

## SOMMAIRE

### *Varia*

#### *Editorial*

- p. 3 : **AU SOMMAIRE**  
*La rédaction*

#### Articles

- p. 5 : **TRAINS INTERCITES, RESEAUX ET TERRITOIRES EN FRANCE**  
Intercity trains, networks and territories in France  
*Pierre Zembri*
- p. 21 : **OFFRE DE TRANSPORT ET BESOINS DE MOBILITE A MILA : LES PARTICULARITES D'UNE VILLE MOYENNE ALGERIENNE**  
Transport supply and mobility needs in Mila: the specificities of a medium-sized Algerian city  
*Heythem Adjeroud, Adrien Lammoglia, Laurent Chapelon & Abdelhakim Kebiche*
- p. 41 : **ENJEUX REGIONAUX DE LA DIFFUSION SPATIALE D'UN EQUIPEMENT DE MOBILITE : L'INFRASTRUCTURE DE CHARGE POUR VEHICULES ELECTRIQUES. L'EXEMPLE DES HAUTS-DE-FRANCE**  
Regional issues of an emerging Electromobility system in the Hauts-de-France.  
*Julia Frotey & Elodie Castex*
- p. 61 : **LA PATRIMONIALISATION DE LA ROUTE, UN OUTIL DE CONNEXION RESEAU-TERRITOIRE : L'EXEMPLE DES MANIFESTATIONS COMMUNALES CONSACREES A LA ROUTE NATIONALE 7**  
The road heritage, a connecting tool network-territory : the example of the communal events dedicated to the route nationale 7  
*Pierre-Louis Ballot*
- p. 77 : **RESEAU AUTOROUTIER ET RECOMPOSITION D'ITINERAIRES DANS L'OUEST DU MASSIF CENTRAL ET EN AQUITAINE. L'INEGALITE TRIANGULAIRE EN QUESTION.**  
Highway network and route recomposition in the west of the Massif Central and in Aquitaine. The triangular inequality in question.  
*Jean Varlet*

#### *Lieu du transport*

- p. 100 : **Kai Tak ou la substitution modale d'un lieu nodal de transport, signe d'une métropole en voie de marginalisation (1989 à nos jours)**  
*par Pierre Ageron*

#### *Positions de thèse*

- p. 108 : **9- Emmanuel MUNCH**  
**« Mais pourquoi arrivent-ils tous à la même heure ? Le paradoxe de l'heure de pointe et des horaires de travail flexibles »**  
But why do they all arrive at the same time? The paradox of rush-hour and flexible work hours

p. 113 : **10- Christophe MIMEUR**

**« Les traces de la vitesse entre réseau et territoire. Approche géohistorique de la croissance du réseau ferroviaire français »**

The traces of speed between space and network. The growth of the French Railway Network in the Spatial Humanities

### *La « photo qui transporte »*

p. 117 : - Photo n°15 – **Deux livraisons « parallèles »**  
*par Virginie Augereau*

- Photo n°16 – **S'ouvrir à la mondialisation maritime, un défi pour l'Afrique.**  
*par Benjamin Steck*

### *Pour soumettre un article à la revue*

p. 120 : **Consignes aux auteurs**

#### **Comité de lecture de Géotransports n°10**

**Francis Beaucire**, université Paris 1 Panthéon Sorbonne, **Farès Boubakour**, Ecole supérieure HEC Alger, **Laurent Chapelon**, Université Montpellier 3, **Philippe Dugot**, université de Toulouse, **Caroline Gallez**, Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux - IFSTTAR, **Anne Hecker**, université de Lorraine, **Gaële Lesteven**, Ecole des ponts ParisTech - ENPC, **Robert Marconis**, université de Toulouse, **Patricia Sajous**, université Le Havre Normandie, **Kévin Sutton**, université Grenoble Alpes, **Jean-François Troin**, université de Tours, **Jean Varlet**, université Savoie Mont Blanc, **Jean-Pierre Wolff**, université de Toulouse, **Pierre Zembri**, Ecole d'Urbanisme de Paris.

## EDITORIAL

### Au sommaire

Dans son dixième numéro, la revue *Géotransports* propose au lecteur des articles qui touchent, de près ou de loin, le thème des dessertes : que ce soit à l'échelle interrégionale, par chemin de fer, par autoroute ou en véhicule électrique, ou que ce soit à l'échelle urbaine, en transports en commun, ou que ce soit encore avec des formes de patrimonialisation d'une abondante desserte historique d'une route nationale avec ses célèbres bouchons.

Intercalé entre le réseau des TGV, fleuron de la SNCF jusqu'à une date récente, et les réseaux des transports du quotidien confiés aux Régions, le réseau des Intercités est une catégorie de trains souvent négligée. **Pierre Zembri** porte son regard sur cette « patate chaude » du transport ferroviaire en France, les Trains d'Equilibre du Territoire, à savoir quelques lignes à grand parcours de jour et de nuit et quelques liaisons interrégionales de proximité. A la fois peu soutenu par son exploitant et contractualisé par l'Etat, ce réseau est bien le parent pauvre du transport ferroviaire de voyageurs.

Ce regard est original car à la rencontre d'une démarche académique et des débats opérationnels actuels. Il se trouve que l'auteur a été membre de la mission lancée par le secrétaire d'Etat aux Transports associant parlementaires et experts et ayant pour vocation de tracer les grandes lignes d'évolution des trains d'équilibre du territoire ; elle a œuvré de fin 2014 à 2017. Une telle position enrichit évidemment l'analyse du démantèlement de ce réseau, des options retenues dans le maintien de lignes et des implications territoriales et réticulaires.

En matière de transport urbain, **Heythem Adjeroud, Adrien Lammoglia, Laurent Chapelon, Abdelhakim Kebiche** fournissent un regard intéressant sur un exemple de ville moyenne algérienne, celui de Mila, dont une des particularités est de connaître une situation de fermeture relative ou d'enclavement au sein de l'Algérie.

L'analyse de celui-ci repose sur un traitement de documents officiels et d'enquêtes menées auprès d'acteurs et de la population ; et leur traitement débouche sur la mise en exergue de caractéristiques originales en matière d'organisation des transports urbains et de pratiques quotidiennes par les usagers. Abordant successivement les besoins de mobilité, les pratiques de déplacement et la planification, l'article révèle une part très élevée des transports collectifs et de la marche à pied, un partage entre les secteurs publics et privés dans les transports collectifs tout en replaçant le tout dans l'évolution de la planification algérienne.

En phase d'innovation davantage sur le plan territorial que sur le plan strictement technologique, le véhicule électrique connaît un essor réel. Dépendant d'une source de réalimentation ou de recharge électrique, ce nouveau mode de transport ne peut se développer qu'avec une couverture suffisante d'une nouvelle gamme d'équipements : les infrastructures de charge pour véhicules électriques.

Tout l'intérêt de la recherche menée par **Julia Frotey** et **Elodie Castex** est de fournir des éléments suggestifs en matière de diffusion spatiale d'une innovation, dont on est encore qu'aux prémices, avec la mise en place de bornes de recharge. L'étude de cas de la Région Hauts-de-France, qu'elles ont conduite, débouche sur une double dichotomie sur le plan des stratégies et des dynamiques spatiales et territoriales : d'une part entre acteurs publics et acteurs privés, et d'autre part entre deux anciennes régions qui furent différemment impliquées dans le cadre de leurs propres politiques de développement durable.

La « route nationale 7 » fut l'artère majeure du territoire français joignant Paris à la côte provençale ; lors des déplacements touristiques estivaux, elle fut célèbre par ses « bouchons ». Par suite de l'ouverture de l'autoroute A6, elle perdit les flux majeurs au profit du couloir de la Saône. A partir des années 1990, des volontés de se réapproprier cette route se firent jour, avec concentration sur quelques lieux de « manifestations » recréant ces bouchons.

S'appuyant sur ce cas emblématique, et sur la base d'entretiens et de données collectées, **Pierre-Louis Ballot** montre comment par des opérations de patrimonialisation, des territoires essaient de tirer à nouveau bénéfice d'une infrastructure de transport, cette fois-ci sur une base symbolique. Avec de nouvelles formes de valorisation de l'ancienne « route des vacances », par le choix de quatre « hauts-lieux », la RN7 change de statut en devenant une « route patrimoniale ».

Focalisé sur la recomposition fonctionnelle des réseaux et des circulations liée à l'introduction de deux autoroutes perpendiculaires (A89 et A20), l'article de **Jean Varlet** aborde le thème de l'ouverture/fermeture de territoires sous un angle davantage théorique et quantitatif. Elargissant l'analyse des interactions réseau-territoire aux effets de réseau et non plus seulement à l'effet d'un tronçon d'une infrastructure rapide de circulation sur les territoires traversés, il établit un parallèle entre géographie et géométrie.

Par une démonstration méthodique fondée sur l'utilisation de mesures de temps de parcours réels entre des villes du secteur géographique considéré (Ouest du Massif Central et Aquitaine), complétées par des données de trafic routier lorsque celles-ci sont disponibles, l'auteur met en évidence les basculements d'itinéraires entre axes routiers et autoroutiers et, de proche en proche, introduit la figure du triangle dans la recomposition d'itinéraires. En distance-temps et non plus en distances euclidiennes, l'hypoténuse (itinéraire direct traditionnel non autoroutier) est, la plupart du temps, concurrencée par la somme des deux petits côtés d'un triangle dont l'un au moins est autoroutier. La remise en question de l'inégalité triangulaire est confirmée et la raison du plus court chemin n'est plus toujours la meilleure.

Faisant suit à ces articles, la revue *Géotransports* propose comme d'habitude des la rubriques variées. Le « *Lieu du transport* » entraîne le lecteur dans les évolutions radicales de l'ancien aéroport de Hong-Kong (Kai-Tak). Avec le transfert de l'activité aéronautique vers le nouvel aéroport de Chek Lap Kok, ce lieu qui était un nœud majeur de transport a connu un phénomène de substitution modale dans le cadre d'un grand projet urbain : il est devenu un terminal croisiériste majeur en Asie, moindre toutefois que ses concurrents (Shanghai, Taipei, Singapour). Pierre Ageron souligne combien cette reconversion traduit *de facto* un déclassement de la métropole hong-kongaise au sein de la Chine.

Suivent les deux *positions de thèse* d'Emmanuel Munch et de Christophe Mimeur, avant que la rubrique « *Photo qui transporte* » vienne clore le numéro 10, l'une abordant un élément de la hiérarchie du transport alimentaire jusqu'en plein cœur de ville, et l'autre montrant la dichotomie récente en matière d'évolution portuaire maritime en Afrique Noire.

Bonnes lectures !... et Bonne Année 2019 !

La rédaction

-----