



HAL
open science

L'effet territorial des réseaux de transport en question

Christophe Mimeur, Thomas Thévenin

► **To cite this version:**

Christophe Mimeur, Thomas Thévenin. L'effet territorial des réseaux de transport en question : perspectives dans la longue durée. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2020, 122 (4), pp.1-3. 10.3917/flux1.122.0001 . hal-03128114

HAL Id: hal-03128114

<https://hal.science/hal-03128114>

Submitted on 21 Jul 2021

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.

L'EFFET TERRITORIAL DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN QUESTION : PERSPECTIVES DANS LA LONGUE DURÉE

[Christophe Mimeur](#), [Thomas Thévenin](#)

Université Gustave Eiffel | « Flux »

2020/4 N° 122 | pages 1 à 3

ISSN 1154-2721

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-flux-2020-4-page-1.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Université Gustave Eiffel.

© Université Gustave Eiffel. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



L'effet territorial des réseaux de transport en question : perspectives dans la longue durée

*Christophe Mimeur
Thomas Thévenin*

Tantôt mythifiés par les politiques, tantôt critiqués par les académiques, les effets territoriaux liés aux infrastructures de transport alimentent régulièrement le débat autant sur la scène médiatique que dans la littérature scientifique. La controverse a été récemment revisitée à l'occasion d'une session spéciale intitulée « L'effet territorial des réseaux de transport en question : perspectives dans la longue durée ». Ce dossier rassemble une sélection des contributions qui ont été mises en discussion à Montréal en juin 2019, dans le cadre des Secondes Rencontres Francophones du Transport et de la Mobilité.

« Les modifications et adaptations de comportements des individus et des groupes qui se manifestent par des changements dans les structures économiques et qui résultent de la création et de la mise en service de l'infrastructure de transport ». Les effets structurants des infrastructures de transport étaient ainsi définis par François Plassard en 1977. Ces impacts ont d'abord été étudiés à des échelles agrégées (Fogel, 1964 ; Fishlow, 1965 ; Aschauer, 1989) où l'on concluait à l'impact mécanique de l'investissement public dans les infrastructures sur le développement économique. Plus tard, la démonstration du « mythe politique » et de la « mystification scientifique » a été rendue célèbre par la contribution au débat de Jean-Marc Offner (1993). Économistes, géographes, aménageurs, historiens s'accordent désormais à dire que l'effet d'une infrastructure de transport n'est plus mécanique, mais repose sur des « potentialités locales préexistantes, le dynamisme des acteurs locaux et les initiatives prises par les collectivités territoriales en tenant compte de la spécificité du contexte et des atouts à valoriser » (Cornilly, Danzanvilliers, Furgaut, 1988).

Cependant, la permanente actualité de ce débat appelle à explorer de nouvelles voies pour étudier les interactions entre infrastructure de transport et dynamiques territoriales, dans lesquelles le processus de congruence semble être le plus prometteur. L'évaluation des effets d'une infrastructure de transport, imposée par la loi, pose toujours des problèmes méthodologiques sérieux quant à la surestimation de certains facteurs (Quinet, Prager, 2013) à l'heure par exemple de la construction du plus grand chantier d'infrastructure du XXI^e siècle, le Grand Paris Express. Par ailleurs, le « réseau capillaire » ferroviaire français est soumis à rude épreuve, quand le rapport Spinetta (2018) suggérait la fermeture de 4 000 kilomètres de lignes, et que les lignes de desserte fine des territoires font aujourd'hui l'objet d'une attention très particulière dans les exécutifs locaux (Deraeve *et alii*, 2018). Enfin, la problématique environnementale s'avance forcément quant à l'usage des réseaux, porteur d'une très forte empreinte dans les territoires et soumis à une inertie importante (Dupuy, 1991). Face à ces enjeux permanents, il semble que l'articulation de nouvelles échelles de temps et d'espace suggère d'analyser les interactions entre réseau et territoire dans des perspectives plus larges, avec des études de long terme, même si de ce point de vue, les travaux francophones restent encore discrets (Kasrian *et alii*, 2016).

Les quatre contributions de ce dossier alimentent ce débat et reflètent bien l'étendue des problématiques : elles combinent des échelles d'espace et de temps très contrastées, s'attachent à étudier des modes de transport différents, mobilisent des appareils méthodologiques divers et replacent leurs conclusions dans le cadre du débat portant sur les effets territoriaux de long terme.

La question de la granularité spatiale et temporelle se pose d'emblée quand on travaille sur la longue durée. De ce point de vue, l'article de **Anne Bretagnolle, Antonin Pavard, Liliane Lizzi et Antoine Brès** propose une étude de chaque station d'Île-de-France, depuis 1995 jusqu'à la mise en place du Grand Paris Express et des autres projets de transport dans l'ensemble de la région. Dans son article, **Florent Le Néchet** étudie les flux domicile-travail d'un vaste espace fonctionnel difficile à circonscrire, sur une période d'une quarantaine d'années. **Bruno Revelli**, dans son article, élargit les focales spatiales et temporelles en analysant comment les anciens territoires du Languedoc-Roussillon et de Midi-Pyrénées, marqués par le ferroviaire depuis le XIX^e siècle, saisissent le réseau ferroviaire pour structurer la nouvelle région Occitanie. Enfin, dans leur article, **Christophe Mimeur et Thomas Thévenin** mobilisent les 40 000 kilomètres de voies construites jusqu'en 1930 pour comprendre la structure hiérarchisée du réseau au regard des dynamiques démographiques communales de la même période.

Pour autant, ces études de long terme doivent souvent se heurter aux difficultés du recueil des données (Delaplace, 2014) et doivent s'inquiéter de leur qualité, leur exhaustivité. En la matière, la construction de bases de données est souvent une étape fastidieuse mais le produit final est d'une grande valeur pour de futures études. Le réseau n'est pas considéré de la même manière chez tous les auteurs et mobilise différentes couches du réseau conceptualisées par Curien (2000). **Revelli** s'attache à l'évolution de l'infrastructure. C'est aussi le cas de **Mimeur, Thévenin** et **Le Néchet** qui ajoutent cependant une hétérogénéité de l'infrastructure à travers les vitesses de déplacement. **Bretagnolle, Pavard, Lizzi et Brès** utilisent quant à eux des données sur le service, prenant en compte les possibles interconnexions et les répercussions des éventuelles ruptures de charge, en termes de fréquence. **Revelli** utilise aussi la fréquence dans son analyse. La donnée entrante a des conséquences sur l'appareil méthodologique mobilisé. Tous les auteurs traduisent les effets du réseau par la notion d'accessibilité (Hansen, 1959). **Mimeur et Thévenin** utilisent les temps de parcours théoriques sur l'infrastructure, **Bretagnolle, Pavard, Lizzi et Brès** définissent aussi des temps de parcours en tenant compte des contraintes du service. À l'inverse, **Revelli** utilise un indicateur composite tandis que **Le Néchet** utilise le modèle gravitaire pour estimer une accessibilité potentielle qui prend en compte la répartition des ressources. Par ailleurs, **Revelli** mobilise aussi l'analyse qualitative pour saisir la force symbolique d'un réseau, au-delà de ses performances en termes d'accessibilité.

La définition des espaces concernés par le réseau est une question tout aussi sensible (Pumain, 2014) et de ce point de vue, la multiplication d'études empiriques permet d'éclairer la multitude de formes de ces effets. **Bretagnolle, Pavard, Lizzi et Brès**, et **Revelli** analysent l'effet territorial du réseau dans un périmètre institutionnel, une région métropolitaine dans le premier cas, une vaste région dans l'autre cas. **Le Néchet** choisit de travailler à une échelle fonctionnelle et une grande partie de sa contribution s'attache à la définition de périmètres fonctionnels pour mesurer l'impact des infrastructures dans le polycentrisme du Grand Bassin Parisien. Enfin, **Mimeur et Thévenin** ouvrent la focale à l'échelle nationale, avec la commune comme unité d'analyse. Ils s'affranchissent des emboîtements administratifs mais identifient parfois des découpages techniques qui peuvent expliquer les effets du réseau.

L'ensemble de ces contributions, qui font appel à la profondeur temporelle, ont un écho dans les questionnements actuels portant sur les interactions entre infrastructures de transport et territoires. **Bretagnolle, Pavard, Lizzi et Brès**, et **Revelli** mesurent l'impact du réseau sur la cohérence territoriale et l'éventuelle correction d'inégalités territoriales. **Revelli** souligne par ailleurs que la croyance dans les effets territoriaux reste ancrée. **Mimeur et Thévenin** montrent qu'en dépit d'une adaptation du réseau à une situation préexistante, des choix techniques et stratégiques ont des impacts de long terme, à des échelles de temps et d'espace différents. **Le Néchet** remet quant à lui en cause la notion d'accessibilité comme seul horizon et démontre que la question des choix d'aménagement n'est pas toujours compatible avec les découpages classiques mais doit faire appel à des échelles intermédiaires.

Au final, ce dossier démontre l'intérêt de travailler à des échelles spatiales et temporelles les plus larges possibles et ouvre de nombreuses perspectives quant à l'objectivation de l'effet d'un réseau d'une part et de la réalité des interactions avec les territoires d'autre part : la combinaison d'approches quantitatives et qualitatives semble prometteuse dans cette voie.

Christophe Mimeur est Maître de conférences en Géographie à CY Cergy Paris-Université au sein du laboratoire MRTE. Ses travaux portent sur l'analyse des interactions entre réseau et territoire à partir de la caractérisation des réseaux de transport. Il étudie les infrastructures dans la longue durée mais aussi les dynamiques territoriales liées à la reconfiguration des services de transport.
christophe.mimeur@cyu.fr

Thomas Thévenin est professeur de géographie à l'Université de Bourgogne Franche-Comté, chercheur à l'UMR Théma et directeur adjoint de la MSH de Dijon. Ses travaux portent sur la représentation et l'analyse des données spatiale et temporelle. Ces

objets d'étude sont ainsi focalisés sur les infrastructures dans le temps long et la mobilité quotidienne.
thomas.thevenin@u-bourgogne.fr

BIBLIOGRAPHIE

- ASCHAUER D.A., 1989, Is public expenditure productive?, *Journal of Monetary Economic*, 23(2), p. 177-200.
- BRETAGNOLLE A., PAVARD A., LIZZI L., BRÈS A., 2020, Des échelles inédites pour appréhender le Grand Paris Express : modélisation des gains de vitesse et d'accessibilité au sein du réseau de transports publics francilien (1995-2050), *Flux*, 2020/4 (N° 122), p. 4-25.
- CORNILLY J.-Y., DANZANVILLIERS P., FURGAUT C., 1988, *Les effets socio-économiques des grandes infrastructures routières*, Bagnoux : SETRA.
- CURIEN N., 2000, *L'économie des réseaux*, Paris : La Découverte.
- DELAPLACE M., 2014, Dessertes ferroviaires à grande vitesse : des effets structurants toujours... la pensée et l'action publique, *L'Espace Géographique*, Vol. 43, n° 1, p. 51-67.
- DERAEVE S., MIMEUR C., POINSOT P., ZEMBRI P., 2018, Les petites lignes : de la nomenclature UIC à un classement par les enjeux et les potentiels, *Transports urbains*, n° 133, p. 3-8.
- DUPUY G., 1991, *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris : Armand Colin.
- FISHLOW A., 1965, *American Railroads and the Transformation of the Ante-bellum Economy*, Cambridge, MA: Harvard University Press.
- FOGEL R.W., 1962, A Quantitative Approach to the Study of Railroads in American Economic Growth : A Report of Some Preliminary Findings, *The Journal of Economic History*, 22(2), p. 163-197.
- HANSEN W.G., 1959, How accessibility shapes land use, *Journal of the American Institute of Planners*, 25(2), p. 73-76.
- 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*, Vol. 36, Issue 6, p. 1-21.
- LE NÉCHET F., 2020, Le Grand Contournement de Paris, trop loin et trop proche de Paris ? Jeux d'échelles et diversité des dynamiques du polycentrisme du Bassin Parisien (1982-2015), *Flux*, 2020/4 (N° 122), p. 26-52.
- MIMEUR C., THÉVENIN T., 2020, Analyse diachronique de la croissance du réseau ferroviaire français entre 1860 et 1930 : entre expansion connexionniste et sélection hiérarchique ?, *Flux*, 2020/4 (N° 122), p. 69-87.
- OFFNER J.-M., 1993, Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique, *Espace Géographique*, Vol. 22, n° 3, p. 233-242.
- PLASSARD F., 1977, *Autoroutes et développement régional*, Lyon : Presses Universitaire de Lyon.
- PUMAIN D., 2014, Les effets structurants ou les raccourcis de l'explication géographique, *L'Espace Géographique*, Vol. 43, n° 1, p. 51-67.
- QUINET É., PRAGER J.-C., 2013, *Les effets des infrastructures sur la répartition spatiale des populations et des emplois*, Paris : Commissariat général à la stratégie et à la prospective.
- REVELLI B., 2020, Un effet de structuration des territoires ? Le rail comme outil et symbole pour « faire région » en Occitanie, *Flux*, 2020/4 (N° 122), p. 53-68.
- SPINETTA J.-C., 2018, *L'avenir du transport ferroviaire*, Rapport au Premier ministre.