



HAL
open science

“ Petites lignes ” ferroviaires, des infrastructures recyclables. Une exploration, Alain Guez (dir.), Paris, Éditions Recherches, 2020, 232 p.

Angelo Bertoni

► **To cite this version:**

Angelo Bertoni. “ Petites lignes ” ferroviaires, des infrastructures recyclables. Une exploration, Alain Guez (dir.), Paris, Éditions Recherches, 2020, 232 p.. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2023, N°131 (1), pp.74 - 75. 10.3917/flux1.131.0074 . hal-04198190

HAL Id: hal-04198190

<https://hal.science/hal-04198190>

Submitted on 6 Sep 2023

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.

Note de lecture

« *Petites lignes* » ferroviaires, des infrastructures recyclables. Une exploration, Alain Guez (dir.), Paris, Éditions Recherches, 2020, 232 p.

Angelo Bertoni

DANS **FLUX** 2023/1 (N° 131), PAGES 74 À 75
ÉDITIONS **UNIVERSITÉ GUSTAVE EIFFEL**

ISSN 1154-2721

DOI 10.3917/flux1.131.0074

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://www.cairn.info/revue-flux-2023-1-page-74.htm>



CAIRN.INFO
MATIÈRES À RÉFLEXION

Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...

Flashez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Université Gustave Eiffel.

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International (CC BY-NC 4.0).



NOTE DE LECTURE

« Petites lignes » ferroviaires, des infrastructures recyclables. Une exploration, Alain Guez (dir.), Paris, Éditions Recherches, 2020, 232 p.

Cet ouvrage collectif, dirigé par Alain Guez prend naissance d'une exploration menée avec les étudiants du master Architecture, Ville, Territoire de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Nancy, qui avait pour objet les lignes ferroviaires pour la desserte fine du territoire français. Cette réflexion est particulièrement d'actualité, alors que le gouvernement s'interroge sur le devenir de ces lignes et que plusieurs chercheurs s'intéressent à la construction d'un nouveau modèle intégré de transport et, plus largement, de mobilités (des personnes et des biens).

L'ouvrage se compose de trois parties. La première (« Des cycles ferroviaires ») et la troisième (« Des réflexions architecturales et urbanistiques ») regroupent des contributions d'historiens et chercheurs en urbanisme et aménagement, explorant les relations qui existent entre infrastructures et organisation territoriale, tant d'un point de vue spatial que social. La deuxième partie, la plus longue des trois et richement illustrée, regroupe six travaux d'étudiants encadrés par des enseignants-chercheurs et des experts en mobilités. Leurs points de vue, en introduction de cette partie, permettent de saisir les enjeux d'un exercice qui vise à révéler les potentialités d'une exploration par le projet des relations entre infrastructures de mobilité et territoires habités.

Le point de départ de cet ouvrage est une mise en perspective historique du réseau ferroviaire voulu par le ministre des Travaux publics Charles de Freycinet. Construit entre 1879 et 1914, ce réseau fut progressivement démantelé à partir de l'entre-deux-guerres, concurrencé par le transport sur route et la diffusion de l'automobile. Après des décennies de fermeture et d'abandon, l'historienne Karen Bowie s'appuie sur une littérature récente pour faire état du devenir de ces réseaux ferrés et leur progressive patrimonialisation, notamment à l'échelle régionale ou locale. L'enjeu d'une meilleure connaissance de ce patrimoine devient essentiel alors que divers acteurs revendiquent l'intérêt de sa valorisation. L'architecte-urbaniste Marc Verdier met ensuite en récit quelques passages de son

histoire personnelle, entre son enfance dans la région de Nîmes et son implication professionnelle dans les Vosges, pour évoquer la dimension sociale qui caractérise l'histoire du train. Vecteur de modernité et outil de désenclavement de villages isolés, le train a été longtemps considéré comme un outil de développement industriel et économique, avant d'être associé à l'effondrement de ce système productif et social. Verdier évoque aussi une histoire plus récente, celle de l'arrivée du train à grande vitesse, qui invite à repenser l'organisation des territoires ruraux qu'il traverse et ouvre un nouveau champ de réflexion pour les professions du projet.

Du temps long de l'histoire au vécu personnel, l'accent est ensuite mis, dans la partie centrale de l'ouvrage, sur le train et son infrastructure et sur les perspectives qu'ouvre leur prise en compte comme ressources territoriales. Dans le cadre d'une collaboration entre l'ENSA de Nancy et SNCF Réseau, des travaux d'étudiants réalisés au sein des ateliers d'urbanisme prospectif et du projet de fin d'études, ont permis d'explorer les potentialités territoriales des voies, emprises et bâtiments de petites lignes ferroviaires françaises dans les régions Grand-Est, Bretagne et Auvergne-Rhône-Alpes. Ces explorations par le projet s'ancrent dans des territoires peu denses, caractérisés par une diversité de pratiques et des polarités variées qui les définissent comme bassins de mobilité. L'idée, empruntée à l'urbaniste Paola Viganò, que le projet est un producteur de connaissances, constitue le point commun de ces visions. La notion de « patrimoine de création » mobilisée dans le texte de Dominique Laousse, expert technique des éco-mobilités à SNCF Réseau, irrigue de manière transversale les six projets et leur permet de proposer une actualisation de l'infrastructure ferroviaire, comme patrimoine à régénérer collectivement avec le concours de plusieurs acteurs territoriaux.

Dans la troisième partie de l'ouvrage, deux textes analysent et mettent en perspectives les travaux menés par les étudiants. Celui de l'architecte Mathias Rollot passe en revue chacun d'entre eux, soulignant la pertinence de réponses situées spatialement et socialement, sensibles aux ressources matérielles et immatérielles, capables d'imaginer des territoires habités. Le texte de l'urbaniste Alain Guez, directement impliqué dans les ateliers, propose une lecture à partir de trois clés : les démarches de projet, les inventions logistiques, les solutions proposées. Une sensibilité environnementale commune a conduit les auteurs des projets à partager un certain nombre de démarches, fondées sur la qualité des ressources naturelles et des paysages, l'écoute des habitants ou encore la reconnaissance

du patrimoine matériel et culturel. Les propositions contenues dans l'ouvrage sont particulièrement inventives pour imaginer, d'une part, de nouveaux types de véhicules ferroviaires en lien avec des services plus en phase avec les modes de vie de territoires peu denses ; d'autre part, pour imaginer d'autres usages de la ligne ferroviaire, au service de l'économie locale et à l'interface entre plusieurs modes de transport. Alain Guez souligne aussi la pertinence de ces propositions fortement contextualisées, qui font émerger un système territorial intégré à partir de la notion de bassin d'accessibilité. Cela permet de dépasser la linéarité de l'implantation ferroviaire pour structurer en profondeur les territoires traversés ; à cela contribue aussi une réflexion sur les temporalités et les usages, en lien avec le patrimoine bâti et son inscription dans le paysage.

L'ensemble de ces projets ouvre des pistes pour mieux prendre en compte la diversité des temporalités dans la pratique territoriale des habitants et usagers et pour gérer de manière économe les ressources, s'appuyant sur leur mutualisation. Alain Guez distingue ainsi une série d'indicateurs qui peuvent contribuer à un urbanisme capable de s'adapter plus facilement aux devenirs des sociétés et milieux, rejoignant ainsi le constat fait précédemment par Rollot.

En conclusion, Vincent Bradel dénonce, d'une part, le rôle marginal que les acteurs de l'aménagement ont attribué au ferroviaire dans les réflexions engagées autour de la loi d'orientation des mobilités, et, d'autre part, la nécessité d'aller au-delà d'un regard qui envisage les linéaires des voies comme

simple support pour pistes cyclables ou corridors verts. Les projets présentés dans l'ouvrage permettent ainsi d'explorer des pistes nouvelles et montrent que la réutilisation des infrastructures et des emprises foncières n'est pas incompatible avec le maintien de leur fonctionnement, dans une logique de cohabitation multifonctionnelle. Dans ce sens, la réactivation des petites lignes ferroviaires permet d'imaginer l'installation d'activités nouvelles et d'organiser un réseau multiscalair de polarités territoriales.

L'ouvrage dirigé par Alain Guez aborde un sujet particulièrement d'actualité dans un débat public où l'on s'interroge, depuis quelques années, sur le devenir des territoires ruraux et leurs relations avec les espaces métropolitains. Malgré quelques redondances dans les textes, les projets présentés dans l'ouvrage offrent l'occasion à plusieurs enseignants-chercheurs d'évoquer un agenda pour la recherche sur les mobilités qui dépasse une approche technique et fonctionnelle, pour interroger de manière multiscalair les interactions entre infrastructures, territoires habités et représentations. Le patrimoine devient une clé de lecture, mais aussi un enjeu de projet pour penser les petites lignes ferroviaires et leurs multiples potentialités.

Angelo Bertoni
École Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg
(Laboratoire AMUP)
angelo.bertoni@strasbourg.archi.fr