de la géographie : dictionnaire critique.** Paris, Reclus-La Documentation Française, 518 p.

Carrouet G., Facchinetti-Mannone V., Bérion P., Richer C. (2013) Les stratégies d'anticipation des « effets » territoriaux des grands équipements de transport : le cas du TGV Rhin-Rhône. **Géotransports**, n° 1-2, pp. 35-50.

Debrie J., Guérin A.-N. (2015) Le critère de la grande vitesse dans la planification des infrastructures ferroviaires : vers un changement de référentiel ? Une lecture normande. **Recherche Transports Sécurité**, pp. 25-33.

Dejean F. (2013) État de littérature. La « justice spatiale » : revue des savoirs francophones et anglophones. **Critique internationale**, n° 61, pp. 171-183.

De Ruffray S. (2004) Le Grand Est : un espace différencié, interface marginale aux portes de l'Europe. **Revue Géographique de l'Est**, 44(3-4), pp. 97-106.

Dufaux F., Philifert P. (2013) Des politiques sous l'éclairage de la justice spatiale. In F. Dufaux, P. Philifert (dir.) **Justice spatiale et politiques territoriales**. Presses universitaires de Paris Ouest, pp. 9-20.

Facchinetti-Mannone V. (2013) Les nouvelles gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ? **Géotransports**, n° 1-2, pp. 51-66.

MORANGE M., QUENTIN A., (2018) Justice spatiale, pensée critique et normativité en sciences sociales. **Justice Spatiale-Spatial Justice**, n° 12 (http://www.jssj.org).

OFFNER J.-M. (1993) Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique. **L'Espace géographique**, 22-3, pp. 233-242.

PLASSARD F. (2003) **Transport et territoire**. Paris, La Documentation française, 104 p.

REVELLI B. (2018) Des liaisons interrégionales revalorisées par la fusion régionale ? Le cas de l'Occitanie. Communication aux premières **Rencontres Francophones Transport et Mobilité** (RFTM), Lyon, 6-8 juin.

REYNAUD A. (1981) **Société, espace et justice : inégalités régionales et justice socio-spatiale**. Paris, Presses Universitaires de France, 263 p.

RICHER C. (dir.) (2009) **Observatoire des effets territoriaux des gares du TGV Rhin-Rhône, branche Est. Bilan à mi-parcours**. 68 p.

RICHER C., BÉRION P. (2010) Le rôle des grandes infrastructures dans la structuration des espaces régionaux : le cas de l'arrivée du TGV dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône. **Belgeo: Revue Belge de Géographie**, 1-2, pp. 159-170.

VARLET J., ZEMBRI P. (2010) **Atlas des transports-Les paradoxes de la mise en réseau du monde**. Paris, Éditions Autrement, 79 p.

ZEMBRI P. (1995) Le service universel et l'équité territoriale : jusqu'où ? Compte-rendu de la seconde table ronde du Colloque. **Flux**, n° 22, pp. 53-59.

RÉFÉRENCES INSTITUTIONNELLES

COMMISSION TET D'AVENIR (2015) **TET : agir pour l'avenir**. La Documentation Française, 117 p.

CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (2018) **Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir**. La Documentation Française, 19 p.

CONSEIL RÉGIONAL D'OCCITANIE (2018) **Contribution de la Région Occitanie/ Pyrénées-Méditerranée au Conseil d'orientation des infrastructures (COI)**. 17 p.

DIRECCTE Occitanie (2017) **Les chiffres clés-Région Occitane**. 78 p.

DURON P. (2013) **Mobilité 21-Pour un schéma national de mobilité durable**. La Documentation Française, 91 p.

INSEE (sd) **Dossier complet**. https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=METRO-1, [consulté le 15 février 2019].

INSEE Flash Occitanie (2017) **Populations légales au 1er janvier 2014. 466 327 habitants dans les Pyrénées-Orientales**, n° 31, 2 p.

Observatoire du tourisme des Pyrénées-Orientales (2017) **Les chiffres clés du tourisme en 2017**. 6 p.