

PRESENTATION

GUY JOIGNAUX
TRACES (CENTRE DE RECHERCHE EN
SOCIO-ECONOMIE DES TRANSPORTS ET DE L'AMENAGEMENT)
INRETS

1. INTRODUCTION

Le XXXIII^e Colloque de l'ASRDLF (Lille, 1 au 3 septembre 1997) affichait l'ambition de traiter prioritairement du renouvellement des structures spatiales, sociales et économiques des villes et des régions : tenir compte des héritages -rigidités ou potentialités-, mesurer les facteurs, les ressources et les capacités d'évolution des territoires, rechercher les directions vers lesquelles orienter les stratégies et outils de changement.

Le transport, dans la diversité de ses approches, avait toute sa place dans ces thèmes, tant au chapitre de la structuration de l'espace qu'à celui de l'organisation productive, de la mobilité ou encore des politiques publiques à promouvoir. Ceci a pu être vérifié par l'offre de communications sur ces différents sujets : 14 sur un total de 152 présentées à Lille soit près de 10 %. Ceci témoigne d'un regain d'intérêt pour le dialogue entre les disciplines du transport et celles de l'espace, du moins dans le monde de la production francophone. Cette évolution n'est pas toujours allée de soi. Elle est d'autant

plus opportune que des voies convergentes sont à trouver pour rendre compte des articulations nouvelles entre espace et systèmes de transport dans les dynamiques de développement "local-globalisé" auxquelles sont liées, entre autres, les mutations urbaines.

Cette offre relativement abondante de matière scientifique a permis au comité de programme de "faire son marché" et de retenir les 6 papiers que les Cahiers me donnent le plaisir de présenter à ses lecteurs.

Les articles s'ordonnent autour de trois centres d'intérêt : le premier concerne des outils complexes de représentation de l'accessibilité procurée par des systèmes de transport dans des contextes spatiaux et/ou socio-économiques particuliers ; le second vise les interactions entre un système de transport et son (ses) territoire (s) d'impact ; le troisième, moins facilement identifiable, sera qualifié par commodité de "prospectif" dans la mesure où il regroupe deux approches non traditionnelles des systèmes de transport.

2. DE LA REPRESENTATION DE L'ACCESSIBILITE : EUCLIDE VERSUS FRACTALES

La construction d'indicateurs d'accessibilité est le point central de l'article de Laurent CHAPELON. L'auteur s'appuie sur les propriétés des graphes de transport, donc en univers euclidien, pour tenter d'enrichir l'information sur les variations d'accessibilité territoriale, positives ou non, induites par une modification de l'offre de transport. Il développe, à l'aide du logiciel NOD mis au point dans le cadre du CESA, deux types d'indicateurs : l'un décrit les propriétés de circuité d'un réseau, l'autre permet d'analyser les itinéraires optimaux suite à une évolution de l'offre infrastructurelle. Les simulations effectuées sur trois exemples autoroutiers offrent de riches informations permettant l'analyse spatio-temporelle de la desserte des territoires intéressés par les infrastructures en question. Elles illustrent notamment certains conflits pouvant apparaître entre gains de temps et allongement kilométrique des nouveaux itinéraires. Quelle stratégie adopter dans ce cas pour l'*homo economicus autoviarius* : réduire le coût généralisé de déplacement par le gain de temps (à quelle valeur ?), sachant qu'il ne s'agira le plus souvent que de différentiels de quelques minutes, ou par le gain de carburant (dont le prix est connu mais la quantité, elle plus délicate à estimer) ? L'article, dont ce n'est pas l'objet, n'entre pas dans ces débats. Il y invite néanmoins, démontrant par là l'intérêt mais aussi les limites de ces approches qui, comme le précise l'auteur, ne peuvent s'apprécier qu'en complément d'autres indicateurs.

A mi-chemin entre les concepts urbains et l'architecture des réseaux de transport, Pierre FRANKHAUSER et Cyrille GENRE-GRANDPIERRE

tentent de dépasser les modèles "spatiaux issus de la géométrie euclidienne", qu'ils soient simples ou complexes comme dans la N.E.U. (Nouvelle Economie Urbaine), pour leur substituer des représentations fractales. Celles-ci sont en effet réputées mieux servir les approches d'optimisation mettant en jeu réseaux de transport et organisations urbaines, sous contrainte de satisfaction des usages. Les auteurs montrent que l'approche fractale permet la prise en compte de répartitions spatiales "correspondant à un modèle non-homogène, basé sur la hiérarchie". Ces représentations rendent possibles des mesures morphologiques des réseaux apportant d'autres informations que celles fournies par les modèles basés sur la densité ou la théorie des graphes. Elles participent donc de l'objectif commun à toutes ces recherches, consistant à enrichir la mesure de concepts d'accessibilité eux-mêmes constamment élargis. On ne peut que souscrire au souhait des auteurs de développer les applications pratiques de ces outils.

3. INTERACTIONS TRANSPORTS-TERRITOIRE : ENTRE MODELES DE DEMANDE ET OBSERVATOIRES

Comme le précédent article, celui de Sophie MASSON s'intéresse aux transports en milieu urbain et, donc, périurbain dont il propose une large revue des modèles de demande. La première génération remonte aux années 60 avec des modèles de génération dits "à quatre étapes". Critiqués entre autres sur leur niveau d'agrégation, ces modèles sont supplantés dans les années 70 par des représentations tenant compte d'une pluralité des comportements possibles des usagers et non d'un comportement moyen unique. Cette option conduit à des modèles de choix probabilistes. Critiqués à leur tour, ils laissent la place à des modèles dits "stratégiques" de déplacements urbains ainsi qu'à des modèles faisant intervenir l'interaction entre transport et localisation (ou usage des sols). Le souhait de développer les stratégies de planification urbaine dans les années 80 est pour beaucoup dans cette évolution dont l'idée principale est que "la demande de déplacement est une demande dérivée, intermédiaire", diversement activée selon les modifications de l'interaction spatiale entre l'occupation des sols et le (s) réseau (x) de transport. L'auteur prend soin de présenter les résultats des travaux d'évaluation de cette dernière génération de modèles, travaux dont "le bilan est relativement mitigé". Cette appréciation invite à s'interroger sur les raisons de cette pertinence très relative des modèles : est-ce simplement une question de difficultés de mesure, d'indisponibilité de données primaires, ou cela tient-il à la logique même de ces modèles, à la "construction de leurs causalités", qui, au demeurant, peut être très différente d'un exercice à l'autre ? La discussion sur ces points est peut-être à engager à partir du rôle des coûts dans le fonctionnement de ces modèles, comme le suggèrent deux remarques intéressantes tirées des travaux référencés par

l'auteur : l'évaluation conjointe des modèles révèle que, dans le même temps où les coûts d'usage de la voiture n'affectent pas les comportements des automobilistes, en revanche, une grande incertitude demeure quant à "l'impact des modifications des coûts de transport sur l'occupation des sols". Une bonne raison de se pencher sur le bon usage de la variable coût dans l'explication des comportements.

Pascal BÉRIION nous replonge dans l'interurbain autoroutier déjà évoqué précédemment. Acteur opiniâtre du travail de longue haleine mené sur l'analyse socio-économique de l'A 39, l'auteur, dont la thèse est désormais une référence en la matière, propose d'aborder ici la question des effets territoriaux par le biais de l'analyse des mobilités et du rayonnement urbain. En repartant, cette fois encore, de l'hypothèse d'amélioration de l'accessibilité par l'offre autoroutière, les données de déplacements interurbains rapportées au réseau hiérarchisé de villes de l'aire d'impact de l'A39, vont faire l'objet d'une comparaison "avant-après" (1993-1997). Le papier a essentiellement un intérêt méthodologique puisque les résultats des enquêtes *ex post*, réalisées au cours de l'été 1997 n'ont pas fait l'objet d'une exploitation suffisamment avancée au moment de la rédaction du présent article. La démarche n'en demeure pas moins intéressante de même que la tentative d'une représentation renouvelée des interactions entre territoires urbains et infrastructure, s'appuyant sur le réseau des villes de proximité, hiérarchisé selon des critères de fonctionnalité. Nul doute que tous les spécialistes attendent impatiemment les résultats de la méthode, dont on comprend qu'elle exige de longs délais d'exploitation, l'enquête de 1997 ayant porté sur 16 133 conducteurs de poids lourds et véhicules particuliers.

3. LES TECHNIQUES D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION ET LA REGIONALISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE REGIONAL DE VOYAGEURS : DEUX MANIERES DE REVENIR AU TERRITOIRE

Jusqu'à présent, transports et communications n'avaient que rarement cohabité hors des sciences pour l'ingénieur où les fonctions de contrôle-commande et de régulation imposent la complémentarité. Dans les disciplines de la socio-économie, les deux domaines commencent timidement à se parler, prenant lentement conscience du décalage croissant qui s'installe dans ce domaine entre l'état de la réflexion et l'avancée des pratiques. Michel SAVY ne s'attaque pas ici directement à la question de la combinaison de ces deux modes technico-organisationnels dans le fonctionnement des systèmes logistiques, y faisant juste allusion à propos de l'"intelligence" introduite dans la gestion des réseaux en vue d'optimiser leur utilisation. Il propose en revanche une réflexion sur la transposabilité de certains modèles de raisonnement traditionnellement appliqués aux relations entre transports et

territoires au domaine des relations entre systèmes d'information-communication et territoires. Sont mis en discussion l'effet structurant des TIC (Techniques d'Information et de Communication), leur capacité à se substituer aux déplacements physiques de personnes ou, au contraire, leur propension à un développement conjoint, leur prise en compte dans les instruments publics d'aménagement du territoire. Les rapports des TIC au(x) territoire(s) sont ensuite abordés, sous l'angle principal de leur mode d'appropriation par les diverses activités utilisatrices. Un des thèmes intéressants, développé à plusieurs reprises mais surtout dans son dernier point par l'auteur, insiste sur la contribution des TIC, combinés à d'autres réseaux de transports physiques, au "fonctionnement spatial du système productif". Cette voie est sans doute à creuser, ce que semblent vouloir encourager plusieurs programmes se rattachant aux "recherches stratégiques" du PREDIT (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres).

Laurent GUIHÉRY signe avec Marc PÉREZ un article sur l'expérience allemande de régionalisation des transports ferroviaires de voyageurs et celle, plus récente, de six (maintenant sept) régions en France. Présentée comme une des réponses à ce que les auteurs appellent "la crise de l'organisation monopoliste dans le secteur ferroviaire", ces deux expérimentations sont décrites dans leurs principes d'organisation avec une préférence clairement affichée (et argumentée) en faveur du modèle allemand. Le papier débouche ensuite sur la question de savoir si ces expériences peuvent donner lieu à une lecture à la lumière des théories du *fiscal federalism* dont les fondements principaux ont été posés à la fin des années 50 par l'école américaine de finances publiques. Les auteurs montrent que ce cadre d'analyse permet de rendre compte de la dynamique des secteurs "régionalisés" des transports ferroviaires de voyageurs, notamment en ce qui concerne la "révélation des préférences régionales de la population". Là encore, c'est essentiellement de l'expérience allemande qu'il est discuté, les régions françaises d'expérimentation n'offrant pas le recul temporel nécessaire à une analyse approfondie. Elles marquent cependant un pas vers "un renouveau régional et urbain", soulignent les auteurs, tout en affirmant l'ancrage de leur communication dans les thèmes du Colloque de l'ASRDLF. D'autres travaux sont en cours qui permettront de vérifier si le scepticisme relatif exprimé au sujet de l'expérimentation française est ou non fondé.