

Introduction

*L'interrégionalité,
un objet de recherche*

L' INTERREGIONALITE, UN OBJET DE RECHERCHE SUR LES INTERACTIONS ENTRE RESEAUX ET TERRITOIRES.

JEAN VARLET

*Professeur, Université de Savoie, UMR CNRS EDYTEM
Président de la Commission de Géographie des Transports*

Après s'être intéressée à des aspects de déréglementation, de recompositions régionales, d'environnement, d'intermodalité puis de nodalité, la Commission de Géographie des Transports (CNFG) se penche sur la question de l'interrégionalité. Si besoin était, l'actualité de l'été 2005 – à savoir la remise en cause, par la SNCF, de l'exploitation de liaisons ferroviaires Grandes Lignes (non concernées par la grande vitesse et surtout transversales) – est là pour confirmer la pertinence de ce choix antérieur. Elle souligne le hiatus existant entre une société nationale aux objectifs concentrés sur un réseau ferroviaire à grande vitesse desservant nombre de régions françaises et devenu source de bénéfices, et les Régions ayant autorité sur des liaisons intra-régionales desquelles la SNCF s'était désintéressée.

Qu'elle soit de proximité ou éloignée, l'interrégionalité concerne un échelon supplémentaire et spécifique dans l'analyse multiscale des interactions entre réseaux de transport et territoires : l'échelon situé entre le niveau régional et le niveau national. Interviennent évidemment les effets de distance, la nature des mobilités, le rôle de la structure des réseaux, et la nature des territoires régionaux avec leurs découpages, leurs compétences et leurs politiques ; de multiples acteurs sont au cœur du dispositif et, en bonne concertation ou en conflit, ils contribuent à une certaine réorganisation des réseaux et à une recomposition des territoires.

Aussi, et au-delà des évolutions internes aux réseaux et aux territoires, la question essentielle qu'aborde ce colloque est bien celle de savoir ce que produit, en matière géographique, le couple interrégionalité-réseaux de transport. En préambule, suivent quelques données et éléments de réflexion pour entamer la réflexion. Sans chercher l'exhaustivité, ils mettent en exergue deux tendances majeures et parfois simultanées : d'un côté des processus de mise en réseau de régions, par l'amélioration des connexions et le développement de transports rapides (nouvelles infrastructures, meilleur fonctionnement de l'existant) ; et d'un autre côté, le développement de processus de fragmentation ; les deux étant parfois distincts, parfois strictement liés et consécutifs l'un de l'autre.

DEVELOPPEMENT DE RESEAUX, OUVERTURE DE TERRITOIRES ET CONTINUITES INTERREGIONALES.

Fruit d'entités nationales, institutionnelles, ou d'acteurs économiques supranationaux, la **mise en place de solutions de continuité spatiale**, le plus souvent à longue distance, constitue une première facette de l'interrégionalité.

A la question des relations interrégionales, et pour s'en tenir au seul cas français, des réponses ont été apportées depuis une quarantaine d'années. Les politiques successives d'équipement en infrastructures de transport rapides, élaborées et conduites par l'Etat, ont concerné le territoire français dans son ensemble, en créant des solutions de continuité entre régions proches ou entre régions éloignées.

Avec les trois schémas directeurs routiers de 1960, de 1971 et de 1988-1992, l'équipement en autoroutes a constitué une réponse forte en opérant de multiples désenclavements : d'abord entre le centre (parisien) et les périphéries avec formation habituelle d'un réseau étoilé, puis de périphérie à périphérie avec l'aménagement de liaisons transversales. Le réseau ainsi produit, désormais maillé (mailles larges dans la moitié sud de la France et mailles plus fines dans la moitié nord), autorise des liaisons interrégionales à la fois de proximité et éloignées, dans la plupart des directions. Simultanément, en matière d'infrastructures aéroportuaires, la politique d'aménagement menée par la DATAR, qui a équipé la plupart des villes grandes et moyennes, procède d'une même logique

d'ouverture des territoires, cette fois-ci pour des relations radiales parisiennes à longue distance. Quant à la première ligne ferroviaire à grande vitesse reliant Paris à Lyon, puis aux deux suivantes (LGV Atlantique, LGV Nord) et enfin à la quatrième (LGV Est), elles visent cette même logique en faisant du TGV un vecteur intermétropolitain, initialement conçu pour circuler sans arrêt entre deux métropoles éloignées.

Grâce à ces nouvelles infrastructures de transport rapides, les considérables gains de temps de parcours obtenus, de l'ordre de 40 à 50% sur autoroute et LGV, rapprochent les régions et étendent les aires commodément accessibles. Ces connexions interrégionales établies ou améliorées, par suite d'une demande de désenclavement, forte et permanente, par les acteurs locaux et régionaux, résultent d'actions menées au niveau national, par l'acteur fondamental qu'a été l'Etat : soit directement dans le cadre d'une politique nationale d'aménagement du territoire, soit par l'intermédiaire de l'opérateur ferroviaire national qui fut en même temps autorité organisatrice. Dans ce dispositif, le niveau régional et la coopération interrégionale ne sont pas les acteurs concernés.

Plus récemment au cours des années 1990, la libéralisation des transports a vu l'émergence de nouvelles modalités de déplacement, particulièrement dans le transport aérien, avec l'essor de compagnies à bas coût dont les stratégies de localisation ont eu pour effet de développer des aéroports secondaires et de nouvelles liaisons interrégionales. Dans le domaine du fret, l'interrégionalité existe de fait ; elle est le fruit d'abord et avant tout des acteurs économiques qui, en organisant des chaînes de transports intermodales à toutes échelles, ont, là aussi, créé des relations interrégionales ou réduit les temps de parcours existants ; les plates-formes multimodales et la conteneurisation en sont les marques visibles, et constituent des relais et des vecteurs de la mondialisation, en connectant ainsi les grandes régions du monde.

A côté des solutions de continuité spatiale ainsi évoquées, on repère également des discontinuités. Et à bien les examiner, ces dernières sont d'ordre réticulaire ou d'ordre territorial, l'un ayant des répercussions sur l'autre ou vice-versa.

DISCONTINUITES DE RESEAU ET FERMETURES DE TERRITOIRES

Sur le plan de l'interrégionalité, l'apparition de discontinuités dans le réseau peut engendrer des discontinuités spatiales ou territoriales, celle-ci étant fréquemment le fait du ou des opérateur(s) de réseau. Le secteur ferroviaire est particulièrement significatif à cet égard. L'entreprise ferroviaire nationale, confrontée à son obligation d'équilibre budgétaire et engouffrée dans une politique dite du « tout TGV » pendant un quart de siècle, laquelle lui a apporté de nouvelles recettes, a adopté une logique économique aux conséquences spatiales et territoriales marquées par des divers phénomènes de fragmentation.

Des processus de **segmentation** d'itinéraires sur des liaisons Grandes Lignes sont en cours comme l'illustre le cas de la liaison Bordeaux-Lyon (Fig.1).

Alors qu'en 1983-84 relier ces deux métropoles en train est possible à deux reprises dans la journée (turbotrains) et une fois la nuit, vingt ans plus tard, en 2005, cela n'est plus possible qu'une seule fois par jour. Certes, d'autres liaisons non directes permettent l'aller simple, mais supposent la succession de quatre autorails régionaux (T.E.R. Aquitaine, Limousin, Auvergne, puis Rhône-Alpes), une nécessaire ponctualité de ceux-ci pour garantir la liaison, et donc l'acceptation par le client d'au moins trois correspondances.

A l'exploitation d'une ligne de bout en bout s'est substituée une segmentation fonctionnelle de l'itinéraire, qui coïncide grosso modo avec les limites de chacune des quatre circonscriptions régionales et AOT concernées. L'annonce par la SNCF, dans l'été 2005, de sa volonté de délaisser une vingtaine d'autres liaisons non concernées par la grande vitesse fait craindre aux clients et aux AOT régionales la transposition de ce phénomène de segmentation, lequel produit simplement un enclavement fonctionnel relatif.

Dans le même temps, l'opérateur ferroviaire procède à des **recompositions d'itinéraires**, en profitant des atouts de la grande vitesse ferroviaire pour proposer une offre meilleure en temps de

parcours, au prix d'un long détour et d'un coût supérieur pour le client. Les trains proposés sur le site internet de la SNCF privilégient deux itinéraires :

- soit par le nord, en utilisant successivement deux radiales parisiennes, c'est-à-dire un TGV Bordeaux-Paris puis un TGV Paris-Lyon, en changeant de gare dans Paris ou avec une correspondance en gare de Massy ;
- soit par le sud, en combinant la grande transversale méridionale Bordeaux-Marseille puis la radiale Marseille-Paris, avec un TGV direct de Bordeaux à Lyon ou avec, le plus souvent, une ou deux correspondances (à Toulouse, Montpellier, Avignon ou Valence), l'essentiel pour la SNCF étant de pouvoir afficher et vendre un tronçon en TGV... quitte même à ce que le temps de parcours devienne supérieur à celui de l'itinéraire classique via le Limousin et l'Auvergne !

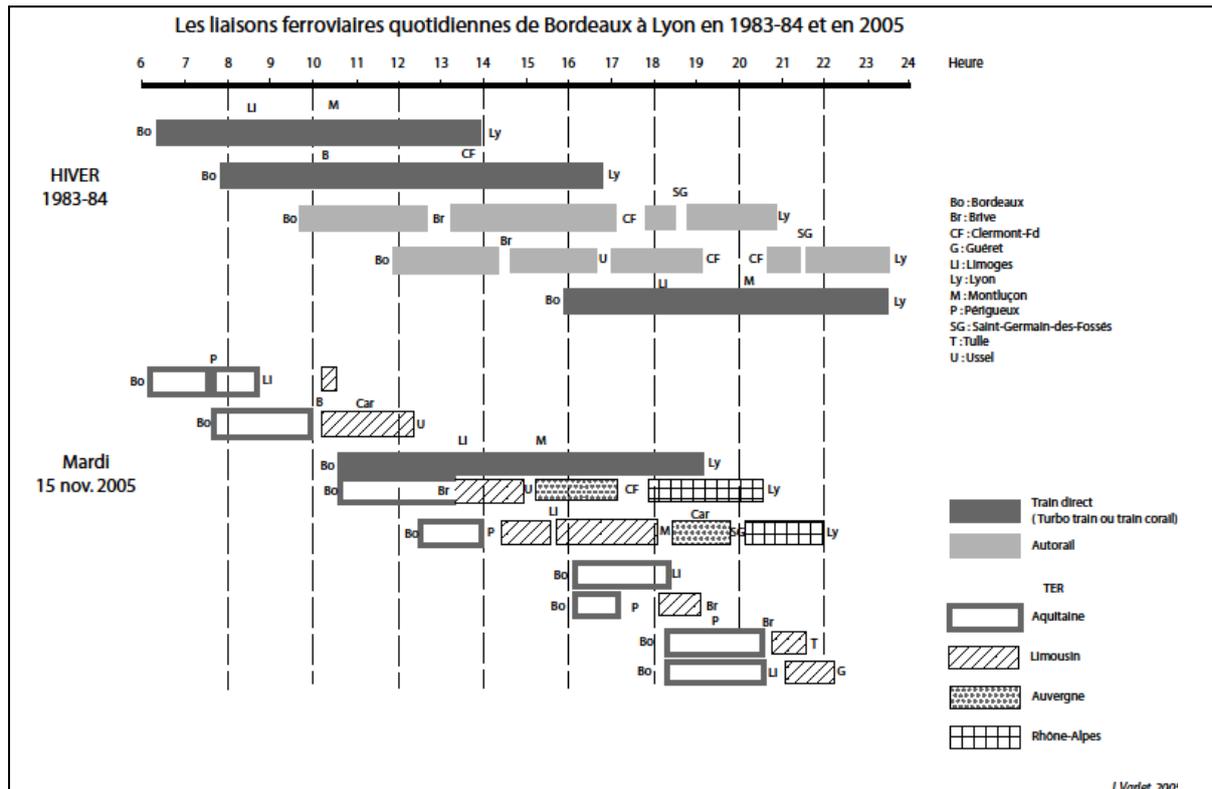


Fig. 1- Les liaisons ferroviaires quotidiennes de Bordeaux à Lyon en 1983-84 et en 2005

La proposition de ces deux itinéraires, sous-tendue par une logique de **massification et de concentration des flux** sur quelques axes, ne peut que défavoriser l'itinéraire classique et les régions traversées, et renforcer la logique de segmentation interrégionale. Les différentiels d'accessibilité ferroviaire des régions s'accroissent et le sont encore un peu plus sous l'effet direct du fonctionnement du réseau à grande vitesse.

Avec la radialisation du réseau-support (trois LGV et une quatrième en 2007), et surtout avec la superposition, sur ces lignes radiales, de circulations de TGV assurant d'une part des liaisons avec Paris et d'autre part des liaisons interrégionales radio-transversales, c'est-à-dire transversales en utilisant deux radiales, telles que Nantes-Lyon via Massy, Nantes-Lille via Roissy..., les régions situées aux extrémités de ce réseau (Nord, Ouest ligérien, Bas-Rhône...) se trouvent mises en situation d'accessibilité à peu près identiques.

Quant aux espaces interstitiels ou intermédiaires, ils sont placés en situation d'enclavement fonctionnel relatif, car non desservis par la grande vitesse et, pis encore, moins bien desservis qu'auparavant du fait de la suppression de trains Corail sur la ligne radiale classique et sur les lignes transversales. De la sorte, l'introduction de ces discontinuités de réseau engendre un effet-frontière aux deux extrémités de l'axe transversal Tours-Vierzon-Roanne-Lyon, à proximité de Tours d'un côté et de Lyon de l'autre côté.

Que dire aussi de ces phénomènes de coupure engendrés par le principe de gares TGV périurbaines ou rurales, qui nécessitent un accès bien souvent routier et qui réduisent de beaucoup les gains de temps de parcours ? Le gain d'accessibilité procuré par la grande vitesse est péjoré dès lors qu'il faut gagner les centres d'agglomérations (nouvelles ruptures de charge).

DISCONTINUITES TERRITORIALES ET FERMETURES DE RESEAUX

Autant la gestion d'un réseau peut induire des fragmentations spatiales ou territoriales, autant les découpages territoriaux peuvent, eux aussi et à l'inverse, engendrer des discontinuités dans le réseau.

Toujours dans le cas français, les lois de décentralisation de 1982-83 fournissent un bon exemple. Avec le transfert de l'Etat vers les collectivités territoriales de compétences en matière de transports, chacune est devenue autorité organisatrice dans le strict cadre de ces compétences et à l'intérieur de sa circonscription. En simplifiant, on peut dire que chaque Département et chaque Région ont reproduit le modèle français, centralisateur, privilégiant la capitale, le chef-lieu et la ville moyenne importante : les liaisons radiales et un **réseau étoilé intrarégional** s'en sont trouvés confortés.

En sus, les pourtours des circonscriptions départementales et régionales sont devenus ou restés des **marges** sur le plan des réseaux de transport : au mieux extrémités de ligne, au pire absence de desserte, en tout cas effet-frontière réel. L'interrégionalité de proximité, sur ce plan-là, dépend alors d'une coopération coordonnée entre les deux Régions voisines fondée sur la bonne volonté, aucune ne disposant d'une compétence interrégionale. C'est cette coopération interrégionale, deux à deux, que la SNCF recherche pour la gestion future de « grandes lignes » qu'elle souhaite délaisser. Dans l'exemple ferroviaire Bordeaux-Lyon, les liaisons Brive – Clermont-Fd, assurées pendant longtemps par des autorails de bout en bout, sont désormais réparties entre un TER Limousin et un TER Auvergne, le segment « transfrontalier » entre Eygurande-Merlines et Laqueuille n'étant plus nécessairement assuré par l'un ou par l'autre.

Cet **effet-frontière**, fondamentalement territorial, se retrouve dans d'autres circonstances, en volume de desserte et sur le plan de la tarification. Les limites de la Région Ile-de-France forment un remarquable exemple de « mur tarifaire » : en deçà, c'est-à-dire du côté francilien (STIF), les prix pratiqués sont assez proches de ceux connus dans la grande agglomération parisienne et inférieurs à ceux que la SNCF applique juste au-delà de cette limite. La limite administrative ne tient pas nécessairement compte de l'extension réelle de l'aire urbaine et peut pénaliser un certain nombre de « navetteurs » domicile-travail se rendant vers Paris.

Ce phénomène d'effet-frontière se retrouve de façon plus ancienne et évidente entre deux Etats. Volumes et qualités de desserte, tarifications et, plus généralement, politiques de transport différentes de part et d'autre de la frontière, créent des discontinuités dans l'interrégionalité à longue distance. Pour peu qu'un pôle urbain dynamique se développe à proximité d'une telle frontière d'Etat, à ces difficultés de déplacement à longue distance se superposent alors des difficultés de proximité, occasionnées quotidiennement dans le cadre des déplacements intra-urbains, lesquelles sont exacerbées lorsque ladite agglomération déborde au-delà de la frontière d'Etat (Genève, Bâle, Strasbourg, Lille...).

Qu'il s'agisse d'ouverture de territoire par une continuité de réseau, de discontinuité engendrée soit par un opérateur de réseau soit par un territoire, productrice de fermeture de territoire, l'interrégionalité ne manque pas d'être un élément primordial et un sujet de préoccupation dans la gestion de déplacements de plus en plus étendus. Elle est bien un objet de recherche scientifique, placé au cœur des interactions entre réseaux et territoires, où les acteurs tiennent un rôle fondamental. Dès lors, le colloque a proposé de décliner successivement les quatre thèmes suivants : Interrégionalité, continuités et discontinuités territoriales ; Les acteurs de l'interrégionalité : exemples en Europe et en Afrique ; Interrégionalité, mobilités, logistique et réseaux de transport ; Interrégionalité et mondialisation : quelle autre conception du rapport réseau-territoire ?

Dans le prolongement diachronique, l'interterritorialité s'est invitée dans les débats scientifique et citoyen, au sein des agglomérations intercommunales, des relations entre Département et Région, jusqu'à introduire l'éventualité d'une recomposition des circonscriptions administratives et à chercher à mieux faire coïncider territoires institutionnels et territoires fonctionnels.