

EDITORIAL

TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

*Benjamin Steck**UMR IDEES/Cirtai, Université du Havre*

Le colloque international, organisé au Havre, en septembre 2010, par l'UMR IDEES/CIRTAI, avec le concours de la Commission de Géographie des Transports du CNFG, avait pour titre programmatique « *Transport et développement des territoires* ». Un tel intitulé, si large et si ouvert, peut-être même assez trivial, aurait pu semer la perplexité chez les scientifiques et probablement davantage encore chez les acteurs du transport, qu'ils soient privés ou publics, invités eux aussi à se joindre aux travaux. Question connue, débattue, ressassée, auraient pu dire certains, tant les travaux scientifiques sur cette thématique sont nombreux et anciens, preuve d'un questionnement scientifique formulé depuis longtemps (par exemple dans la littérature scientifique francophone : Labasse 1966, Siegfried 1945, Sautter 1958, Sorre 1948, Vallaux, 1911, Vigarié 1979). D'autres auraient pu ajouter question trop abstraite et éloignée des réalités matérielles immédiates et des questions fonctionnelles dont le traitement importe pour mieux comprendre les évolutions en cours et accompagner les responsables dans leurs actions ; appréciation qui entre en consonance avec les travaux conduits dans la sphère anglo-saxonne marquée par l'utilitarisme et la fonctionnalité des recherches (par exemple, dans le champ plus spécifique du transport maritime : Hall 2011, Notteboom 2009, Pallis 2010, Rodrigue, 2009). Le succès de l'appel a démontré qu'il n'en était rien et que les chercheurs ont encore à explorer les relations qui s'établissent entre le mouvement et le développement, en renouvelant les questions, les démarches, les objets. Les réponses parvenues aux organisateurs du colloque le démontrent. Près de cent-dix propositions ont été envoyées ; cinquante et une ont été présentées au colloque ; dix-sept ont été retenues pour publication dans cette première livraison de la revue en ligne de géographie des transports.

Bien que les organisateurs du colloque l'aient voulu interdisciplinaire afin de permettre le croisement d'approches scientifiques diversifiées, les réponses à l'appel sont venues dans leur quasi-totalité de géographes ou d'aménageurs. Les historiens, les sociologues, les juristes ont peu répondu ; les économistes un peu plus. Cela signifie, peut-être, la difficulté à faire vivre l'interdisciplinarité dans le champ des sciences sociales. Cela illustre surtout la difficulté à mobiliser les chercheurs de sciences sociales autour des composantes spatiales de l'action humaine sur le monde, comme si l'essentiel était ailleurs. Dans le champ du transport, priment les études sur les êtres humains acteurs de la mobilité, sur les mécanismes économiques qui sous-tendent les échanges mondiaux, sur les impératifs de gestion qui commandent la performance logistique, sur les réglementations juridiques qui imposent un cadre légal aux flux, sur les innovations techniques qui modifient le rapport au temps et à la distance... Les organisateurs du colloque avaient ainsi souhaité que la question spatiale soit replacée au centre et ce à toutes les échelles, du quartier urbain à l'espace mondial des flux. Les réponses ont démontré la pertinence de cette dimension de l'appel, tant les travaux présentés ont été divers de par l'étendue des territoires abordés. Mention doit être faite tout spécialement des travaux qui ont démontré la fécondité des glissements d'échelles, chaque lieu étant en lui-même récapitulation et générateur de dynamiques fonctionnant à des échelles plus étendues. L'appel à communications stipulait également que soient mis en interaction tous les modes de transport, sans exclusive, dans le débat toujours ouvert sur la plurimodalité et l'intermodalité. Les réponses ont en fait été majoritairement consacrées à l'un ou l'autre mode plutôt qu'à leur interdépendance dans les

systèmes de connexion qui les associent tout au long de la chaîne des acheminements et des déplacements, alors même que la question fondamentale demeure bien celle de la mise en complémentarité de tous les modes tout au long de la chaîne du transport. Le travail déjà accompli sur la nodalité, l'organisation et le fonctionnement des lieux de la connexion (par exemple : Bavoux, 2005 ; Bavoux et alii, 2005 ; Varlet, 1992) explique probablement cette lacune du colloque sans pour autant épuiser les interrogations qu'elle fait naître. Était enfin demandé aux chercheurs de souligner l'indispensable association entre théorie et application : l'exemplarité des cas étudiés, par-delà leur singularité, était pointée comme une exigence de la soumission des propositions. S'il est avéré que les contributions lient bien les deux dimensions de toute recherche, l'effort des contributeurs a plutôt porté sur les dimensions appliquées que sur la formulation d'approches modélisatrices. Il y a là un appel à poursuivre ce type de travaux.

Transport et développement des territoires dans la logique de la mondialisation

La croissance des échanges de marchandises et des déplacements humains constitue l'une des composantes majeures de la mondialisation ou mieux encore du système-monde, objet de recherche inépuisable (parmi tant d'autres : Braudel, 1979 ; Dollfus, 1990 ; Grataloup, 2007 ; Stiglitz, 2006 ; Wallerstein, 1989). Cette croissance, mise en relief depuis la fin de la seconde guerre mondiale, est en fait le prolongement historique de l'ample mouvement d'unification du monde opéré par les navigateurs, les commerçants, les soldats et les missionnaires européens. Elle signe l'affirmation d'un monde où le transport, vecteur premier de cet ample processus historique, occupe une place déterminante dans l'organisation et le fonctionnement des sociétés humaines, dans la configuration des territoires (entre autres, Hoyle and alii, 1998 ; Rimmer, 1977 ; Taafe and alii, 1963). Cette croissance des flux, fondée, entre autres, sur un abaissement continu, jusqu'alors, du coût unitaire du transport, s'accompagne de profondes modifications dans la répartition spatiale des activités et des êtres humains. Elle est en particulier indissociable de l'émergence puis de l'affirmation de nouveaux foyers de l'économie, de la géopolitique et de la culture, en particulier en Asie. Elle révèle surtout la mise en question du rapport que l'être humain entretient avec la distance, quel qu'en soit le qualifiant pertinent (espace, temps, coût...). Au cœur même de cette réalité qu'est la mondialisation, métamorphosée en paradigme scientifique dominant, se situe donc, centrale, la question du transport. Celui-ci n'est pas un appendice de la logistique, fût-elle abordée dans ses dimensions spatiale, logistique qu'il est possible de définir comme l'art et la science du mouvement optimal, omniprésente en toute activité et dans tous les discours. Le transport demeure en lui-même la condition même de la mondialisation, le maillon déterminant de la logistique dès lors que celle-ci est confrontée à la distance dans toutes ses acceptions, y compris dans les rugosités du réel résistant. Le transport constitue en lui-même un champ de recherches, déjà ancien mais toujours renouvelé, à l'articulation des divers questionnements que soulèvent l'inscription, voire l'incrustation, du mouvement dans l'étendue. Mais au-delà des questions techniques et de leurs implications territoriales, c'est en fait la question de la mobilité qui est posée comme paradigme politique et scientifique innovant. D'une vision utilitariste, technique, opérationnelle du transport comme outil de la mobilité, on passe à la question du mouvement comme condition du développement, comme provocation à une nouvelle approche de l'espace et de la production des territoires, au service du développement de tous. L'enjeu d'un tel passage est de parvenir à maîtriser l'outil dans toutes ses dimensions, technologiques, organisationnelles, fonctionnelles, pour le replacer dans la logique du service qu'il rend (par exemple, Dupuy, 1999). En ce sens, les recherches les plus factuelles, les plus matérielles, les plus opérationnelles sur les outils du transport et leurs modalités d'organisation et de fonctionnement, indispensables, n'ont de sens que par leur capacité à servir un projet de développement impliquant des attentions particulières aux besoins et aux demandes de transport et des aménagements spécifiques pour satisfaire ces attentes.

Dans son fonctionnement, ce système de mise en relations complexes nécessite, et suscite en même temps, des instruments toujours plus nombreux et plus performants de mise en connexion, outils technologiques sans cesse modifiés par les découvertes

scientifiques et leurs applications techniques (comme, par exemple les trains à grande vitesse, les navires porte-conteneurs, les aéronefs gros porteurs, les véhicules individuels hybrides, l'usage du GPS...) mais aussi modalités innovantes de l'organisation et du fonctionnement de ces outils (comme, par exemple, le modèle du *hub and spokes*, la constitution de grands intégrateurs mondiaux, les processus de mise en concurrence et de privatisation, la séparation des gestionnaires d'infrastructures et des opérateurs de transport...). Une telle croissance remet également en question les modalités d'exercice du pouvoir dans toutes ses dimensions. L'unification du monde et le rétrécissement de celui-ci impose des concertations, des réglementations, des régulations (comme, par exemple, les missions des institutions internationales telles l'OACI ou l'OMI...) qui d'une certaine façon abolissent ou, mieux encore, déplacent la signification et les modalités d'exercice de la souveraineté confrontée aux mécanismes dominants de l'économie de marché. Il en va aussi de la question de la traçabilité du mouvement captée par des instruments mis en place pour saisir le flux à tout moment mais principalement au passage des portes étroites que constituent, entre autres, les scanners veilleurs et révélateurs des dysfonctionnements de la mondialisation (par exemple, Alix et alii, 2008). Cette croissance des échanges provoque enfin l'émergence et la confirmation dans le champ des débats publics de fortes interrogations environnementales. Elles s'imposent désormais à toutes les activités et provoquent les êtres humains à innover pour répondre aux questions qu'impose l'impératif universellement proclamé de sauvegarde de la vie dans le monde fini qu'est la planète. Au premier rang de ces questionnements, se situe l'interrogation fondamentale sur l'énergie dont la maîtrise conditionne à terme tout le processus d'écoulement des flux dans une perspective, entre autres, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de la vie. Parmi toutes ces questions, les organisateurs du colloque en avaient retenu trois majeures : quels liens établir entre transport et développement ? Comment analyser aujourd'hui les effets du transport sur les territoires ? Quelles implications sur l'environnement mettre sur le devant de la recherche ?

Trois champs d'interrogation majeurs

Il était proposé, tout d'abord, de présenter des recherches en cours, validant la pertinence scientifique du rapprochement entre transport et développement. Il n'est pas évident au premier abord de relier l'un et l'autre. Le développement est en effet un processus de déploiement des potentialités personnelles et collectives dans l'espace et la durée (Sen, 1999). Il est aussi l'état qui résulte de ce processus et qui qualifie les sociétés et leurs territoires, au sein d'une hiérarchie fondée sur une appréhension téléologique de l'histoire. Le développement n'étant nullement synonyme de croissance, la question est d'autant plus légitime que le secteur économique du transport est très largement fondé sur une recherche permanente de la croissance (volumes transportés, vitesses, productivité, rentabilité, etc.). Activité économique créatrice de richesses (services, emplois, fiscalité, etc.), le transport est aussi et surtout condition, voire moteur, de toutes les autres activités (travaux publics, matériels de transport, consommation des fluides, consommation des biens, navettes résidence-travail, tourisme..., etc.). Les contributeurs étaient donc invités à préciser le rôle du transport, en tant qu'activité économique, dans la multiplication des interactions entre acteurs et territoires au service d'un projet de société autorisant le libre exercice du droit au déplacement et à l'acheminement. L'un des enjeux du colloque était de préciser les conditions pour que cette activité économique contribue à la prospérité et au mieux-être des sociétés en leurs territoires, c'est-à-dire à leur capacité de se mouvoir pour accéder aux ressources matérielles et immatérielles indispensables pour assurer leur croissance et leur développement.

Dans cette perspective il était nécessaire d'affronter plusieurs questions, celle de l'innovation au premier rang. Elle peut être technologique et accompagner les évolutions de la logistique fondées sur la massification, la rapidité, la régularité, la ponctualité, la fiabilité, la sécurité. L'innovation introduit des différenciations spatiales entre ceux qui la maîtrisent et ceux qui ne la maîtrisent pas. Les contributeurs étaient ainsi invités à démontrer en quoi les technologies tiennent une place singulière dans le rapprochement entre transport et

développement, qu'il s'agisse des matériaux utilisés, de la généralisation de l'électronique, des énergies utilisées, des écartements de voies ferrées, de la conception des portiques à conteneurs... Le peu de réponses apportées à cette interrogation, est un appel à multiplier les études dans cette direction.

Parmi les innovations technologiques, une place importante était accordée dans l'appel aux technologies de l'information et de la communication qui multiplient les capacités de collecte, de traitement et de diffusion de l'information qui accompagne tout acte de transport, en réduisant, entre autres effets, les délais de transfert liés aux procédures imposées. Elles contribuent aussi à répondre au souci des acteurs de savoir à tout moment où se situe la marchandise acheminée ou la personne déplacée. En ce sens, la numérisation de tous les actes de mobilité transforme l'acte lui-même en conférant aux informations qui l'accompagnent une place déterminante. Cette numérisation doit susciter des recherches nouvelles, tant elle porte en elle le risque de réduction des libertés par l'accumulation des informations mises à la disposition éventuelle des pouvoirs de tous ordres. L'enjeu est de déterminer les conditions de captage, stockage et utilisation de toutes ces données circulant plus vite que les marchandises et que les personnes.

L'appel à communication proposait donc d'étudier la nécessaire remise en question constante des réglementations de toute nature, issues des réglementations locales, des lois nationales et des décisions internationales qui encadrent les processus économiques et financiers liés aux transports. Ces réglementations mettent en friction les dynamiques spécifiques des entreprises et des personnes individuelles, dans leurs actes de transport avec l'expression, à un moment donné et en des territoires particuliers, du bien commun, adossé aux processus plus ou moins démocratiques de l'action publique. La question des régulations est ainsi posée comme un impératif majeur du transport.

L'innovation interfère aussi avec les modes d'organisation et de fonctionnement des chaînes logistiques et des transports qui en sont l'un des maillons centraux, liés aux choix économiques dominants et aux stratégies complexes de divers ordres d'acteurs en interaction : entreprises, administrations publiques, citoyens. Les contributeurs étaient ainsi invités à s'interroger, entre autres, sur la complexité des interrelations qui s'affirment entre les générateurs, les opérateurs, les régulateurs du transport, interrelations influencées par les modifications observées dans le fonctionnement du couple offre/demande et par celles qui résultent de l'affaiblissement des oppositions privé/public dans une économie mondialisée libérale. Dans cette perspective, la question de l'emploi était aussi posée, en tant que le transport nécessite des niveaux de formation de plus en plus élevés et surtout de plus en plus conformes aux exigences de la complexité, ce qui met à mal les représentations courantes fondées sur une supposée faible qualification des métiers.

Le second champ d'interrogations concerne la relance du débat qu'on pensait clos sur les effets structurants des infrastructures de transport. La dénonciation qui en avait été fermement énoncée aux débuts des années quatre-vingt-dix, « mythe et mystification » (Offner, 1993), fut légitime d'autant que la logique de causalité simple qui commande cette énonciation ne correspond en rien aux modalités de fonctionnement des systèmes territoriaux animés par des interactions multiples que la congruence, en tant qu'outil, peut permettre d'éclairer. Malgré cette dénonciation, les recherches menées depuis lors démontrent la persistance des discours et des prises de décisions établissant l'infrastructure comme l'instrument décisif du développement territorial tel qu'il est conçu par les pouvoirs publics, quel que soit l'échelon de la prise de décision et quelle que soit l'échelle à laquelle s'exerce leur compétence. La critique n'aurait donc guère modifié la position des acteurs en responsabilité. Dans le même temps, d'autres travaux, conduits dans les pays du Sud, tout particulièrement, démontrent qu'une infrastructure nouvelle constitue bien un levier pour modifier les compositions spatiales antérieures et en faire émerger de nouvelles. Si l'infrastructure n'apporte pas le développement *de facto* là où elle est créée, se manifestent cependant toujours des dynamiques territoriales nouvelles, qu'elles aillent dans le sens du développement ou qu'elles conduisent à des situations de délaissement territorial, voire de destruction des lieux, voire même de fermeture mortifère. Il y a donc bien des effets,

économiques, sociaux, culturels, politiques, complexes, hors de toute linéarité causale univoque (par exemple, Plassard, 1977).

En ce sens, on peut se poser la question des conditions dans lesquelles une infrastructure nouvelle et ses modes de fonctionnement sont susceptibles d'organiser effectivement un territoire, voire de le produire. Faut-il par exemple émettre l'hypothèse que la faible densité des infrastructures et la faible intensité des flux dans un territoire conduisent à formuler autrement la thèse dite des effets structurants ? Les différents types de transports agissent-ils de la même manière sur la dimension territoriale ? Les effets sont-ils les mêmes quand on se situe dans la révolution industrielle des XVIII^e et XIX^e siècles, par exemple lorsque le chemin de fer advient et bouleverse les systèmes territoriaux fondés sur des déplacements et des acheminements à pied, par véhicule hippomobile ou par voie fluviale, et dans l'ère actuelle de l'accélération de la mondialisation ? Sur ce point étaient attendues des contributions permettant de clarifier l'enrichissement de la réflexion que permettent à la fois l'approche par le système et l'approche par la complexité. Les contributeurs au colloque étaient ainsi invités à se placer dans une perspective méthodologique s'appuyant, parmi d'autres outils, sur la théorie des graphes ou l'application à l'espace du concept de congruence. Les travaux plus spécifiques de modélisation étaient aussi sollicités, comme dépassement des seuls constats descriptifs statiques. L'un des enjeux du colloque est bien de faire avancer la contribution des chercheurs à une meilleure saisie du mouvement dans les processus de construction territoriale, mobilisant des emprunts aux sciences de la matière et de la vie, stimulantes pour les chercheurs confrontés, en sciences sociales, aux dynamiques qui caractérisent les flux.

Le troisième champ d'interrogations a trait à la problématique environnementale appliquée aux transports. Cette question est désormais au cœur de très nombreuses recherches (Belin-Munier, 2010 ; Black, 1998 ; Masson, 2012 ; Maurin, 2011) La question de l'ambivalence du transport est posée. C'est un moteur économique essentiel depuis longtemps et il constitue un instrument indiscutable d'amélioration des conditions de vie pour beaucoup de personnes. Il est un outil majeur pour satisfaire les revendications accrues de mobilité. Le transport est le passage obligé de toutes les politiques qui visent à satisfaire les demandes d'accès aux services de santé, aux services éducatifs, aux marchés, à l'emploi, aux loisirs. L'exemple des Etats du Sud qui souffrent de défaillances infrastructurelles et de dysfonctionnements fonctionnels démontre, s'il en était besoin, l'urgence à investir dans les réseaux sous peine de voir réduits à peu de choses les investissements dans les services eux-mêmes. En ce sens les infrastructures et les transports qui les activent doivent être appréciés à l'aune de leurs effets sur la déploiement des libertés fondamentales, selon les perspectives offertes par les travaux d'Armatya Sen précisant que le développement est d'abord et avant tout un processus de diffusion des libertés contenues dans les déclarations universelles inscrites au fronton des institutions internationales. Il y a là un débat toujours relancé sur cette mise en dynamique du transport condition nécessaire mais non suffisante du développement, entrant en friction avec les théories sur la liberté individuelle de l'homme mobile revendiquant son droit au mouvement contre toutes les réglementations qui lui apparaissent comme contraignantes et privatives de sa liberté, lors même qu'elles sont au service d'une liberté plus grande, dépassant les appétits particuliers.

Mais le transport contribue aussi à la dégradation des milieux, source de pollutions multiples, d'engorgements délétères, de risques et de catastrophes, de coûts sociaux et naturels croissants. Il est pointé comme l'un des responsables du réchauffement climatique et donc comme l'une des causes des dégradations environnementales qui pèsent sur l'avenir de l'humanité. C'est une question d'énergie consommée, d'hydrocarbures mis en combustion, mais aussi de produits lubrifiants que les mécaniques nécessitent, quels que soient les progrès obtenus dans la réduction des frottements et articulations. Il s'agit des rejets provoqués par les émissions de gaz de combustion, quels que soient les progrès opérés dans le traitement des gaz et des particules lourdes rejetées. Il s'agit des matières premières mobilisés pour la construction des instruments du transport et des processus de transformation industrielle qu'elles doivent subir pour être mises au service des objets

manufacturés. Il s'agit des liquides divers et variés qui assurent le refroidissement des moteurs, le fonctionnement des batteries, la climatisation... Autrement dit, le transport est générateur de multiples effets à l'amont de son déploiement comme vecteur de mobilité.

Il était demandé de préciser les conditions pour que cette activité ne soit pas seulement moteur d'effets négatifs, effets dénoncés d'une croissance des flux qui en elle-même n'est pas nécessairement favorable au développement, en particulier dans les situations de vulnérabilité territoriale. Dans cette perspective, des contributions permettant de définir les conditions d'une conciliation entre augmentation des flux et sauvegarde des milieux, compris au sens le plus étendu du terme, interpellant les responsables, en mettant en question les théories, les comportements et les techniques. Réduire la distance physique entre lieux de production et lieux de consommation devient ainsi une proposition pertinente, alors que le discours sur l'abolition des distances géographiques, qui semblait être une cause entendue dans les années 1990, est de plus en plus contesté. Cet infléchissement théorique ouvre la porte à de nouvelles approches sur les relations entre transport, environnement et géographie.

Contributions à une meilleure compréhension des relations entre transport et développement des territoires

C'est dans ces perspectives qu'ont été rassemblées ici quelques-unes des communications qui ont été présentées au colloque. Elles donnent à voir la diversité des travaux, des approches méthodologiques, des terrains de recherche. Toutes les entrées possibles qui étaient suggérées dans l'appel à communications n'ont pas trouvé de réponses. Celles qui ont été présentées révèlent cependant un certain consensus scientifique sur la nécessité de ne pas remplacer un paradigme scientifique, le territoire, par un nouveau paradigme, le réseau, sous lequel pourrait s'abriter le transport. La question est de faire avancer la réflexion sur les modalités d'articulation de l'un avec l'autre. Tout réseau entre en friction, en consonance, en dynamique avec des territoires. Il est au cœur de ceux-ci, ce qui permet le dépassement des enfermements, toujours limitatifs des processus de développement. Le transport qui suppose et promeut les réseaux est à la fois expression du territoire, condition de son déploiement, moteur de ses transformations. Les contributions présentées dans cette livraison de la revue de géographie des transports, démontrent bien l'imbrication des deux réalités spatiales indissociables en toute recherche géographique.

Une première série de contributions abordent la thématique par une entrée singulière, celle de la grande vitesse ferroviaire, témoignage de l'importance que revêt ce renouveau du chemin de fer dans l'aménagement de l'espace et des questions qu'il pose aux acteurs de tous ordres. Cette entrée renvoie pleinement aux diverses questions soulevées par l'irruption d'une technologie nouvelle dans un espace qu'elle détermine en tant qu'elle en réduit les mesures et recompose les configurations.

Sylvie Bazin, Christophe Beckerich, Marie Delaplace, Corinne Blanquart, Lidwine Vandebossche, dans leur contribution « *Lignes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature* » proposent une mise en perspective des représentations du lien entre infrastructures et développement économique local à partir d'une recension de la littérature consacrée aux effets de la grande vitesse ferroviaire, littérature tout autant scientifique que non académique. Il s'agit de mettre au jour les concordances et les discordances qui se manifestent lors de la confrontation entre les attentes exprimées lors de l'arrivée d'une ligne à grande vitesse et les effets effectivement observés. Les auteurs pointent ainsi, parmi d'autres, les décalages entre les analyses des scientifiques et les discours et les pratiques des responsables politiques.

Guillaume Carrouet, Pascal Bérion, Valérie Facchinetti-Manonne, Cyprien Richer, dans une perspective complémentaire au précédent article, invitent à une réflexion renouvelée sur les effets des grandes infrastructures de transport, à partir du cas de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône (« *Quel espace de projet pour accompagner l'arrivée d'une ligne à grande vitesse ? Le cas du TGV Rhin-Rhône* »). Leur questionnement s'appuie sur la mise en œuvre d'une méthodologie stimulante d'analyse des stratégies de valorisation territoriale

confrontées à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire. La transcription graphique, le *relatiogramme*, permet des comparaisons entre les divers ensembles territoriaux concernés, au sein du grand projet métropolitain en émergence. Il en est, par-delà la dimension strictement transport de la grande vitesse ferroviaire, de la capacité des agglomérations à dépasser leurs modalités propres de fonctionnement et de développement, plus concurrentielles que coordonnées. Il en va aussi d'une confirmation que l'infrastructure de transport innovante demeure bel et bien un instrument majeur de l'action des responsables politiques en charge des territoires.

Valérie Facchinetti-Manonne apporte une lecture complémentaire des questionnements précédents, dans son texte « *Les nouvelles gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ?* ». Etudiant quatre zones d'activités de gares TGV dites périphériques, hors la ville, l'auteure en pointe les effets limités, dans des contextes cependant très différents et dont le dynamisme variable démontre clairement que l'infrastructure dépend de ce qu'en font les acteurs concernés.

Bien qu'il s'agisse encore du transport ferroviaire, mais non relié à la grande vitesse, Aurélien Delpirou aborde une tout autre perspective, celle de la relation entre morphologie urbaine et système de transport. L'auteur s'appuie sur l'étude de la requalification sous l'impulsion de la municipalité d'emprises ferroviaires (quartier de Pietralata à Rome) dans la perspective d'une redensification urbaine s'appuyant sur les gares péricentrales comme pôle d'aménagement de nouvelles centralités associant habitat, activités et espaces verts. L'auteur présente cet exemple romain comme modèle de ce qu'il est possible de conduire comme politique de développement urbain durable, sans occulter tous les débats qui en accompagnent la réalisation et la faiblesse des résultats obtenus. C'est la question de la ville compacte comme inscrite dans une perspective de développement durable qui est en fait posée.

Richard Zelezny (« *Le pôle d'échanges en tant qu'outil d'un urbanisme « orienté vers le rail » ?* »), dans un questionnement voisin sur la ville, s'attache à mettre en place une méthodologie, fondée sur une analyse multicritères, d'évaluation des pôles d'échanges à composante ferroviaire au sein des espaces urbains dans lesquels ils sont insérés tout en ayant un effet de coupure.

Les transports dans les espaces urbains sont abordés également par deux contributions qui s'attachent davantage aux caractéristiques des transports collectifs routiers au service des déplacements des citoyens.

Farès Boubakour (« *Politique de transport urbain en Algérie : bilan et perspectives* ») propose une analyse de la politique de transport urbain en Algérie, réflexion singulière, dans cette livraison de la revue, singulière parce que consacrée au transport urbain, composante pertinente de la thématique du colloque mais très peu traitée par les chercheurs dans leurs réponses à l'appel, mais aussi parce qu'elle concerne un Etat du Sud dont les investissements et les réformes dans le champ du transport sont considérables pour faire face aux attentes de populations urbaines sans cesse croissantes. S'appuyant sur l'expérience de la ville de Batna, ici privilégiée, l'auteur élargit sa réflexion à l'ensemble de l'Algérie.

La contribution d'Irène Kassi-Djodjo, *Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire)*, s'inscrit dans la même dynamique de recherche mais avec une originalité qui consiste à saisir la question du transport urbain dans les Etats du Sud, sous l'angle des ruptures provoquées par un conflit. Le développement rapide des taxis-motos à Bouaké résulte de la crise des autres modes de transport collectif rendus inaptes à répondre aux besoins de déplacement des populations. L'auteur en montre les effets manifestement positifs, malgré les réglementations en vigueur, tout en soulignant les effets négatifs, en particulier en matière de sécurité.

Catherine Paquette et Maria Eugenia Negrete développent une problématique assez voisine dans leur article « *Transport collectif, développement urbain et inclusion sociale à Mexico. Le rôle et les limites du transport public concédé* ». Leur travail met au jour les rapports complexes entre le processus d'urbanisation périphérique au sein d'une très grande

métropole du Sud et le nécessaire développement des transports collectifs indispensable au fonctionnement même de la métropole. L'analyse des rapports entre puissance publique et opérateurs de transports publics concédés conforte l'hypothèse générale d'un dépassement des clivages anciens.

Deux contributions consacrées au transport aérien dans les pays du Sud démontrent son rôle dans leur capacité à contribuer au développement territorial.

Véronique Mondou présente une réflexion sur l'« *Incidence de la déréglementation aérienne sur la fréquentation touristique du Maroc* ». L'auteure propose une lecture des effets conjoints de la déréglementation du transport aérien et de la politique de développement touristique du Maroc. La montée en puissance de nouvelles compagnies, la croissance des flux, l'ouverture de nouveaux espaces dédiés au tourisme constituent autant d'éléments d'une réorganisation du territoire marocain. Intérêts privés et décisions publiques se mêlent dans une conjonction délicate d'attentes exogènes favorisées par les bas coûts du transport aérien et les attentes locales de développement trop étroitement soumises à l'impératif touristique.

Frédéric Dobruszkes s'intéresse également au transport aérien dans un contexte de libéralisation « au secours de la desserte des pays pauvres ? L'épreuve des faits » comme le stipule le titre de son article. La pression libérale dominante qui conduit à l'extension croissante des libertés aériennes bouleverse l'état des dessertes au point que les périphéries apparentes de la mondialisation émergent d'un rapport de force jusqu'alors dissymétrique avec les anciens centres.

Deux contributions affichent d'entrée la préoccupation scientifique de leurs auteurs autour de la thématique du développement durable, désormais omniprésente dans tout questionnement sur les transports.

Colette Ranély Vergé-Depré, dans son article « *Transports et développement durable : quels enjeux pour les petits Etats et territoires insulaires ?* » souligne les spécificités des petits territoires devant assumer leur insularité. La question des transports s'y pose non seulement en termes d'accessibilité mais aussi en termes d'environnement. L'enjeu est la mise en œuvre des politiques préventives afin d'assurer les transports qui leur sont vitaux en réduisant les effets négatifs des circulations sur les milieux. Une coopération entre les territoires insulaires est indispensable.

Arnaud Serry, dans son texte sur « *Transport durable et développement dans les Etats Baltes : l'exemple lituanien* », illustre combien la question de la durabilité est devenue un enjeu majeur des pouvoirs dans leur appréhension des effets de la croissance des transports de marchandises, ici dans l'espace balte et tout particulièrement en Lituanie qui constitue le terrain privilégié d'analyse de l'auteur. Cette prise en compte des effets négatifs de la croissance des flux sur l'environnement appelle des solutions concertées qui dépassent les seules capacités des Etats baltes, espace frontière avec la Russie pour laquelle ils constituent un espace de transit capital. Ces solutions posent aussi le problème des relations entre pouvoir et investisseurs privés étrangers dans un cadre de plurimodalité confuse.

Les espaces de transit sont constituent aussi le cœur des contributions de deux autres articles.

Jérôme Lombard, Olivier Ninot proposent une analyse du concept de corridor, nouvel objet spatial autant que fonctionnel dans leur contribution « *Des axes et des pôles. Corridors ouest-africains et développement territorial* ». Le corridor international de transport fonctionne comme un territoire de circulations reliant une façade maritime à des arrière-pays. Pour apprécier l'interaction entre corridor et développement local, ils s'appuient sur l'étude des nœuds qui en jalonnent le parcours. La question centrale de leurs travaux porte sur les modalités d'articulation entre circulations à dimension internationale et circulations locales dans la perspective de mieux maîtriser les processus d'intégration spatiale et donc le développement territorial. Leur travail se fonde principalement sur la connaissance des corridors internationaux qui desservent le Mali, exemplaire du questionnement qui est le leur.

Dans une perspective certes différente mais qui pose une question très proche, celle des espaces de transit, Nora Mareï, dans « *Le détroit de Gibraltar, des réseaux mondiaux aux*

enjeux locaux de développement », s'attache à l'analyse d'un espace exemplaire des complexités qui caractérisent les espaces de flux. L'auteure pointe les problèmes qui se posent à un espace de transit, fonctionnant à l'échelle mondiale mais qui est aussi un territoire animé par des logiques politiques, économiques, sociales endogènes et non concertées entre les deux rives du détroit. Il en va du découplage toujours risqué du local et du mondial, exacerbé en des lieux où le mouvement permanent des circulations semble l'emporter sur la construction de territoires en recherche d'un processus de développement pour ceux qui y vivent.

Cette question des interactions entre transport maritime et territoire à développer est abordée sous l'angle portuaire par deux contributions complémentaires.

Laurent Leveque et Cyril Chedot présentent une analyse sur « *Cluster portuaire et localisation de la décision dans les activités maritimes et portuaires : quelques enseignements de l'exemple havrais* ». Leur travail traite de la question capitale des effets de la mondialisation, sous l'angle de l'internationalisation de l'activité maritime, sur l'organisation et le fonctionnement des places portuaires. Cette analyse permet de mesurer les évolutions du rôle des autorités portuaires au sein de ce système à la fois fonctionnel et territorial du cluster.

Jean Debrie, dans son article « *Développement portuaire et action publique : à quelles échelles, par quels échelons et pour quels territoires ?* » ouvre des perspectives plus théoriques, en étudiant l'action publique, au travers de ses acteurs, de ses échelons de pouvoir, de ses espaces d'intervention, soumise qu'elle est aux évolutions de ce qu'il nomme les échelles portuaires. L'analyse s'appuie sur une comparaison entre l'Europe et le Canada. L'auteur pointe principalement ce qu'il désigne comme le divorce entre le développement portuaire et le développement des territoires. Pour mener à bien sa démonstration, il met en avant le couple géographique échelles/échelons, présentant cette distinction comme instrument pertinent pour appréhender les évolutions observées.

Mathilde Joncheray enrichit la connaissance de la dimension politique de toute infrastructure, en analysant « *le rôle moteur et symbolique des transports dans le développement en période de post-conflit (exemple des pays du Niari en République du Congo)* ». Cette recherche portant sur un Etat du Sud ayant connu précisément un long conflit intérieur, toujours plus ou moins latent, pose la question du décalage préoccupant entre l'instrumentalisation par le pouvoir de grands travaux routiers, visant à affirmer l'unité nationale, et la réalité plus brutale qui conduit à un risque de creusement des disparités régionales, dans une logique de prédation des richesses.

La diversité des contributions présentées dans cette livraison démontre l'ampleur des questions soulevées par la thématique « transport et développement des territoires ». Il en va aussi de la diversité des recherches menées, certaines plus empiriques et factuelles, d'autres plus théoriques ; certaines plus territoriales, d'autres plus circulation ; certaines plus techniques, d'autres plus humanistes... Cette diversité n'est pas une faiblesse. Elle est au contraire stimulante. Elle appelle d'autres contributions qui permettent de démontrer que le transport est bien un service avant d'être une industrie et que l'enjeu de tout ce qui est entrepris, infrastructures, nouvelles organisations, modalités de fonctionnement, concurrence et complémentarité, débats sur le couple privé/public... n'a de sens que par rapport aux objectifs du développement territorial intégral.

Quelques références

Alix Y., Carluier F. & Joly O., 2008, *Sécurisation et facilitation de la chaîne logistique globale : les impacts macro- et micro-économiques de la loi américaine '100% scanning'*, Editions EMS

Bavoux J.-J., 2005, La nodalité : un concept fondamental de l'organisation de l'espace, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 48, pp. 5-14

Bavoux J.-J., Beaucire, F. Chapelon L. & Zembri P., 2005, *Géographie des transports*, Paris, A. Colin

- Belin-Munier C., 2010, Logistique, SCM et stratégie orientée durable : une revue de la littérature, *Logistique & Management*, vol 18, n°1, pp 29-44
- Black W.R., 1998, Sustainability of transport, in Hoyle B. and Knowles R. (ed.) *Modern Transport Geography*, Wiley, 2^e édition, 374 p., pp.337-351.
- Braudel F., 1979, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XV^e - XVIII^e siècles)*, Paris, A. Colin, 3 volumes
- Dollfus O., 1990, *Mondes nouveaux*, Géographie universelle, volume 1, Paris, Belin et Montpellier : RECLUS
- Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile*, Anthropos, collection Villes
- Grataloup C., 2007, *Géohistoire de la mondialisation. Le temps long du Monde*, Paris, A.Colin collection U
- Hall, P., Mc Calla, R. Slack, B. and Comtois, C. (eds.), 2011, *Integrating Seaports and Trade Corridors*, Aldershot : Ashgate
- Hoyle B. and Knowles R. (eds.), 1998, *Modern Transport Geography*, Wiley
- Labasse J., 1966, *L'organisation de l'espace, éléments de géographie volontaire*, Paris, Herman
- Masson S., Petiot R., 2012, Attractivité territoriale, infrastructures logistiques et développement durable, *Les Cahiers scientifiques du transport*, n°6, pp. 63-90
- Maurin M., 2011, Sur l'environnement, les transports et les lois d'impact, *les Cahiers Scientifiques du Transport* n° 59, pp. 25-56
- Notteboom T., Ducruet C. and De Langen P. (eds.), 2009, *Ports in Proximity. Competition and coordination among adjacent seaports*, Farnham, Ashgate
- Pallis A.A., Vitsounis T.K. & de Langen P.W., 2010, Port Economics, Policy and Management : Review of an Emerging Research Field, *Transport Reviews* 30(1), pp.115-161
- Plassard F., 1977, *Les autoroutes et le développement régional*, Paris-Lyon, Economica / Presses Universitaires de Lyon
- Offner J.-M., 1993, Les «effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique», *L'Espace géographique*, n°3, pp. 233-242
- Rimmer P.-J., 1977, A conceptual framework for examining urban and regional transport needs in south-east Asia, *Pacific Viewpoint* 18, 133-147
- Rodrigue J.-P., 2009, *The Geography of Transport Systems*, Routledge
- Sautter G., 1958, *Le chemin de fer Bangui-Tchad dans son contexte économique et régional*, Bangui : SCECFBT
- Sen A., 2000, *Un nouveau modèle économique développement justice liberté*. Paris, Odile Jacob
- Siegfried A., 1945, *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales*, Paris, Armand Colin
- Sorre M., 1948, *Les Fondements de la Géographie humaine*, tome 2 *Les fondements techniques*, Paris, A.Colin
- Stiglitz J., 2006, *Making Globalization Work*, W. W. Norton & Company
- Taaffe J.-T., Morrill R. and Gould P.-J., 1963, Transport expansion in underdeveloped countries, *Geographical Review* 53, pp. 502-529.
- Vallaux C., 1911, *Géographie sociale : le sol et l'état*, Paris, Doin
- Varlet J., 1992, Réseaux de transports rapides et interconnexions en Europe occidentale, *L'Information géographique*, n° 3, pp. 101-114.
- Vigarié A., 1979, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette
- Wallerstein I., 1989, *The Modern World-System, vol. III: The Second Great Expansion of the Capitalist World-Economy, 1730-1840's.*, San Diego, Academic Press.