

les Cahiers Scientifiques du Transport

N° 56/2009 - Pages 5-8

Guy Joignaux

*Transports et territoires : à la recherche
de cadres et de méthodes d'analyse.*

Introduction au dossier

JEL : R38, R40, R50, L90

**TRANSPORTS ET TERRITOIRES : À LA RECHERCHE
DE CADRES ET DE MÉTHODES D'ANALYSE.
INTRODUCTION AU DOSSIER**

GUY JOIGNAUX

UNIVERSITÉ LILLE-NORD DE FRANCE

INRETS - CENTRE DE LILLE-VILLENEUVE D'ASCQ

Ce numéro des Cahiers Scientifiques du Transport rassemble des papiers présentés lors du 45^{ème} colloque de l'ASRDLF (Association de Science Régionale De Langue Française) qui s'est déroulé du 25 au 27 août 2008, à Rimouski (Québec).

Fondée en 1961 par Walter ISARD et François PERROUX, l'ASRDLF réunit un réseau de compétences interdisciplinaires (économie, géographie, sociologie, sciences politiques, aménagement, gestion...) sur la science régionale. Pour Pierre-Henri DERYCKE (2001 : 11), « *au cœur de la science régionale, l'économiste découvre très naturellement la notion d'espace et son rôle dans l'analyse économique pour expliquer la localisation des agents, les phénomènes de répartition et de concentration des activités et des hommes (en particulier dans l'espace urbain), les notions de proximité, d'économies et*

de déséconomies d'agglomération, d'interaction et de coordination des agents dans l'espace (...) entendu tantôt comme un contenant plus ou moins abstrait, apparenté à un espace mathématique (dans la conception d'un Leibniz par exemple), tantôt comme un contenu concret d'activités situées dans des lieux caractéristiques (dans la conception de BÉGUIN-THISSE). La notion de distance et sa mesure au moyen de métriques appropriées sont également mobilisées et enrichissent la problématique ». La mobilité et les transports sont eux-mêmes au cœur de l'économie spatiale.

Le colloque, organisé par les professeurs Bruno JEAN et Danièle LAFONTAINE respectivement directeur et co-directrice du Centre de recherche sur le développement territorial (Université du Québec à Rimouski), a permis la présentation de 380 communications, préparées par plus de 600 chercheurs rattachés à quelque 150 universités, instituts, centres et laboratoires de recherche. Avec plus de 400 participants (chiffre record dans l'histoire de l'ASRDLF), et notamment de nombreux jeunes chercheurs, le colloque de Rimouski montre assurément que la science régionale est bien vivante et qu'en son sein les travaux de socio-économie des transports ont une place indéniable et reconnue.

Pour le champ transport, Pascal BÉRION (Théma-Besançon), Guy JOIGNAUX et Dominique MIGNOT (INRETS) ont organisé la session dédiée : un peu plus de 25 papiers en socio-économie des transports ont été présentés. Parmi ceux-ci, cinq ont été au final sélectionnés pour un numéro spécial de RTS sur « Mobilité, accessibilité en milieu urbain et périurbain » et six autres dans le présent numéro spécial des Cahiers Scientifiques du Transport sur la thématique « Transports et Territoires : à la recherche de cadres et de méthodes d'analyse ».

Les papiers retenus dans la présente publication correspondent à différents essais revisitant la question toujours actuelle et stimulante des relations entre systèmes de transport et territoires. Délibérément situés hors des modèles traditionnels de l'évaluation socio-économique des projets de transport, ils visent à rendre compte des logiques interactives articulant systèmes de transport et dynamiques des territoires, sous l'angle de leur fonctionnement économique ou urbain selon les cas, en faisant appel au rôle des acteurs ou groupes d'acteurs impliqués. Ils empruntent, pour ce faire, des concepts et références divers, issus de la géographie et/ou de l'économie. Aucun de ces papiers ne vise l'élaboration de modèles explicatifs globaux ; ils ont une portée analytique et, mettant l'accent sur la mobilisation des acteurs, contribuent à enrichir la compréhension des mécanismes en cause. Ils apportent, ce faisant, une série d'éclairages et d'enseignements permettant d'aller plus loin sur ce que la littérature range traditionnellement dans la catégorie des « mesures d'accompagnement ».

Deux articles entament ce volume par l'analyse de l'interaction entre offre de transport, aérienne dans un cas, grande vitesse ferroviaire dans l'autre, et dynamique(s) métropolitaine(s). L'article de Frédéric DOBRUSZKES cherche à identifier les facteurs de polarisation de l'offre aérienne dans l'espace européen. Il avance et démontre une explication par la « dotation » des régions urbaines qui, sous l'effet de la métropolisation, sont à l'origine d'une intensification des échanges, donc des déplacements de personnes entre elles. Cette approche est illustrée par une série de relations statistiquement convaincantes, faisant appel à différentes catégories d'indicateurs des fonctions et attributs représentatifs de la « dotation » de ces régions urbaines, sièges de dessertes aériennes. D'autres facteurs tempèrent toutefois ces régularités, parmi lesquelles se trouvent combinées des spécificités purement locales (de situation), mais aussi les stratégies déployées tant par les compagnies aériennes que par les autorités locales. Sylvie BAZIN, Christophe BECKERICH et Marie DELAPLACE traitent de l'effet d'accélération provoqué par la desserte en grande vitesse ferroviaire de la région champenoise sur la (re)localisation d'activités de service observée dans le quartier de la gare centrale de Reims. Celle-ci ne résulterait pas, selon les auteurs, des avantages de proximité et d'accessibilité offerts par la nouvelle offre ferroviaire mais d'une sorte d'effet rebond de cette dernière sur l'offre immobilière de bureau, dans un contexte de restructuration urbaine.

Le rôle des acteurs locaux est désormais clairement reconnu dans l'appropriation et la valorisation des avantages potentiels d'une offre nouvelle de service de transport. Corinne BLANQUART et Marie DELAPLACE proposent une entrée par les « innovations relationnelles », concept issu des courants de l'économie des services, pour expliquer l'implication d'acteurs locaux dans des actions de valorisation territoriale d'une offre de service. Elles s'appuient sur l'exemple de services issus de deux équipements, très différents et contrastés : la plate forme logistique multimodale Delta 3, à Dourges, au sud de Lille et la desserte TGV de Reims. La configuration des modes relationnels mis en place entre acteurs conduit à des formes de valorisation plus manifestes dans le premier exemple que dans le second. Guy JOIGNAUX et Anthony COURTOIS analysent le processus d'association des acteurs locaux au projet de construction du canal Seine Nord Europe, tout au long de la phase pré-décisionnelle. Multiforme et menée sur la longue période, la démarche participative conduite par le maître d'ouvrage a permis d'enrichir l'évaluation socio-économique du projet, bien au-delà des résultats classiquement obtenus par les méthodes du calcul économique de rentabilité. L'analyse révèle un processus d'enrichissement cognitif, réducteur d'incertitude (il s'agit de projections à long terme) et favorisant l'ancrage territorial du projet, ce dont le maître d'ouvrage fait une des conditions de sa réussite. Sur une toute autre scène, la macro-région alpine, Lisa SUTTO étudie, au croise-

ment de l'économie des transports et de la science politique, l'émergence d'un espace géo-politique transnational alpin des transports. Elle montre notamment comment s'opère progressivement ce qu'elle nomme « l'alpinisation » d'un grand projet d'infrastructure, au départ simple lien manquant¹ entre la France et l'Italie : la liaison ferroviaire Lyon-Turin. Si l'élargissement des enjeux à l'échelle européenne a été poussé par la montée en puissance des préoccupations environnementales et le rôle joué par l'Europe sur cette question, elle conclut néanmoins sur la probabilité d'un retour de l'approche des problématiques de transport dans l'espace alpin au sein des milieux locaux et régionaux, également pour des raisons environnementales mais aussi pour des raisons liées au développement territorial.

Dernière livraison de ce recueil, Cécilia CRUZ et Pierre ZEMBRI cherchent à éclairer les spécificités des régions françaises en matière de recours au transport routier pour compte propre. En forte diminution partout depuis les années 80, ce mode reste cependant présent sur les déplacements intra-régionaux et ce, dans des utilisations très diversifiées selon les régions. Un travail d'enquête révèle cependant que le compte propre est le plus souvent retenu pour des raisons de qualité de service, dans des prestations de courte et moyenne distance, ce que pourrait permettre d'approfondir, par exemple, une approche en termes d'économie des services.

Ces six articles témoignent de la vivacité des recherches menées par des équipes de l'ASRDLF autour de l'interaction systèmes de transport/territoires. Les approches et les disciplines mobilisées sont diverses et parfois se combinent, afin de mieux rendre compte des dynamiques réelles et éclairer d'éventuels choix à prendre en matière de politiques publiques, par exemple. La présente livraison est une belle vitrine de la socio-économie des transports dans le vaste champ de la science régionale, fruit d'un patient travail de mixage des cultures, des méthodes et des langages. Que les auteurs en soient remerciés.

RÉFÉRENCE

DERYCKE P.-H. (2001) **Quarante ans de Science Régionale francophone**, ASRDLF, 44 p. (<http://asrdlf.u-bordeaux4.fr/asrdlf40ans.pdf>).

¹ dans la terminologie des Réseaux TransEuropéens de Transport (RET-T)