

les Cahiers Scientifiques du Transport

N° 51/2007 - Pages 5-8

Pascal Bérion

*Transport, mondialisation,
développement urbain et régional.*

Introduction au dossier

JEL : L91, O29, R40

**TRANSPORT, MONDIALISATION,
DÉVELOPPEMENT URBAIN ET RÉGIONAL.
INTRODUCTION AU DOSSIER**

PASCAL BÉRION

ThéMA

UMR 6049 (CNRS-UNIVERSITÉ DE FRANCHE-COMTÉ)

Le présent numéro des Cahiers Scientifiques du Transport¹ rassemble trois communications issues du 41^{ème} colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française organisé en septembre 2005 par les UMR CESAER de l'INRA et de l'ENESAD, le Laboratoire d'Économie et de Gestion du CNRS et de l'Université de Bourgogne et ThéMA du CNRS et de l'Université de Franche-Comté. Si l'essentiel du colloque s'est tenu dans les locaux d'enseignement supérieur et de recherche implantés dans la capitale des Ducs de Bourgogne, la session spéciale « transport » s'est déroulée en Franche-Comté, dans un lieu a priori insolite mais éminemment symbolique, le « pavillon des cercles » (construction imaginée par l'architecte Claude-

¹ L'édition de ce dossier des Cahiers Scientifiques du Transport est soutenue par le Conseil Régional de Franche-Comté dans le cadre du financement qu'il a attribué en 2005 à l'UMR ThéMA pour son engagement dans l'organisation du 41^{ème} colloque de l'ASRDLF

Nicolas LEDOUX au siècle des Lumières) aménagé par le Conseil Général du Jura sur une aire de service de l'autoroute A39 entre les villes de Dole et Lons-le-Saunier.

Le 41^{ème} colloque de l'ASRDLF s'était donné pour projet scientifique de discuter de la problématique de la « ville et des territoires face aux défis de la mondialisation ». Le corpus scientifique construit à partir de nombreux travaux de science régionale s'attachant à cette question, permet de démontrer, tout d'abord que ce nous qualifions sous les termes de « mondialisation » et de « globalisation » n'est pas réduit au cadre limité du commerce et des échanges mais relève des évolutions récentes et conjointes des technologies, de l'économie et des institutions, dans le contexte de l'économie post-industrielle émergente. Ensuite, si dans une considération banale, la mondialisation laisse à penser qu'elle s'accompagne d'une uniformisation des espaces et des pratiques, l'analyse de réalités territoriales fait valoir, qu'au contraire, les inégalités spatiales s'accroissent. En conséquence, la mondialisation nourrit des processus d'agglomération qui participent à la production d'une hétérogénéité spatiale observable à toutes les échelles scalaires. Enfin, comme ces évolutions affectent et influencent durablement l'organisation de l'espace, les interrogations qu'elles suscitent rejaillissent inéluctablement dans les ambitions et actions d'aménagement du territoire, en faisant de l'identité et des spécificités des lieux, des ressources territoriales à mettre en valeur. *In fine*, comme cela était écrit dans le texte de positionnement du colloque par ses organisateurs, « *le défi de la mondialisation se pose aux différents niveaux et échelles de la gouvernance territoriale, dans la définition des objectifs aussi bien que dans la mise en œuvre de moyens concrets* ».

Les trois articles issus de la session spéciale « transport » ont pour auteurs respectifs David CAUBEL, alors au Laboratoire d'Économie des Transports à l'ENTPE de Vaux-en-Velin (Lyon), Bernard FRITSCH de l'Université de Nantes et Valérie LAVAUD-LETILLEUL de l'Université Paul Valéry à Montpellier. La lecture des titres des contributions laisse à penser que chacun déploie une réflexion puis étaye une démonstration en s'appuyant sur des espaces, des modes et des enjeux du monde des « transports » qui ne présentent guère d'affinités. Ainsi, D. CAUBEL s'interroge sur la contribution des transports collectifs pour réduire les disparités géographiques et sociales d'accès dans les villes, B. FRITSCH discute du caractère ténu des contributions des aménagements routiers de pénétrantes urbaines et d'un réseau de tramway à la structuration des processus d'urbanisation et V. LAVAUD-LETILLEUL expose comment, sous le stimulus de la mondialisation, une véritable région portuaire prend progressivement de la consistance autour du trafic maritime conteneurisé. La lecture de chaque article donne rapidement à percevoir que, derrière les sujets abordés et les méthodes d'analyse mises en œuvre, il existe un véritable cadre

commun de réflexion et d'interprétation.

Chaque contributeur débute son propos en s'interrogeant sur les propriétés intrinsèques des infrastructures et systèmes de transport en matière d'organisation et de structuration de l'espace. Chacun le fait avec des outils d'analyse particuliers. D. CAUBEL propose une modélisation de l'accessibilité des quartiers (des îlots IRIS) à un « panier de biens et de services » et révèle de très nettes et concrètes inégalités spatiales corrélées aux réalités sociales de l'espace urbain de Lyon. B. FRITSCH propose une analyse spatiale de la construction immobilière sur l'aire urbaine et l'agglomération de Nantes en faisant de la variable distance à une rocade ou à une ligne de tramway, une variable discriminante dans une modélisation d'économétrie spatiale à l'aide d'une régression de Poisson. V. LAVAUD-LETILLEUL s'interroge sur la naissance d'une véritable région portuaire et transnationale (Belgique et Pays-Bas) dans le Delta d'Or modelé par les vastes estuaires du Rhin et de l'Escaut. Pour ce faire, elle procède d'une démarche minutieuse en définissant les attributs d'une région portuaire pour les renseigner par la suite sur l'aire géographique support de ses analyses. Derrière les spécificités des sujets et des approches mises en œuvre, un cadre explicatif commun se précise : l'action publique tient un rôle central et déterminant dans la genèse des interactions entre transports et territoires.

Pour conclure ce propos introductif, les trois articles établissent sans aucune ambiguïté que le domaine des transports ne doit pas être dissocié des contextes et systèmes économiques, politiques et sociaux qui fondent les dynamiques d'usage et d'organisation de l'espace. Qu'il s'agisse d'un réseau de transport en commun, de rocades routières ou de plate-formes portuaires, chaque auteur met en évidence que les équipements n'apportent qu'une offre potentielle d'échanges. Dès lors, la naissance d'interactions territoriales ne saurait se comprendre par la seule présence ou proximité de l'offre ; elle prend forme avec son utilisation par les usagers et son intégration dans les stratégies de planification territoriale. Chaque article précise une facette de cette réalité :

- les systèmes de transport requièrent nécessairement l'action de la collectivité publique pour coordonner et réguler l'offre proposée dans l'espace et dans ses rythmes d'utilisation ; D. CAUBEL le souligne à l'échelle de Lyon en constatant que la réponse infrastructurelle (en l'occurrence un réseau de tramway) ne saurait réduire des inégalités entre les quartiers et conclut en suggérant que seule une politique de régulation de l'usage de l'automobile pourrait y contribuer ;
- l'offre de transport n'a pas de propriétés structurantes automatiques et mécaniques sur l'espace ; B. FRITSCH en fait clairement la démonstration sur le territoire nantais. La valorisation immobilière à proximité des rocades de pénétrantes urbaines ou des lignes de tramway n'est pas

démontrée par l'étude des livraisons de logements neufs. Il met en avant que la dynamique d'urbanisation s'inscrit sur un temps long dans lequel se diluent ou s'effacent les gains de temps de transport apportés par un nouvel équipement ;

- les aménagements en infrastructures doivent impérativement sortir de la seule logique fonctionnelle pour s'intégrer dans les projets politiques qui fondent la planification urbaine et l'aménagement du territoire. V. LAVAUD-LETILLEUL en discute sur la région portuaire du Delta d'Or et souligne l'existence de puissantes compétitions autour du trafic conteneurisé entre des villes portuaires de Belgique et des Pays-Bas. La logique strictement fonctionnelle et économique se heurte aux nécessités de gestion de l'espace (réglementations d'usages des sols et des milieux naturels) et aux stratégies de développement et de positionnement de villes dont certaines aspirent à sortir de la mono-activité portuaire pour devenir des métropoles tertiaires (ambition de Rotterdam).