



HAL
open science

Réinvestir dans les réseaux ferrés d'Île-de-France pour surmonter leurs défaillances : de l'échec technique à l'impensé politique

Nacima Baron, Yassine Khelladi

► To cite this version:

Nacima Baron, Yassine Khelladi. Réinvestir dans les réseaux ferrés d'Île-de-France pour surmonter leurs défaillances : de l'échec technique à l'impensé politique. *Les Cahiers de la recherche architecturale, urbaine et paysagère*, 2021, 12, 10.4000/craup.8273 . hal-04498266

HAL Id: hal-04498266

<https://hal.science/hal-04498266>

Submitted on 18 Mar 2024

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.

Réinvestir dans les réseaux ferrés d'Île-de-France pour surmonter leurs défaillances : de l'échec technique à l'impensé politique

*Reinvesting in the Île-de-France rail networks to overcome their failures: from
technical failure to political unthought*

Nacima Baron et Yassine Khelladi



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/craup/8273>

DOI : 10.4000/craup.8273

ISSN : 2606-7498

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Nacima Baron et Yassine Khelladi, « Réinvestir dans les réseaux ferrés d'Île-de-France pour surmonter leurs défaillances : de l'échec technique à l'impensé politique », *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère* [En ligne], 12 | 2021, mis en ligne le 13 octobre 2021, consulté le 17 mai 2022. URL : <http://journals.openedition.org/craup/8273> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/craup.8273>

Ce document a été généré automatiquement le 17 mai 2022.



Les Cahiers de la recherche architecturale, urbaine et paysagère sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 France.

Réinvestir dans les réseaux ferrés d'Île-de-France pour surmonter leurs défaillances : de l'échec technique à l'impensé politique

Reinvesting in the Île-de-France rail networks to overcome their failures: from technical failure to political unthought

Nacima Baron et Yassine Khelladi

« L'optimalité est fondamentalement une question politique¹ » (p. 43)

Jetske Bouma

Introduction

- 1 Le RER C fait depuis sa création, en 1979, l'objet de critiques nombreuses. Il est lent, il est en retard, il est souvent en panne, ou alors les trains sont supprimés, il est même fermé un mois tous les étés depuis plus de vingt ans, pour des réparations dont on ne voit jamais la fin. Vers quel type d'échec nous oriente ce constat : technique, financier, managérial, politique ? Cette ligne constitue en tout cas une porte d'entrée dans la complexité de la notion d'échec infrastructurel, notion de fait tiraillée entre géographes critiques et politistes.
- 2 Du côté des premiers, Temenos et Lauermann² recommandent de questionner les faiblesses d'une infrastructure en interrogeant les forces socio-économiques qui conditionnent son entretien et son exploitation. Par exemple, dans le Royaume-Uni des années Thatcher, la privatisation ferroviaire s'est traduite par une telle suite d'incidents et d'accidents que les géographes n'ont eu aucun mal à relier la crise technique du système ferroviaire à sa privatisation. Cependant, notre approche

s'inspire plutôt des travaux en science de la planification, au sein desquels le succès et l'échec sont toujours relatifs et constitutifs de l'action publique³

- 3 Cette recherche convoque les notions de *policy learning*⁴, de *policy failure*⁵, et de *network governance*⁶. À partir d'une vingtaine d'entretiens approfondis, et après une présentation de la notion d'échec au travers de l'idée d'infrastructure critique (partie 1), nous testons la double hypothèse suivante :
- 4 - c'est moins l'absence que l'accumulation d'expertises qui empêche les partenaires de la gouvernance de s'entendre sur ce que seraient un type et un niveau d'exploitation acceptable (partie 2)
- 5 - c'est moins le laxisme ou la vacance de normes et de procédures que la profusion de scènes d'interactions (partie 3) qui renforce la perception d'un échec.
- 6 Aussi, la partie 4 propose une lecture de l'échec de l'infrastructure comme « crise du vouloir politique »⁷ Elle défend l'idée qu'une coalition s'est formée pour moderniser le RER C tout en préservant un *statu quo* en matière de redistribution des avantages d'accessibilité des territoires périphériques au centre de Paris.

La défaillance des trains de banlieue, un récit d'échec infrastructurel

Qu'est ce qui ne va pas ?

- 7 Si l'échec technique est défini par une infrastructure inutile, obsolète ou en échec, alors le RER C peut difficilement être qualifié comme tel. En effet, il convoie chaque jour 540 000 voyageurs dans 531 trains, il dessert 84 gares éparpillées sur une pieuvre de 8 branches dont la longueur totalise plus de 180 kilomètres (fig. 1). La ligne présente cependant des taux de régularité variables, parfois médiocres. La définition de Marsh et McConnell⁸ éclaire ce qui fait problème. « Une politique échoue si elle n'atteint pas les objectifs que ses partisans se sont fixés, et si l'opposition est grande et/ou le soutien est pratiquement inexistant » (p. 221). Ici, l'échec est une construction politique et, conséquemment, une production sociale. Pour Davidson⁹, l'échec est en outre un objet discursif et performatif : « L'échec se produit pendant la formulation et l'adoption¹⁰ » (p. 6). À partir de là, notre enquête ne questionne pas les problèmes de ce RER sous l'angle de ses causes « objectives », mais au titre des récits qu'il suscite, de ce que ces discours révèlent et produisent dans l'interaction entre les partenaires impliqués.
- 8 En interne à la SNCF, du technicien au cadre dirigeant, comme chez l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilité (IDFM), chacun partage des désillusions. Cependant, un premier hiatus dans le domaine du discours et des représentations saute aux yeux. Les usagers abordent les problèmes du RER C depuis les effets (annulations et retards). Aussi, ils prennent ensemble tous les malheurs de la ligne : les pannes et retards, mais aussi les inondations de la Seine, les attentats de la station Saint-Michel dans les années 1990, le déraillement à Brétigny-sur-Orge, et encore l'effondrement d'une poutre dans un tunnel près de la station Bibliothèque François Mitterrand (à l'automne 2020). La conjonction de toutes ces avanies renforce l'idée que cette ligne ne fonctionne pas correctement, qu'elle est peu fiable.

- 9 Par contraste, les exploitants ferroviaires, du conducteur au directeur, divisent les problèmes du RER C en deux ensembles. D'un côté, ceux qui les intéressent, car ils sont (implicitement) de leur ressort ou responsabilité : il s'agit des difficultés d'exploitation. De l'autre, les aléas (naturels, sécuritaires) et le déraillement de Brétigny-sur-Orge sortent des radars : ils ne les citent même pas. Ce sont des catastrophes hors d'échelle, hors de prise des agents, qu'ils subissent autant que les usagers. L'appréhension de l'échec s'appuie donc, comme le soulignent Bovens and 't Hart¹¹, sur des étiquetages de la réalité qui séparent selon les critères souvent implicites, parfois inconscients, l'aléatoire et le structurel, le statut de responsable ou de victime, les causes et les conséquences... Même le succès et l'échec ne sont donc jamais prédéterminés ni figés.
- 10 Cependant, en laissant de côté tout ce qui est hors du champ d'action des professionnels ferroviaires, il subsiste quelques données évidentes, exprimées de manière très consensuelle par ceux qui conduisent des trains sur cette ligne. Le RER C est une ligne beaucoup trop longue, le matériel roulant qui y circule est hétéroclite et âgé, il emprunte des rails et des caténaires presque séculaires, et ce dans un environnement ferroviaire très congestionné où les sillons sont rares. Avec toutes ces contraintes, l'appréciation des agents se renverse. Il y a des retards quasi structurels, mais c'est presque une performance de parvenir à exploiter l'infrastructure et à produire des trains pour les banlieusards. Banal retournement des représentations de l'échec en quasi-succès, qui figure des exploitants, un peu comme les usagers fatigués, en héros du quotidien, car confrontés à un travail d'optimisation sous contraintes dans un contexte fortement dégradé.

Figure 1. De Massy à Pontoise, de Versailles à Étampes. Longueur et complexité de la ligne RER C.



Photo N. Baron, station Austerlitz, 2018

L'échec en politique publique : trois niveaux d'interprétation

- 11 Cependant, il faut aller plus loin que le simple constat et la posture de héros-victime. « Les fiascos ne font pas que “se produire”. Ils sont construits, déclarés et argumentés dans des processus d'étiquetage qui ne sont pas nécessairement « fondés sur des preuves¹² » (p. 653). Bovens et T'Hart¹³ poussent à réfléchir au-delà du constat de fragilité de cette ligne. Marsh et McConnell¹⁴ nous en donnent les moyens en proposant une analyse de l'échec politique en trois catégories.
- 12 La première (*programmatic failure*) regroupe les ratés de l'exploitation habituelle de la ligne et les difficultés à y remédier opérationnellement. Cela est intéressant, parce que les conducteurs sont nombreux à relever le paradoxe suivant lequel plus on répare cette ligne, moins elle fonctionne correctement.
- 13 Une deuxième catégorie d'échec (*political policy failure*) interroge celui-ci depuis le prisme des organisations. Il est vrai que les trains de banlieue s'inscrivent dans un dispositif contractuel complexe (fig. 2). L'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilité, prescrit et finance un volume et un niveau de service à SNCF Transilien. Transilien réserve des sillons à SNCF Réseau. SNCF Réseau vend ses sillons et engage des travaux de réparation et de modernisation de ces derniers (rails, caténaires, quais, etc.).
- 14 Enfin, une troisième piste d'analyse (*process policy failure*) questionne l'infrastructure telle qu'elle est – ou telle qu'elle a été conçue et construite – et le projet collectif que cette infrastructure porte – ou a porté –. En effet, un échec ou un succès dépendent de la perception de la distance entre des attendus et des résultats.
- 15 Ces trois entrées ont été testées à partir d'un corpus de 22 entretiens semi-directifs réalisés sur un panel de praticiens et d'élus, d'actifs en poste et de retraités, d'agents relevant de différents services stratégiques et opérationnels. Travailler sur un objet envisagé comme un échec s'avère méthodologiquement délicat. L'appartenance d'un des auteurs de l'article à une équipe d'étude de SNCF Transilien, dans le cadre d'une thèse CIFRE, a permis de créer un cadre de confiance avec les interlocuteurs et levé, au moins en partie, les inquiétudes des agents en termes de confidentialité ou d'imputation de la responsabilité. Une analyse de chacun des entretiens a été effectuée à partir d'une méthodologie empruntée à un spécialiste de l'analyse argumentative des politiques de transports publics¹⁵. Un classement systématique des blocs de discours selon leurs articulations (revendications, objectifs, valeurs, circonstances...) a été réalisé pour dégager les faits, les liens causaux, les écarts entre marges de manœuvre et contraintes, attentes et résultats, bref la logique propre des récits d'échec touchant au RER C.

Figure 2. Gérer et régénérer le RER C : schéma organisationnel

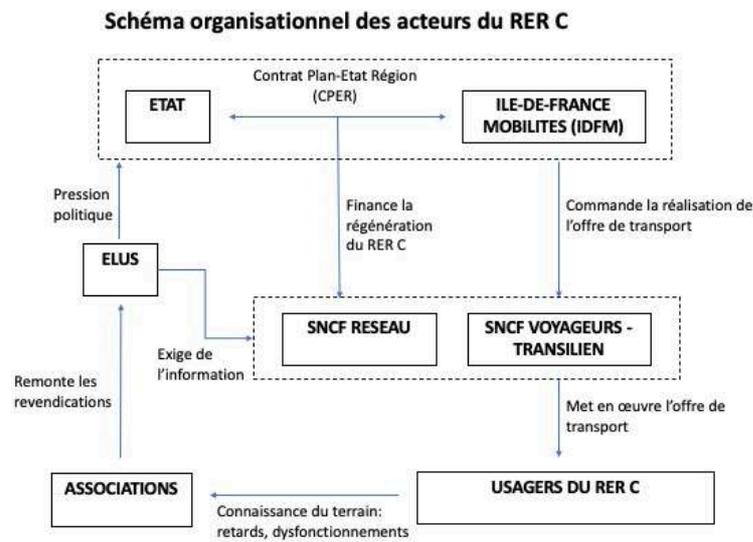


Schéma : Yassine Khelladi, 2021

Quels critères et quelles méthodes pour définir ce que serait un bon et un mauvais niveau de service de RER C ?

- 16 Les jugements portés sur la sous-optimalité structurelle des conditions de gestion renvoient à un discours réflexif des agents de SNCF sur l'évolution des conditions d'exercice de la profession. Le dysfonctionnement du RER C renvoie en miroir l'image d'une entreprise ferroviaire devenue vulnérable depuis l'ouverture à la concurrence déclenchée par la directive européenne de 1991. En réponse à ce processus de dérégulation, la SNCF s'est fragmentée, elle a perdu son unité organisationnelle, mais aussi sa primauté épistémique. En tant qu'opérateur historique, SNCF bénéficiait en effet d'une expertise reconnue par l'ensemble des acteurs du transport en Île-de-France, ce qui en faisait l'acteur de référence, légitime, quant aux sujets ferroviaires. Aujourd'hui, SNCF doit soumettre ses choix d'exploitation des lignes à l'arbitrage et à la validation d'institutions externes, gouvernés par des élus : l'autorité de transport régionale. Un focus sur les conditions de production de l'horaire annuel de la ligne RER C éclaire ce point.

Déterminer l'offre capacitaire d'une ligne de banlieue structurellement fragile dans une périphérie métropolitaine en mutation

- 17 La détermination prévisionnelle de la grille horaire du RER C est un sujet crucial qui allie négociation technique sur l'état du réseau et négociation politique sur le niveau de desserte (plus le nombre de trains est important, plus il offre des conditions de transport des banlieusards dans des conditions de congestion supportables). Ce débat est particulièrement virulent au sud de la ligne C. Les élus du département du Val-de-Marne réclament plus de trains pour accompagner la croissance tendancielle du

nombre de voyageurs. Ils relaient les demandes des communes de l'ancienne banlieue rouge de Paris en pleine transformation. Hier, ces communes ouvrières voyaient une grande quantité de leurs habitants travailler sur place dans les usines. Désormais, Choisy-le-Roi, Vitry-sur-Seine, Ivry-sur-Seine sont des espaces post-industriels caractérisés par une intense construction de logements (opération d'intérêt national Seine-Amont, quartiers de gares du Grand-Paris, axes routiers réaménagés en avenues urbaines avec l'arrivée des tramways, comme le T9 vers Orly). Ce très vaste mouvement de renouvellement urbain crée donc une tension sur la grille horaire. Les élus du Val-de-Marne essaient de faire évoluer celle-ci, fondée sur une offre de train relativement généreuse dans l'Essonne, cette deuxième couronne résidentielle (qui commence à partir de Juvisy jusqu'à Brétigny-sur-Orge), et qui s'est constituée au moment de la production concomitante d'une banlieue pavillonnaire et de l'offre initiale du RER C dans les années 1980. Pour synthétiser, d'un côté, les représentants du val d'Orge souhaitent conserver des trains nombreux et si possible directs pour rejoindre Paris ; de l'autre, les élus du Val-de-Marne demandent des arrêts et des trains plus nombreux.

- 18 Un pas est fait en 2012 par l'autorité organisatrice. Les gares d'Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine obtiennent des arrêts supplémentaires, ce qui lève immédiatement une fronde des élus essonniers qui obtiennent en contrepartie l'ajout d'un horaire, c'est-à-dire le passage d'un train supplémentaire. Mais en 2014, la vétusté de matériel induit l'incendie d'un poste d'aiguillage. La desserte supplémentaire de l'Essonne et l'offre de 17 missions par jour ne paraissent plus réalisables avant de profonds travaux de régénération. Après plusieurs années de travaux (donc de gêne pour les usagers), les limitations de vitesse sont toujours en vigueur, les pannes encore fréquentes et le dix-septième train quotidien pour l'Essonne n'est toujours pas rétabli. Depuis, les problèmes du RER C entremêlent inextricablement le technique, le politique, le managérial.
- 19 Dans ce contexte, publier chaque année la grille horaire de la ligne RER C constitue pour SNCF Transilien un événement à haut risque : il fait toujours des mécontents. Comment construire un accord autour de ce qui serait un bon niveau de trafic, un bon niveau de desserte ? L'horairiste doit intégrer, au moins un an à l'avance, un nombre de missions commandées par IDFM et réserver les sillons correspondants en prenant en compte quatre contraintes :
 - 20 - Les attaches horaires. Elles correspondent à des sillons déjà utilisés, puisque la ligne où roule le RER C est empruntée par les TER de la région Centre, les TGV d'interconnexion Île-de-France Sud et des trains de fret.
 - 21 - Les caractéristiques propres de la ligne. Sa géométrie et sa vétusté nécessitent des limitations de vitesse dans le tunnel de Paris intramuros (mais pas seulement), notamment du fait de la présence de courbes particulièrement contraignantes et des différentiels entre hauteur des quais et matériel roulant.
 - 22 - Les caractéristiques du matériel roulant. Ce dernier est hétérogène, les caisses ne peuvent pas rouler sur tous les tronçons. Certains matériels nécessitent du personnel spécialisé, complexifiant l'élaboration des plannings (durée de conduite, etc.) ;
 - 23 - Les prévisions de travaux. La ligne C fait l'objet de chantiers de régénération qui induisent soit la suppression de missions, soit des limitations de vitesse.

La grille horaire : une boîte noire que trop d'acteurs veulent ouvrir

- 24 L'horairiste est confronté à deux catégories de difficultés. La première revient à faire rouler le maximum de trains en prenant en compte les quatre types de contraintes énoncées. Il y a là un travail d'optimisation aidé par des logiciels. Les savoirs et compétences qui permettent de produire cette grille sont toujours les mêmes et il les mobilise de la même façon, et même de mieux en mieux avec l'informatique.
- 25 La seconde et principale difficulté consiste à partager et donc à expliciter les choix qui ont prévalu pour produire le résultat optimal proposé, en s'adressant à des interlocuteurs qui ne sont pas experts. Pour Pojany¹⁶, tout savoir est en partie codifié par des concepts et des liens logiques et étayé par une expérience intériorisée, et s'inscrit dans une « communauté épistémique ». La grille, pour être pleinement discutée et négociée, nécessite une culture ferroviaire vaste et transversale, que ne partagent que les cheminots et les « ferrovipathes » qui peuplent certaines associations d'usagers. L'horairiste constate que tant que la grille était produite et validée au sein d'une entité unique (la SNCF) et négociée à l'intérieur d'une communauté d'ingénieurs, ces derniers étaient en mesure d'entendre les arguments techniques. Non, malgré les demandes pressantes des élus, il n'était pas possible de faire passer 17 missions, cela risquait de renforcer retards, de casser du matériel, etc. Ils acceptaient et comprenaient les réflexes de l'horairiste pour « détendre » la grille, c'est-à-dire inscrire quelques secondes ou minutes de précaution qui correspondaient à des sections plus ralenties, à des passages plus délicats... Désormais, il faut soumettre la grille à une autorité organisatrice et à des acteurs territoriaux qui demandent plus de trains sans avoir accès aux savoirs explicites et tacites, codifiés et non codifiés, qui sous-tendent la capacité d'exploitation de la ligne. Comment argumenter devant des élus pressés par leurs électeurs usagers du quotidien ?
- 26 Élus de première et de deuxième couronne, technocrates de l'autorité régionale et techniciens ferroviaires sont confrontés à des boîtes noires. Pour l'agent SNCF, impossible de transmettre un savoir non codifié. Pour les autres, la SNCF possède une culture d'entreprise rigide, ou bien est soupçonnée de défendre des intérêts (la préservation du matériel) contre d'autres (la qualité de vie des usagers). Incapacité de partage de connaissances communicables, manque de transparence, fragmentation institutionnelle renforcent les positions de blocage. Chaque entité rappelle ses propres objectifs, au fond distincts et peu conciliables : faire rouler le maximum de trains coûte que coûte (autorité organisatrice), faire rouler ce que peut supporter une ligne vieillissante (SNCF Transilien), faire rouler tel ou tel train selon ses caractéristiques techniques (matériel), son trajet, sa nature (fret ou voyageur) pour maximiser le revenu des sillons (SNCF Réseau). Ces perspectives distinctes étaient présentes, mais moins palpables et moins durcies par l'existence de liens financiers et contractuels avant la réforme ferroviaire des années 2000.

Gouvernance par l'expertise ou gouvernance partenariale ? Un attelage instable

- 27 Les partenaires de la gouvernance de la ligne dépensent une énergie considérable pour produire à la fois de la crédibilité (technique) et de la légitimité (institutionnelle) dans l'expression des diagnostics de contre-performance et dans l'attribution de la

responsabilité de l'échec de la ligne. Ils compensent la défiance qu'ils se portent mutuellement par une fuite en avant collective dans l'expertise (batailles de spécialistes de plus en plus pointues). Pour maintenir la gouvernance de l'ensemble, sinon pour « reconquérir la confiance » des élus et des usagers, les acteurs du monde ferroviaire multiplient les efforts pour construire (ou simuler) des relations partenariales cordiales et transparentes avec les scènes politiques locales et régionales.

Du diagnostic technique non partagé à la fuite en avant dans l'expertise

- 28 Face aux pannes et aux retards cumulés, les instances de pilotage de la ligne reviennent sans cesse à l'évidence : le diagnostic technique des performances du matériel, les capacités limitées de l'infrastructure, son niveau de vétusté, la longueur des branches, qui diffuse le retard du train d'un bout à l'autre de la région... Mais pour entrer dans ces cercles de discussion et dans les arènes de décision de la planification du RER C, les barrières d'entrée sont très élevées. Les cadres et les élus de l'autorité organisatrice conditionnent un objectif de pouvoir (gagner du poids dans la négociation entre l'ordonnateur et le prestataire) à un objectif cognitif (comprendre pourquoi ça ne marche pas, avoir la bonne explication de la part d'ingénieurs les plus spécialisés). L'enjeu est évidemment politique et institutionnel autant que cognitif. L'explication technique doit moins éclairer et aider à résoudre de manière opérationnelle les problèmes du RER C qu'elle ne doit permettre à l'autorité organisatrice de prendre le dessus. Apprendre à lire les graphiques d'organisation des voies et comprendre le vocabulaire répond, aux yeux de l'autorité organisatrice et des associations, à un but de décloisonnement cognitif et à un objectif stratégique. Il s'agit d'effectuer un virage entre une expertise encore centrée (quand elle est aux mains de la SNCF) sur le service, à savoir la production du service, pour l'inscrire dans une approche de qualité de service, c'est-à-dire vers les caractéristiques du service rendu perçues par l'utilisateur et engageant son niveau de satisfaction.
- 29 Ce virage n'est pas aisé. Quelques élus locaux, à force de ténacité, parviennent à pénétrer les instances de pilotage de l'exploitation du RER C parce qu'ils maîtrisent des savoirs et des codes du monde ferroviaire. Ils ont dès lors la sensation de « toucher du doigt » les « vrais » problèmes. Plus ils se rapprochent du technique et accumulent des compétences, plus ils considèrent gagner en capacité politique (*capability*). Paradoxe ? Illusion ? Confusion ?
- 30 Cet assaut d'expertise engage trois formes de frictions. Premièrement, les études s'empilent sans fin. Dans la temporalité de l'infrastructure, la « stase » ouverte par le partage des diagnostics s'éternise tant qu'aucun partenaire ne peut lever l'incertitude sur l'absence d'autres solutions. Dans le cas de la suppression d'une partie des missions de la vallée de l'Orge, IDFM refuse la grille proposée par SNCF Transilien et engage un bureau d'étude privé pour étudier la faisabilité d'intégrer une mission supplémentaire en heure de pointe. Concernant la question de la priorisation des travaux de modernisation, c'est SNCF Réseau qui considère que la transformation du nœud de Brétigny-sur-Orge, quoique très chère, peut régler une grande partie des problèmes de gestion et de retards.
- 31 Deuxièmement, le partage de l'expertise laisse toujours à l'extérieur du cercle des négociations des acteurs extérieurs, perçus comme insuffisamment compétents. Cela

contribue à forger le mythe de la tour d'ivoire des ingénieurs et l'impression de marginalisation des usagers de base, mais aussi d'élus secondaires, ou d'élus extérieurs aux coalitions politiques portées par les exécutifs départementaux, et qui soulignent la pauvreté des processus d'information, de concertation et de participation. Enfin, comme on le verra ci-dessous, affiner sans cesse des scénarios de remédiation ne résout jamais les conflits relatifs aux choix politiques sous-jacents et non tranchés.

La stratégie partenariale, antidote inefficace à la défiance

- 32 La dynamique institutionnelle qui constitue l'expertise comme un enjeu de pouvoir crée ses propres contrepoids à travers la prolifération d'instances et d'outils qui mettent en scène des postures de médiation et de proximité. Pour Hrelja¹⁷ comme pour Steele et Legacy¹⁸, la gouvernance partenariale en réseau qui émerge dans les systèmes de transports collectifs correspond à une adaptation pragmatique des acteurs face à la montée en puissance de l'expertise et à l'institutionnalisation des relations de pouvoir entre organisateurs, gestionnaires et opérateurs. Les agents mettent de l'huile dans les rouages à mesure que leurs institutions s'affrontent. Ils développent des procédures de sécurisation, de stabilisation, de réduction des incertitudes entre services, entre instances. Ils préparent soigneusement les grands rendez-vous que sont les comités de ligne, les schémas directeurs de ligne, les tournées de concertation locales avec les élus. Ils mettent en scène d'autant plus ouvertement une confiance qu'elle n'est plus spontanée. Toutes ces pratiques ont leur utilité depuis que le marché a ajouté ses lourdeurs procédurales à des technocraties cloisonnées aux hiérarchies « épaisses » (au sens où la SNCF est structurée par une bureaucratie verticale avec de nombreux étages entre opérationnels et cadres)¹⁹. Une nouvelle strate de techniciens dans les trois entités étudiées tente de remettre de la fluidité et de la réciprocité dans les relations avec le monde des collectivités et les associations d'usagers en faisant coexister un régime de gouvernance formelle, rigide, issu de l'application des règlements d'un côté, avec des arrangements informels de l'autre côté. Ces arènes s'inscrivent dans les organisations ferroviaires à différentes échelles et entre elles. Elles constituent des lieux d'échange plus ou moins parallèles aux cadres officiels et contractuels. Elles participent, pour les spécialistes de la question, à une adaptation progressive des modes de management des institutions ferroviaires au marché²⁰.
- 33 Deux exemples illustrent cette idée. Le directeur de la production du RER C explique le contenu de son poste à travers deux dimensions : la gestion effective de la ligne et la gestion du crédit symbolique de son service à l'égard d'IDFM et des élus. Il investit en priorité les tâches qui vont être entendues depuis l'extérieur comme des preuves de réactivité face à des pannes de train. Il fait preuve de précision et d'exhaustivité dans l'échange d'information. Il construit une posture de dialogue souple et ouverte avec des interlocuteurs variés, y compris des acteurs plus modestes et vraiment périphériques à son domaine d'intervention, mais qui montreront qu'il respecte le territoire et les usagers du train. Plus le RER C vit des moments difficiles (pannes, perturbations), plus ce directeur développe une culture du pilotage qui se veut exemplaire en termes de communication et de reddition de comptes, avec l'objectif central de « regagner la confiance ». De son côté, la directrice des relations publiques en charge du RER C concentre ses efforts sur la pacification des relations avec les élus. Elle aussi performe la proximité par un comportement non officiel. Elle compte beaucoup sur des occasions d'échange informel : rester après une réunion publique et discuter autour des petits

fours, raccompagner un élu en voiture et bavarder à bâtons rompus sont des tactiques qui permettent de créer, derrière les organigrammes officiels des instances de pilotage de cette ligne, un tissu dense de relations interpersonnelles censé rassurer les élus. Cette posture communicationnelle tente donc de pallier à la fois l'effet politique de la régulation et les contraintes du vieillissement inexorable de l'infrastructure. Il y a plus de retards, mais quand un train est annulé et que le maire est prévenu par des associations déchaînées, il sait à qui téléphoner à la SNCF. L'exercice a ses limites et ses auteurs en sont conscients. La prolifération des réseaux relationnels parallèles adoucit les interactions, mais crée du brouillage supplémentaire dans des processus de négociation croisés et, en vérité, reporte à toujours plus tard la question des vrais choix.

La régénération ferroviaire en Île-de-France : un cycle de chantiers techniques, un *statu quo* stratégique

- 34 En 2012, les manifestations virulentes d'élus de maires de l'Essonne en réaction à la suppression d'un trajet quotidien vers Paris ont provoqué, symboliquement, la « sortie de route » du régime de gouvernance du RER C. Se constituant en association, ils ont produit une rupture historique. À vingt ans de grogne des usagers et des élus vis-à-vis desquels la SNCF avait le dernier mot du fait de son expertise technique, s'est substitué un nouvel âge et un nouveau rapport de force, dans lequel les enchevêtrements et les marges de manœuvre du technique et du politique sont opaques et instables. Cela a eu deux importantes conséquences. D'une part, cela a stoppé la phase de réalisation des schémas directeurs et entravé pendant presque dix ans l'institutionnalisation d'une gouvernance en réseau pour cette ligne. À la place, on a vu l'émergence d'une gouvernance partenariale adossée à des arènes formelles et informelles mobilisant expertise et opérations de relations publiques. D'autre part, cette fronde a eu valeur d'avertissement pour l'autorité organisatrice et la société ferroviaire : la territorialisation du chantier pharaonique de la régénération du réseau ferré francilien n'est pas qu'une question d'argent et d'ingénierie.

La régénération ferroviaire : programme technique ou projet de territoire ?

- 35 2012 est l'année qui précède la catastrophe de Brétigny-sur-Orge (survenue le 12 juillet 2013). À cette date, beaucoup d'acteurs en Île-de-France ignorent encore ou sous-estiment la détresse du réseau hérité, bien que sa décadence physique soit tout à fait visible (fig. 3). Les acteurs du monde ferroviaire sont alors en train de concevoir un investissement de rattrapage, justifié par trois décennies (1980-2010) de focalisation des investissements publics en faveur de la grande vitesse²¹. Ils montent un programme de régénération, mais en aucun cas un projet, au sens où, à la même époque, les médias parlent d'un projet du métro du Grand Paris et de ses effets métropolitains. La différence est capitale, la comparaison instructive.
- 36 À la différence du Grand Paris Express, le remplacement des voies, des traverses et des ballasts, la modernisation de la signalisation lumineuse sont des opérations qui ne produisent ni récit territorial, ni d'horizon d'attente. Filons la comparaison : avec des milliers de zones de faiblesse et des goulots d'étranglement du trafic ponctuels, la

régénération doit être fractale, et non pas concentrée sur un objet unique comme un métro circulaire. En outre, elle repose sur des activités incrémentales et presque invisibles (au lieu de créer de nouvelles gares le jour avec un foisonnement d'images et de représentations, on utilise des manœuvres pour remplacer, de nuit, loin des journalistes, loin des promoteurs, du ballast par du ballast). Par ailleurs, on ne réalise pas d'analyse socio-économique de la régénération malgré le coût financier qu'elle représente, alors qu'un économiste peut calculer la croissance du PIB générée par le Grand Paris.

Figure 3. La gare de Saint-Michel-sur-Orge : un réseau vieillissant qui a été tardivement « repris » techniquement, mais sans mise en projet globale de la régénération conjointe de l'infrastructure et de son environnement urbain



Photo : Nacima Baron, 2018

- 37 En ce sens, la régénération possède un mode d'existence purement opérationnel, elle ne porte ni récit urbain, ni projet territorial. À la différence du Grand Paris Express, les promoteurs qui construisent dans les communes desservies par les RER existants n'en attendent pas d'effet. Concrètement, on ne vendra pas un logement plus cher au prétexte que le train qui dessert le quartier sera devenu, dans dix ans, plus fiable – mais peut-être un peu plus lent. La régénération est donc plutôt perçue comme un mauvais moment à passer pour les acteurs du territoire : pollution visuelle, sonore, saleté du chantier, perturbation des premiers trains du matin ou service supprimé le week-end et cars de remplacement qui créent des ruptures de charge...
- 38 Il est délicat d'adresser les pertes et profits territoriaux de la régénération pour le présent (dans son déroulement année après année) comme pour le futur (quand ce rattrapage aura été réalisé). Surtout, il est explosif de laisser aux acteurs territoriaux l'idée de relocaliser ces gains de performance : réallouer les gains relatifs de vitesse, renforcer l'offre sur les sections où les voyageurs circulent debout et diminuer les

trains là où ils sont utilisés à 30 % de la capacité des rames : les institutions de mobilité d'Île-de-France n'ont pas été faites pour cela.

L'impossible aggiornamento du RER C

- 39 La régénération en cours du RER C dévoile les tensions internes de l'autorité organisatrice régionale qui au fond, peut choisir de fonctionner davantage comme autorité (fonction de chef de file donc définissant et intégrant les besoins métropolitains de mobilité) ou comme organisation (reconnaissant la planification des transports comme jeu à somme non nulle et distribuant entre élus et entre gares les avantages de cette répartition).
- 40 Pour la collection d'élus, de maires, de conseillers régionaux, de conseillers et de présidents de conseils départementaux qui composent, avec l'État, le conseil d'administration de l'autorité organisatrice IDFM et qui signent un contrat avec SNCF Transilien, prestataire de services, le RER C est moins un ensemble d'infrastructures qu'un acquis social, territorial, économique. Pour tout élu, deux chiffres comptent : le nombre de minutes entre sa gare et Paris et le nombre d'allers-retours quotidiens. Ces données ont façonné humainement sa commune, le peuplement, le bâti. Le reste des contenus de la négociation (la typologie des trains, la longueur des quais, le confort du trajet, l'éventail des services en gare...) ne classent pas de manière aussi structurante les communes de périphérie parisienne les unes par rapport aux autres, ce sont des éléments de détail auquel tient IDFM qui met en avant la qualité de service, mais moins fondamentaux. Durée du trajet et nombre de trains constituent un acquis pour lesquels les élus locaux envisagent leur fonction comme une lutte défensive au nom de leurs administrés.
- 41 Le risque est pour IDFM de voir se multiplier des coalitions ou ligues territoriales opposant des intérêts : petite contre grande couronne, branche ouest contre branche sud-ouest, etc. Ces ligues bloquent la possibilité d'accompagner la régénération technique de l'infrastructure d'un réajustement de l'adhérence de la ligne aux besoins de mobilité. Elles ne sont pas prêtes à voir la ligne coupée (ce qui rendrait sa gestion plus robuste, les retards moins diffus d'un bout à l'autre) au prix de changement de quais pour les usagers. Ouvrir cette seconde boîte noire, c'est toucher, d'une certaine manière, aux équilibres forgés lors de la création du RER C en 1979. Il faudrait revenir aux justifications initiales de la constitution de cette ligne, qui a été créée à partir du raccordement de plusieurs lignes de banlieue grâce à la construction d'un maillon manquant dans Paris, le long de la Seine. Mais qui se souvient des raisons qui ont justifié la création du RER C sous cette forme ? Ces raisons initiales sont-elles toujours recevables ?
- 42 Les raisons de l'échec des démarches de rajeunissement et de réactualisation de l'infrastructure étudiée tiennent autant aux incapacités institutionnelles et politiques qu'au désajustement historique entre les temporalités de la ligne et les temps du territoire. La morphologie urbaine et la configuration sociale des zones traversées par le RER C ont totalement changé depuis la fin des années 1970. On l'a déjà noté, à l'époque les villes nouvelles étaient à peine émergentes (Évry, Massy) et la proche banlieue (Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi) abritait des populations ouvrières travaillant assez largement dans les usines sur place. Au bout de la ligne, Étampes ou Dourdan envoyaient encore peu de navetteurs quotidiens à Paris. Dans les

années 1980, l'essentiel des bénéfices d'accessibilité créés par le RER C a été capté par la vallée de l'Orge, de Brétigny-sur-Orge à Juvisy-sur-Orge. Le RER C a d'ailleurs maintenu des avantages antérieurs, liés à l'organisation de la ligne de cols blancs constituée des années 1950 aux années 1970 comme un satellite de la station Saint-Michel, au cœur du Quartier latin. Un demi-siècle plus tard, les gares de Juvisy-sur-Orge à Brétigny-sur-Orge représentent toujours près d'un quart des usagers, mais le privilège d'un positionnement à 25 minutes de Paris par trains directs est contesté par d'autres communautés d'habitants et leurs relais politiques pour qui, dans le système bien plus complexe qu'est devenu le réseau régional, constitue une anomalie.

- 43 Finalement, le récit d'échec du RER C est l'expression d'une frustration d'ordre politique. Cette étude montre le décalage entre l'acte technique de réparation de l'infrastructure, certes engagé, et l'engrenage organisationnel, institutionnel et stratégique qui, à ce stade, choisit de ne pas choisir.

Conclusion

- 44 Cet article a cherché à comprendre la production d'un récit de l'échec dans le domaine de la planification des infrastructures de transport en Île-de-France. Au moyen d'une littérature centrée sur les *policy failures*, il a appréhendé les facteurs qui expliquent, aux yeux des professionnels, les difficultés de parvenir à des solutions dans le cas d'une ligne dont les défaillances récurrentes montrent que sa vulnérabilité est systémique.
- 45 Nous avons identifié pourquoi les démarches expertes, orientées vers des tentatives d'optimisation du nombre, de l'horaire et des conditions de circulation des trains, ne débouchent ni sur des diagnostics partagés, ni sur des décisions collectives. Ce n'est pas le fait de réaliser des choix sous contraintes qui pose un problème, mais de le faire dans un contexte où les règles de validation des décisions ne permettent plus d'atteindre des compromis. La régulation du transport collectif induit d'une part une fragmentation des services de la SNCF et donc des compétences, d'autre part des scissions entre logique de réseau et logique d'exploitation. La régulation oblige à mettre à jour des savoirs implicites et non codifiés difficiles à partager entre non-experts, ce qui crée de la défiance. Cette première étape de l'enquête a donc permis d'interpréter le récit de l'échec comme un dérèglement des cadres de l'expertise.
- 46 La deuxième investigation a exploré le domaine de la gouvernance en réseau en montrant le pilotage depuis le formel et l'informel, l'officiel et l'officieux, le partenarial et le procédural. En rencontrant à la fois les parties prenantes non techniques (élus, autorités organisatrices) et les agents qui, au sein du monde ferroviaire, côtoient les donneurs d'ordre, elle a souligné la multiplication et la complexification des scènes d'échange parallèles aux cercles de pilotage. Des stratégies communicationnelles tentent de contrebalancer la perte de confiance et de reconquérir une crédibilité par l'adoption de postures performatives. La mise en scène de la transparence et de la proximité est censée conduire à la facilitation du fonctionnement institutionnel, mais en fait caractérise un contexte d'échec au sens où elle ne résout jamais des situations de choix.
- 47 Dans la dernière étape de la démonstration, la crise du RER C apparaît comme une crise du vouloir. Elle ne trouvera d'issue qu'au moment où les parties prenantes accepteront d'envisager les décisions relatives sous l'angle de la redéfinition de visées (à la fois communes et particulières) du RER C et accepteront de partager des avantages acquis.

En outre, apprécier et réévaluer des choix de départ est le postulat sur lequel repose toute démarche de planification d'une infrastructure de transport. Cette approche pourrait alors conduire à poser une question sans doute gênante : pourquoi a-t-on, en 1979, raccordé différentes lignes de banlieue et « inventé » cette ligne RER C bien différente des RER A et B, puisqu'elle ne dessert directement ni ville nouvelle ni équipement majeur ? Ne serait-ce pas parce que la SNCF se sentait doublée par la RATP dans le secteur du transport métropolitain et tentait de revenir dans le jeu, à moindre coût, en comptant, de manière un peu optimiste, sur la résistance de matériels fixes et roulants déjà anciens ? Cette dernière hypothèse, plusieurs fois exprimée par nos interlocuteurs, n'est pas directement démontrable. Elle nous oriente vers une autre piste, celle de l'optimisme technologique des corps d'ingénieurs, peut-être pas un optimisme béat d'une coterie d'ingénieurs ferroviaires enfermés dans leur tour d'ivoire, mais un optimisme de combat, au sens où l'institution SNCF était à la fois concurrencée par l'automobile et par la montée en puissance d'une institution rivale, la RATP, bien placée sur le marché du transport urbain. L'arme stratégique que devait constituer le RER C se serait-elle retournée contre la compagnie ferroviaire, passant de bouclier à fardeau ? En tout cas les récits d'échec, même s'ils semblent plus concernés par le « comment » que par le « pourquoi » des insuccès, constituent un instrument puissant d'analyse rétrospective autant que prospective des politiques de transport.

BIBLIOGRAPHIE

Nacima Baron, Pierre Messulam, *Réseaux ferrés et territoires. La géographie humaine du chemin de fer. Un retour aux sources*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 2017, p. 368.

Jetske Bouma, M. Verbraak, F. Dietz, Roy Brouwer, « Policy Mix: mess or merit? », *Journal of Environmental Economics and Policy*, vol. 8, n° 1, 2019, pp. 32-47.

Mark Bovens, Paul't Hart, « Revisiting the study of policy failures », *Journal of European Public Policy*, vol. 23, n° 5, 2016, pp. 653-666.

Mark Davidson, « Going bust two ways? Epistemic communities and the study of urban policy failure », *Urban Geography*, vol. 41, n° 9, 2020, pp. 1119-1138.

Claire Dunlop, Claudio Radaelli, « The lessons of policy learning: types, triggers, hindrances and pathologies », *Policy & Politics*, vol. 46, n° 2, 2018, pp. 255-270.

Philippe Genestier, « Des projets en paroles et en images. La rhétorique du projet face à la crise du vouloir politique », *Espaces et sociétés*, vol. 105-106, n° 2-3, 2001, pp. 101-126.

Robert Hrelja, Tom Rye, Caroline Mullen, « Partnerships between operators and public transport authorities. Working practices in relational contracting and collaborative partnerships », *Transportation research Part A*, vol. 116, 2018, pp. 327-338.

Sean M. Kennedy, « Urban policy mobilities, argumentation and the case of the model city », *Urban Geography*, vol. 37, n° 1, 2016, pp. 96-116.

- Heather Lovell, « Policy failure mobility », *Progress in Human Geography*, vol. 43, n° 1, 2019, pp. 46-63.
- Eugene McCann, Kevin Ward, « Thinking Through Dualisms in Urban Policy Mobilities » *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 39, n° 4, 2015, pp. 828-830.
- Alan McConnell, « What is a Policy Failure? », *Public Policy and Administration*, vol. 30, n° 3-4, 2015, pp. 221-242.
- David Marsh, Allan McConnell, « Towards a framework for establishing policy success: a reply to Bovens », *Public Administration*, vol. 2, n° 88, 2010, pp. 586-587.
- Stéphane Moyson, Peter Scholten, Christopher Weible, « Policy learning and policy change: theorizing their relations from different perspectives », *Policy and Society*, vol. 36, n° 2, 2017, pp. 161-177.
- Alexander Paulsson, Karolina Isaksson, Claus Hedegaard Sørensen, Robert Hreljaa, Tom Ryeb, Christina Scholten, « Collaboration in public transport planning – Why, how and what? », *Research in Transportation Economics*, vol. 69, 2018, pp. 377-385.
- Wendy Steele, Crystal Legacy, « Critical Urban Infrastructure *Urban Policy and Research*, vol 35, n° 1, 2017, pp. 1-6.
- Cristina Temenos, John Laueremann, « The urban politics of policy failure », *Urban Geography*, vol. 41, n° 9, 2020, pp. 1109-1118.
- Wijnand Veeneman, Corrine Mulley, « Multi-level governance in public transport: governmental layering and its influence on public transport service solutions », *Research in Transportation Economics*, n° 69, 2018, pp. 430-437.

NOTES

1. « *Optimality is basically a political question* » (p. 43), Jetske Bouma, M. Verbraak, F. Dietz, Roy Brouwer, « Policy Mix: mess or merit? », *Journal of Environmental Economics and Policy*, vol.8, n°1, 2019, pp. 32-47.
2. Cristina Temenos, John Laueremann, « The urban politics of policy failure », *Urban Geography*, vol.41, n° 9, 2020, pp. 1109-1118
3. Eugene McCann, Kevin Ward, « Thinking Through Dualisms in Urban Policy Mobilities », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 39, n° 4, 2015, pp. 828-830.
4. Développé par Stéphane Moyson, Peter Scholten, Christopher Weible, « Policy learning and policy change: theorizing their relations from different perspectives », *Policy and Society*, vol. 36, n° 2, 2017, pp. 161-177 et Claire Dunlop, Claudio Radaelli, « The lessons of policy learning: types, triggers, hindrances and pathologies », *Policy & Politics*, vol. 46, n° 2, 2018, pp. 255-270.
5. Alan McConnell, « What is a Policy Failure? », *Public Policy and Administration*, vol. 30, n° 3-4, 2015, pp. 221-242
6. Robert Hrelja, Tom Rye, Caroline Mullen, « Partnerships between operators and public transport authorities. Working practices in relational contracting and collaborative partnerships », *Transportation research Part A*, vol. 116, 2018, pp. 327-338.
7. Philippe Genestier, « Des projets en paroles et en images. La rhétorique du projet face à la crise du vouloir politique », *Espaces et sociétés*, vol. 105-106, n° 2-3, 2001, pp. 101-126.

8. David Marsh, Allan McConnell, « Towards a framework for establishing policy success: a reply to Bovens », *Public Administration*, vol. 2, n° 88, 2010, pp. 586-587. *Op. cit.* : « À policy fails if it does not achieve the goals that proponents set out to achieve, and if opposition is great and/or support is virtually non-existent » (p. 221).
9. Mark Davidson, « Going bust two ways? Epistemic communities and the study of urban policy failure », *Urban Geography*, vol. 41, n° 9, 2020, pp. 1119-1138.
10. *Op. cit.* « Failure occurs during formulation and enactment » (p. 6).
11. Mark Bovens, Paul 't Hart, « Revisiting the study of policy failures », *Journal of European Public Policy*, vol. 23, n° 5, 2016, pp. 653-666.
12. *Op. cit.*, « Fiascos do not just 'happen'. They are constructed, declared, and argued over in labelling processes that are not necessarily "evidence-based" » (p. 653)
13. *Idem.*
14. David Marsh, Allan McConnell, « Towards a framework for establishing policy success: a reply to Bovens », *Public Administration*, vol. 2, n° 88, 2010, pp. 586-587.
15. Sean M. Kennedy, « Urban policy mobilities, argumentation and the case of the model city », *Urban Geography*, vol. 37, n° 1, 2016, pp. 96-116.
16. Cité par Heather Lovell, « Policy failure mobility », *Progress in Human Geography*, vol. 43, n° 1, 2019, pp. 46-63.
17. Robert Hrelja, Tom Rye, Caroline Mullen, « Partnerships between operators and public transport authorities. Working practices in relational contracting and collaborative partnerships », *Transportation research Part A*, vol. 116, 2018, pp. 327-338.
18. Wendy Steele, Crystal Legacy, « Critical Urban Infrastructure », *Urban Policy and Research*, vol. 35, n° 1, 2017, pp. 1-6.
19. Wijnand Veeneman, Corrine Mulley, « Multi-level governance in public transport: governmental layering and its influence on public transport service solutions », *Research in Transportation Economics*, n° 69, 2018, pp. 430-437.
20. Alexander Paulsson, Karolina Isaksson, Claus Hedegaard Sørensen, Robert Hreljaa, Tom Ryeb, Christina Scholten, « Collaboration in public transport planning – Why, how and what? », *Research in Transportation Economics*, vol. 69, 2018, pp. 377-385.
21. Nacima Baron, Pierre Messulam, *Réseaux ferrés et territoires. La géographie humaine du chemin de fer. Un retour aux sources*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 2017, p. 368.

RÉSUMÉS

Cet article porte un regard critique sur un récit d'échec en s'appuyant sur plus d'une vingtaine de témoignages de professionnels engagés dans la gestion d'une des lignes les plus défailtantes de la région parisienne. Trois cadres d'analyse des politiques publiques (*policy failure*, *policy learning*, *network governance*) sont convoqués. Ils éclairent successivement : (1) l'incapacité des parties prenantes de s'accorder sur un type d'exploitation satisfaisant de cette ligne ; (2) la défiance constante entre parties prenantes et la course à l'expertise qu'elle entraîne ; (3) le refus d'arbitrer politiquement des choix de réallocation des moyens sur différentes sections de la ligne, donc différents territoires franciliens. En mettant à jour les désajustements entre information, expertise et procédures décisionnelles, les auteurs interprètent le blocage du processus de gouvernance partagée de la ligne comme le résultat d'un insurmontable *statu quo*. L'un des

résultats de cette recherche est de démontrer que les partenaires savent et peuvent régénérer une infrastructure, mais qu'ils ne parviennent pas à en faire un projet territorial, c'est-à-dire à mettre en œuvre une vision politique de long terme dégagée des intérêts locaux.

This article takes a critical look at a failure narrative. It is based on twenty testimonies from professionals involved in the operation of one of the most dysfunctional railway lines in the Paris region. Three public policy frameworks (policy failure, policy learning, network governance) are successively declined. They shed light on: (1) the incapacity, for the stakeholders, to agree on what would be a satisfying exploitation model; (2) the constant distrust among stakeholders and the race for expertise; (3) the rejection among planners to arbitrate non-zero-sum choices. By updating the misalignments between information, expertise and decision-making procedures, the authors interpret the blocking of the governance process as the result of a *statu quo*. The partners know how to invest in infrastructural regeneration, but they can't redistribute the accessibility advantages of the near, medium, and large peripheral places

INDEX

Mots-clés : Politique d'infrastructure, Planification des réseaux ferrés, Régénération ferroviaire, Échec, Expertise

Keywords : Infrastructure Politics, Railway Network Planning, Railway Regeneration, Failure, Expertise

AUTEURS

NACIMA BARON

Nacima Baron est professeur à l'université Gustave Eiffel, enseignante à l'école d'urbanisme de Paris, où elle dirige la voie recherche de master, elle est membre du laboratoire Ville Mobilité Transport (UMR 9403). Elle enseigne également à l'université de Delft et à l'Institut national d'urbanisme et d'aménagement du Maroc. Ses travaux portent sur les politiques de planification des infrastructures ferroviaires, sur l'insertion des gares et pôles d'échange dans les espaces et réseaux urbains, sur des terrains français et internationaux.

nacima.baron@enpc.fr

YASSINE KHELLADI

Yassine Khelladi est doctorant du laboratoire Ville Mobilité Transport (UMR 9403). Il effectue sa thèse dans le cadre d'une convention de recherche avec SNCF Transilien. Ses travaux portent sur l'inscription des réseaux ferrés franciliens dans l'espace, à différentes échelles, et sur les trajectoires historiques rail-territoire. Ils concourent méthodologiquement à la production de scénarios de restructuration de certaines lignes de train de banlieue.

yassine.khelladi@enpc.fr