# **Régénérer les infrastructures de transport parisiennes : évolution ou révolution ?**

Nacima Baron-Yelles1,

## 1 Université Gustave Eiffel – Laboratoire Ville mobilité transport

## Institut universitaire de France

### Résumé

Lorsque les transports urbains tombent en panne, le discours public est partout identique. Quelque chose n’a pas fonctionné, un « mot en D » a été prononcé (service dégradé, trains défectueux, gares délabrées, impression des usagers... désastreuse). Survient un appel à réagir et à répondre. Les « mots en R » fusent. Promis, on va réparer les caténaires, rénover les équipements, restaurer la régularité du service, bref, on va tout reprendre. Un mot en R affleure de plus en plus souvent : régénérer. Dans cette communication, nous soutenons que :

(1) le terme « régénération » fait référence à des approches évolutionnistes de la notion de réparation technique ;

(2) il ne peut s’envisager sans (r)évolution dans le « régime socio-politico-technique » plus large des grands systèmes métropolitains ;

(3) les promesses de récupération associées aux gains de fonctionnalité attendus par la régénération se heurtent souvent à des blocages ou des inerties provenant d’autres composantes du régime infrastructurel, conduisant à des difficultés plus ou moins graves.

L’étude de cas porte sur une ligne de banlieue parisienne délabrée et encombrée, qui a subi une série d’incidents et d’accidents (dont celui de Brétigny-sur-Orge) et qui fait actuellement l’objet d’un effort de régénération accentué. Cependant, personne ne sait exactement quand l’infrastructure sera « réparée ». Pire, plus elle est régénérée, plus elle paraît se dégrader, malgré (ou peut-être à cause) des efforts et des ressources financières et humaines exceptionnelles qui y ont été investies.

La section 1 contextualise l’obsolescence grandissante des infrastructures ferroviaires dans différents pays dont la France et montre comment les autorités multiplient les expertises autour d’un modèle de planification de la régénération qui se stabilise progressivement.

La section 2 pose la question suivante : Une infrastructure obsolète a-t-elle besoin d’une panne catastrophique pour mettre en œuvre l’évolution indispensable ? On explique pourquoi l’accord sur le diagnostic des défauts et sur la stratégie de régénération n’empêchent pas la poursuite de la détérioration de la situation concrète de l’infrastructure.

La section 3 interprète les frictions produites par les pratiques de réparation dans la récupération d’un fonctionnement « normal » de l’infrastructure et montre que la régénération des infrastructures s’inscrit dans une temporalité intermédiaire... mais qui peut parfois sembler, sinon se révéler interminable.

En conclusion, la communication montre que la régénération n’est pas qu’une catégorie d’actes techniques, mais engage la question de l’évolution dans la régulation et la production des grandes infrastructures urbaines.

#### **Mots-clés** : régénération d’infrastructures, modernisation du métro, plan de résilience, Grand Paris