

EDITORIAL

Un numéro « Varia »

Après sept numéros thématiques, dont deux doubles, un numéro « Varia » est le bienvenu pour permettre la publication de la diversité. Six articles sont ainsi publiés, suivis des autres rubriques.

L'ouverture de l'Arctique, consécutive à la fonte des glaces, a déclenché un intérêt pour d'éventuelles nouvelles routes commerciales maritimes. S'inscrivant dans le prolongement des travaux de chercheurs consacrés au trafic de conteneurs, **Frédéric Lasserre et son équipe** s'interrogent sur ce qu'il en est dans le transport de vrac, en particulier pour l'évacuation des productions locales ce qui semble être un avenir des routes arctiques.

Leur article rend compte d'une enquête réalisée en 2010 et en 2015 auprès d'un grand nombre de transporteurs maritimes du secteur du vrac : 599 compagnies, 66 répondants, assorti d'un gros travail de dépouillement puis d'analyse et de comparaisons à cinq ans d'intervalle. Il souligne le faible intérêt des entreprises de ce marché pour le transit arctique.

Plus que le trafic de transit dans l'Arctique, c'est le trafic de destination qui intéresse surtout les entreprises. Et comme l'augmentation de la demande de transport semble modérée, les compagnies déjà à l'œuvre dans la région sont à même d'y répondre, d'autant qu'elles disposent d'un avantage essentiel, celui des connaissances sur le milieu.

Marie-Annick Lamy-Giner étudie le corridor de Ressano Garcia, qui relie le port de Maputo (Mozambique) à Johannesburg (Afrique du Sud). Construit à la fin du XX^e siècle par les Boers et les Portugais, ce corridor plurimodal d'environ 425 kilomètres, constitue un bon exemple d'aménagement montrant les ambivalences d'une politique de développement par les transports entre deux pays du Sud – un PMA (Pays les Moins Avancés) et un pays émergent. Il est l'occasion de s'interroger sur la notion de corridor de développement et sur le rôle de la frontière dans le fonctionnement de ce type d'aménagement.

Principal débouché des exportations agricoles et minières du Transvaal sud-africain pendant longtemps, son activité a été interrompue par les guerres d'indépendance (1964-1974) et guerre civile au Mozambique à partir de 1975. Avec la réhabilitation des infrastructures, possible depuis le début des années 2000, le Mozambique espère retrouver son rôle de façade exutoire des productions sud-africaines, grâce notamment au port de Maputo. Le corridor, ainsi mis au service d'une volonté de réconciliation, est devenu l'un des supports de la politique de coopération qui se met en place à l'échelle de l'Afrique australe. Mais la dissymétrie entre les deux pays se lit à travers la direction préférentielle des flux de circulation et par la présence hégémonique de l'Afrique du Sud dans la reconstruction de l'économie de la province de Maputo et de celle du Mozambique tout entier.

Abordant aussi le corridor, **Eloïse Libourel** et **Mathieu Schorung** s'intéressent au décalage entre la notion vue sous l'angle scientifique, son application politique et sa mise en œuvre concrète dans les territoires. Ils mettent en avant des critères de définition fonctionnels des corridors en tant qu'objets de planification et s'interrogent sur la portée et les limites de cette notion dans les pratiques d'aménagement des territoires.

Leur étude comparative et multiscale de deux études de cas, en Europe et en Amérique du Nord, fondée sur l'analyse des politiques publiques et de documents de planification et d'aménagement, débouche sur l'idée tout d'abord que la notion de corridor connaît des applications territoriales très différentes liées à son appropriation par des acteurs multiples, publics ou de plus en plus souvent privés ; et qu'ensuite le corridor/faisceau d'infrastructures se traduit pratiquement par un seul mode dominant, le ferroviaire en l'occurrence, et souvent par une discontinuité. Plus qu'une infrastructure, le corridor est davantage une vision territoriale.

Malgré les gros efforts de désenclavement et d'intégration sous-régionale entre les pays de la CEMAC, qui ont amélioré les échanges entre le littoral atlantique et les Etats intérieurs, il reste des espaces mis à distance ou plus ou moins fermés. **Hyacinthe Atangana Bamela** et **Joseph Pierre Ndamé** étudient l'accessibilité régionale par voie routière, en utilisant la théorie des graphes et le calcul d'indices d'accessibilité de localités situées au sein de corridors routiers du Nord-Cameroun.

Aux trois villes régionales (Ngaoundéré, Garoua et Maroua), lieux les plus accessibles, s'opposent des milieux aux potentialités démographiques, touristiques et économiques importantes (Banyo, Tibati, Meiganga, Touboro, Tcholliré et Poli) mais difficiles d'accès. Près des trois quarts du territoire étudié restent enclavés par manque d'un bon axe et du fait de la qualité médiocre des liaisons internes.

Profitant de l'occasion de la fusion des régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées en une région « Occitanie », **Jean-Pierre Wolff** dresse le bilan de l'évolution de l'action régionale en matière de transports collectifs en Midi-Pyrénées en la reliant à l'action politique menée sous le leadership de Martin Malvy. Sans oublier de donner des éléments de comparaison dans d'autres régions, il le fait en montrant le rôle déterminant de celui-ci qui fut président de région pendant 18 ans (1998 - 2016), même si son action s'est inscrite au sein d'un dynamisme antérieur déjà reconnu.

Le *Plan Rail* l'a concrétisée est un acte politique ferroviaire majeur visant à moderniser et à pérenniser le réseau ferroviaire pour les décennies futures dans un cadre d'aménagement et de solidarité des territoires. Il constitue une référence en matière de volonté politique de défense et de développement du ferroviaire dans un contexte plutôt défavorable : attitude défaitiste de la SNCF et d'une grande partie de la classe politique, remise en cause d'engagements en matière de protection de l'environnement et de desserte des territoires les plus déshérités pour motifs économiques. L'engagement très fort du président de la Région a permis de sauver des lignes secondaires, condamnées à court terme, et de promouvoir une logique de desserte en transports collectifs.

En position frontalière de trois Etats, l'agglomération de Bâle, métropole au rayonnement mondial et à la croissance économique soutenue, voit son aire métropolitaine déborder au-delà des frontières. La mobilité quotidienne demeure au cœur des réflexions des multiples acteurs concernés. **Joël Forthoffer** l'aborde sous l'angle de l'organisation des systèmes ferroviaires à l'échelle de la région transfrontalière, en particulier celle des services proposés aux navetteurs domicile-travail.

Le développement de services transfrontaliers n'est pas nouveau, et le projet de Regio – S-Bahn, ou RER, transfrontalier, imaginé dès 1982, a été concrétisé avec la mise en service de trois lignes entre 1997 et 2004, devenues cinq en 2015 sur la base d'études montrant un potentiel de clientèle ferroviaire de 25 000 personnes par jour. A la formule « passe-frontière » s'est donc substituée la formule « passe-Bâle », signifiant ainsi la traversée de l'agglomération grâce à la création de lignes diamétrales. Tenant compte des différences d'approches territoriales, les évolutions récentes s'orientent vers un projet qui doit voir le jour vers 2020, et qui doit conjuguer avec les matérialisations opérationnelles de la frontière : conférence horaire tri-nationale, régulation de circulations très hétérogènes, raccordement à deux voies, liaison avec l'aéroport et connexion au tramway intra-urbain.

Dans les habituelles « Autres rubriques », le lecteur trouvera la bibliographie fournie des ouvrages de référence parus en 2016, deux positions de thèse, un lieu du transport consacré au nœud de Lausanne-Flon ainsi que deux « Photo qui transporte » portant sur la traversée du détroit de Gibraltar et sur les bicyclettes et motos au Togo.

Bonnes lectures !

La rédaction