

***Interdépendance entre territoire et infrastructures de transport cadrage
méthodologique***

La route, les moyens de transport ne sont ni au fondement ni les moyens ni les moteurs de l'échange et de la bonne fortune mais au contraire, sur un espace quelconque, quand préexistent des motifs d'échange, des pôles de production, un désir du dehors (...), alors des routes sont frayées, des techniciens innovent, des moyens de transport plus ou moins adaptés voient le jour (Harmelle, 1982).

Introduction

Une commune de la banlieue parisienne, Montreuil, desservie par le métro dès 1937, a été comparée dans l'évolution de ses variables socio-économiques et urbanistiques à des communes semblables mais atteintes quelques décennies plus tard par le réseau. Aucune différence n'a été mise en évidence. Sur près de deux cents ans, des corrélations ont été recherchées entre l'existence d'une desserte ferroviaire et la croissance économique des petites villes françaises de 5 000 à 20 000 habitants. Aucune interdépendance n'a été détectée. (Offner, 1993). Il est significatif que l'existence d'effets structurants que nous définissons ici comme l'existence de conséquences mécaniques (c'est l'idée qu'une cause entraîne systématiquement des effets) des infrastructures de transport sur le développement économique des territoires desservis a toujours passionné les chercheurs. Contestées par certains chercheurs et rejetées par les plus virulents, les mises en garde qui ont été avancées sur les effets automatiques des infrastructures de transport sur le développement des territoires restent encore aujourd'hui sur la scène du débat (Bonnafous, 1974 ; Plassard, 1977; Pumain, 1982, Offner, 1993 ; Chapelon, 1997 ; Plassard, 2003). Les positions des uns et des autres autour de la question des effets/impacts des infrastructures de transport sur le développement des territoires, nous ont engagée à proposer dans cette partie une approche à partir d'une vision systémique de l'interdépendance et les liens indissociables qui relie un territoire et son réseau de transport.

Ainsi, la problématique détaillée dans le premier chapitre de cette partie, soulève la question relative à la structuration des territoires par les réseaux de transport. Ici, les réseaux de transport sont considérés comme un sous-système du système territorial, par conséquent l'idée du réajustement permanent entre le territoire et les réseaux de transport est défendue. De ce fait, et à la lumière d'un large éventail d'études existantes, a été avancée l'idée selon laquelle les réseaux de transport contribuent à la transformation et donc à la structuration des espaces. Cependant, cette assertion est largement nuancée car si les réseaux jouent un rôle dans la structuration et l'évolution des espaces, leur implication est souvent difficile à appréhender et par voie de conséquence, il serait délicat dans le cadre d'une analyse spatiale, d'en dissocier l'influence que d'autres facteurs socio-économiques, voire culturels, peuvent jouer dans l'évolution et la structuration des territoires.

Trois grands chapitres sont à distinguer dans cette première partie. Dans un premier chapitre, sont discutés les éléments de corrélation qui s'établissent de façon étroite et complexe entre un réseau de transport et un territoire. Cette complexité est largement dépendante de l'organisation des réseaux de transport dans l'espace géographique où ils acquièrent une double dimension, d'abord au niveau spatial, puis temporel, rendant ainsi difficile toute analyse des relations et/ou interactions entre un réseau de transport et un territoire. Dans une seconde phase de ce chapitre, est mise en exergue l'existence d'un effet d'interaction entre réseau de transport et territoire. Enfin, au-delà du mythe *des effets*

*automatiques/immédiats*¹ de transport sur le développement des territoires, la troisième et dernière phase de ce chapitre s'emploie à mettre l'accent sur le rôle concret des infrastructures de transport dans la structuration et/ou restructuration des territoires.

Après avoir posé les bases de notre réflexion, nous présenterons dans le deuxième chapitre de cette première partie les caractéristiques de l'aire d'étude en considérant le fait que les espaces transfrontaliers sont le miroir des sociétés européennes, dans le sens où ils nous renseignent sur la nature et le fonctionnement de l'Europe, dans ce qu'elle a de plus diversifié et de plus uni. Aussi, ces espaces constituent pour les chercheurs qui s'y intéressent, de véritables laboratoires/lieux d'expérimentation où s'exprime l'identité européenne par le bas. C'est également dans les espaces transfrontaliers que se mesure la capacité de l'Europe à construire sa cohésion spatiale. Aussi, à l'heure européenne, étudier les espaces transfrontaliers revient à démontrer le fait que les territoires européens semblent de moins en moins marqués/déterminés par des frontières étatiques. En effet, les territoires, tout comme les citoyens, construisent des lieux de vie de moins en moins dépendants des lignes frontières, à travers des actions de coopérations diverses. Il en résulte que, très souvent, ce sont les actions de coopérations qui donnent naissance à des projets de territoire (projet de ligne à grande vitesse, construction d'une autoroute ou d'un aéroport (exemple Genève-France, etc.) devant les relier et les unir au sein d'une même communauté. Ces projets de territoire sont le reflet de la volonté des périphéries nationales (que sont les espaces frontaliers) de symboliser leur appartenance à la « communauté transfrontalière ». Cependant, tous les espaces frontaliers ne sont pas prêts à construire un projet de territoire transfrontalier, soit parce qu'ils n'ont pas forcément d'objectifs communs (parce que trop différents dans leur fonctionnement), soit parce qu'ils ne sont pas toujours conscients des bénéfices à retirer d'une intégration territoriale plus accentuée. Mais, parce que l'Europe s'implique de plus en plus dans les projets de territoires, et plus particulièrement dans les projets ferroviaires en établissant par exemple une politique de transport qui vise à rééquilibrer les territoires et à supprimer les goulets d'étranglement, les territoires qui jusque-là étaient réticents à une « intégration territoriale plus poussée » voient dans l'Europe une formidable opportunité de ne pas ou plus rester en marge de la dynamique européenne. Dans cette perspective, l'offre ferroviaire à grande vitesse peut tout à fait être considérée comme un moyen de favoriser l'intégration de l'espace européen, à l'image du projet LGV PACA et dont l'Union Européenne s'apprête à prendre en charge une partie du financement. C'est dans ce contexte européen qu'est proposée une méthode de diagnostic spatial de l'aire transfrontalière franco-italo-monégasque, jusque-là à l'écart des grands projets d'aménagement national et européen. Aujourd'hui, cet espace trouve dans le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur (LGV PACA) un moyen de constituer un axe fort du réseau européen à grande vitesse, à l'horizon 2020. Cette future infrastructure de transport a pour objectif implicite : (1) de valoriser la situation de cette

¹Nous préférons le terme effets automatiques au terme effets mécaniques qui est souvent utilisé dans la problématique de transport. Car nous pensons que ce qui est mécanique n'est pas forcément automatique. Et pourtant ce terme est souvent utilisé dans la géographie des transports pour faire référence à terme automatique. La définition du dictionnaire « Robert » nous conforte dans cette position.

région au cœur du corridor de l'arc méditerranéen, (2) de promouvoir son économie touristique et résidentielle, (3) de mettre en avant l'attractivité internationale générée en partie par la Principauté de Monaco, et (4) de faire de cette région, une nouvelle centralité à l'échelle régionale, nationale et européenne en améliorant l'accessibilité de la population résidente frontalière. Dans ce chapitre donc, sont exposées en premier lieu les différentes étapes théoriques d'un diagnostic spatial, applicable à tout territoire transfrontalier. Puis, en second lieu, cette démarche est transposée au cas particulier de l'espace transfrontalier franco-italien en y intégrant les conséquences possibles d'une infrastructure lourde de transport type TGV sur l'organisation spatiale de l'aire d'étude en question.

Le troisième chapitre est consacré aux différentes composantes du projet de LGV PACA. L'objectif de ce chapitre est double. Dans un premier temps, il décrit la nature du projet en le replaçant dans son contexte historique et socio-politique. Dans ce contexte, le débat public qui a eu lieu en 2005 reste un formidable outil d'évaluation et de connaissance de l'évolution de la future infrastructure de transport LGV PACA. Ce débat, auquel nous avons assisté, nous a renseignée sur les attentes des acteurs en termes de développement territorial mais aussi sur leurs visions souvent étroites de ce qui fait enjeu dans le contexte de la LGV PACA. Dans un second temps est proposé un tour d'horizon des enseignements à tirer de l'arrivée d'une ligne à grande vitesse en général. Cet exercice a permis d'isoler des éléments d'analyse pertinents pour la mise en évidence des effets territoriaux de la LGV PACA.

Chapitre 1. Structurer les territoires par les réseaux de transport : la mise en évidence de liens étroits et indissociables

1.1. Réseaux de transport et territoire : la complexité des rapports entre deux systèmes

Puisqu'il est admis que les réseaux de transport assurent échanges et relations en tous genres entre les hommes et leur milieu de vie, réseaux de transport et territoire, par les liens étroits qu'ils entretiennent, ne peuvent être traités séparément. Ainsi présenté, le territoire peut être défini comme un système ouvert, structuré par un ensemble de réseaux et doté d'un dispositif de gestion, au sein duquel se situent les acteurs du territoire en question. Dans cette perspective, le réseau de transport devient ce sous-système et/ou système technique, cet ensemble cohérent d'infrastructures qui s'inscrit dans le système territorial pour l'organiser, et par là même le structurer, en assurant les liens nécessaires entre les différents lieux qui composent le territoire (Kansky, 1963 ; Angel et Hyman 1972 ; Offner, 1991 ; Merlin, 1991 ; Mathis, 1996, 2000 ; Bonnafous, 1974, 1980, De Noüe, *et al.*, 1993 ; Pumain, 1982, etc.).

Afin de mieux appréhender la problématique réseau/territoire, il convient de la traiter sous deux angles, en abordant tant la dimension spatiale qui rend compte de diverses logiques liées à l'espace et à l'organisation d'un territoire, que la dimension temporelle qui fait appel au temps nécessaire aux acteurs pour arriver à la phase d'exploitation d'un réseau donné de transport. Souvent ce temps se compte en 10, 15, 20, voire 30 ans, dans le cadre de grands projets d'envergure (aéroport, ligne à grande vitesse, port, etc.).

1.1.1. La dimension spatiale des réseaux de transport

L'approche scalaire des réseaux de transport permet de déterminer l'importance de l'échelle géographique dans laquelle ces derniers s'inscrivent. On peut ainsi établir que les réseaux permettent et facilitent l'articulation entre les différentes échelles spatiales. Le besoin des sociétés humaines d'échanger et de communiquer entre elles, octroie aux réseaux de transport cette fonction de mise en relation de lieux différents et d'irrigation des territoires. Pour étayer nos propos, nous allons prendre l'exemple de la construction de l'Europe où l'on observe un processus de maillage des réseaux de transport initialement conçu au niveau des États-nations, et qui s'est progressivement étendu aux échelles spatiales transfrontalières, transnationales, favorisant ainsi la cohérence et la cohésion territoriale des territoires de l'Europe, tout en facilitant la circulation des personnes et des biens au sein de cet espace, devenu une large zone d'échange et de relations. Le cas de l'Europe en construction est intéressant à évoquer car, ici plus qu'ailleurs, se décline sans ambiguïté aucune, le rôle des réseaux de transport dans l'intégration de territoires jusque-là en marge des grands axes d'échanges. Il en ressort que la politique européenne de transport s'inscrit dans une volonté d'intégration des territoires par les réseaux de transport. En effet, pour faciliter l'intégration des différents espaces qui la composent, l'Europe s'est employée à étendre et interconnecter le réseau transeuropéen à grande vitesse en construisant des axes prioritaires. C'est le cas du

projet Lyon-Turin ou encore du TGV-Est mis en service en 2007 et qui entraîne dans son sillage, le projet TGV Est Européen appelé à relier l'ouest à l'est de l'Europe.

1.1.2. La dimension temporelle des réseaux de transport : la transformation de la « mesure » du temps

Autant que l'espace, un réseau de transport est appelé aussi à « maîtriser » et à « gérer » le temps de façon optimale. Cette exigence s'est accrue avec la technologie de plus en plus complexe des modes de transport. Au niveau du transport aérien (Concorde en son temps, 1980-2002 et, en 2008, l'Airbus A.380) comme au niveau de l'innovation qui s'est opérée sur du transport ferroviaire avec un bouleversement de la notion du temps participant ainsi à la modification de la dimension temporelle dans l'approche des réseaux de transport (Klein, 2001). Dans son ouvrage *L'homme à toute vitesse* (2000), Jean Ollivro s'emploie à démontrer comment les avancées technologiques ont participé à une modification exacerbée du comportement et de la perception des sociétés humaines à l'égard du temps. Désormais, le temps n'est plus tributaire du lieu et/ou de la distance mais du décuplement des vitesses de déplacement rendu possible par les différentes innovations techniques (Ollivro, 1999; 2000). Moins on met de temps pour parcourir une longue distance, plus le mode de transport sera jugé efficace par l'utilisateur car objectivement ce que l'utilisateur achète c'est du temps. Pour exemple, au-delà de 5 h de trajet de train, les usagers vont davantage privilégier l'avion plutôt que le TGV qui, dans ce contexte précis, apparaît comme moins approprié pour se déplacer. Cependant, au-delà de la performance technologique, la dimension temporelle des réseaux est aussi à rechercher au niveau de la réalisation des infrastructures de transport qui s'opère généralement sur un long terme (20 ans et plus), du fait des investissements lourds de longue durée et des coûts fixes importants mobilisés (souvent des milliards d'euros). Ces délais parfois très larges sont la résultante de nombreuses concertations entre les acteurs impliqués qui se traduisent le plus souvent en confrontations quotidiennes entre ceux qui souhaitent aménager et faire *évoluer* constamment le réseau de transport, et ceux qui ne veulent rien faire, soit parce qu'ils n'en voient pas la nécessité, soit dans un souci de *protection* de l'environnement. Toutefois, le désaccord entre acteurs à l'échelon local et régional, se résorbe souvent par l'arbitrage de pouvoirs publics de niveau supérieur, à savoir l'Etat, qui reste seul décisionnaire final. La preuve en est faite lorsqu'il y a litige sur l'adoption d'un tracé d'autoroute ou d'un tracé de ligne à grande vitesse, et où la décision finale appartient toujours à l'Etat.

1.1.3. Les « nœuds de réseaux » comme éléments d'articulations des échelles spatiales et temporelles

Les nœuds de réseaux à l'image des gares TGV ou des plateformes multimodales tels que les hubs (Roissy, New York, Londres, etc.), sont souvent retenus pour expliquer l'articulation entre les échelles territoriales et réticulaires. Un nœud peut être défini comme un point de jonction de différents tronçons d'un réseau (...). Il peut être une plateforme bimodale

ou plurimodale. C'est donc à la fois le lieu de connexion et l'organe qui garantissent la jonction entre différents modes de transport (Bavoux *et al*, 2005). Par essence donc, le nœud de réseau, assure l'interconnexion entre les différents modes de transport sur des échelles spatio-temporelles diversifiées. Le cas des hubs européens, à l'instar de Roissy Charles De Gaulle, illustre bien l'existence d'articulation entre échelles territoriales et temporelles des réseaux. En effet, dans ce lieu représentatif qu'est Roissy, sont assurées multitudes d'interconnexions à partir de divers modes de déplacement allant du réseau TGV au réseau intra-urbain (bus, taxis, etc.). Pour exemple, y sont réalisées des liaisons essentiellement aériennes ou entre avion et TGV pour des destinations de longue durée et de très longues distances (nationales et internationales), l'avion + bus/taxis pour des liaisons de courtes durées qui s'exercent au niveau intra-urbain. Indirectement, l'utilisateur de l'avion qui atterrit à Roissy apporte des informations sur la capacité de ce nœud à gérer des interconnexions scalaires, selon le mode de transport qu'il aura choisi par la suite pour atteindre son domicile et/ou son lieu de travail. Ce même usager exige une condition non négligeable : *optimiser au mieux son temps de déplacement* de manière à atteindre sa destination en passant le moins de temps possible dans les transports. Or, si le nœud de transport permet de relier facilement les territoires, au niveau des échelles spatiales, en revanche, les ruptures de charge qu'il impose font ressentir le poids des *contraintes temporelles* en constituant un handicap à la fois pour l'utilisateur, en termes de confort et de temps de trajet, et pour l'exploitant (en termes d'efficacité car les cadencements horaires ne peuvent pas toujours être assurés). Ainsi, les nœuds de transport et plus particulièrement les hubs, sont parmi les infrastructures de transport qui traduisent le mieux la complexité du fonctionnement des réseaux dans un espace-temps donné (Chi et Crozet, 2004 ; Bonnafous et Giret, 2002).

1.2. Réflexion sur le rôle des réseaux physiques dans la structuration des territoires

1.2.1. Analyse de la cohésion territoriale vue par l'Europe

1.2.1.1. La cohésion territoriale : un concept récent dans la politique régionale européenne

C'est un exercice difficile que d'essayer d'analyser en l'état, le concept de cohésion territoriale en Europe, même si ce concept fait actuellement figure de « vitrine » de la politique régionale de la communauté. En effet, ce concept est relativement nouveau dans les textes européens où jusque-là, étaient présents des concepts plus maîtrisés et plus en phase avec la politique européenne, tel le concept de *cohésion sociale* et/ou *cohésion économique*. C'est seulement au cours de la décennie 1980, que viendra s'ajouter dans les textes officiels européens le terme de *cohésion territoriale* « (...) La *cohésion territoriale* apparaît de prime abord comme un OVNI politique européen, un de ces amendements « cavaliers » que l'on glisse subrepticement dans un projet de loi afin de faire passer une disposition législative aux buts inavoués » (Grasland et Hamez, 2005, p. 98).

Le moins que l'on puisse dire en parcourant les divers textes européens depuis les années 1980, c'est que le concept de cohésion territoriale demeure relativement flou. Très souvent, *le troisième rapport sur la cohésion territoriale* (Commission Européenne-Politique Régionale)² est cité comme le document qui a été le plus explicite en abordant le concept de cohésion territoriale. Pourtant, il n'en demeure pas moins qu'il reste difficile pour les acteurs politiques, après lecture de ce texte, de comprendre son utilisation ainsi que *sa vraie traduction* dans le schéma de développement régional de l'Europe, (c'est l'exemple du SDEC qui repose essentiellement sur trois volets : le social, l'environnement et l'économie. Avec un volet *territorial* totalement abstrait pour ne pas dire absent) où le terme « territoire », contrairement à ceux d'environnement, d'économie et de social, se présente déjà comme étant très difficile à appréhender et à traduire par les « politiques » et dans les « politiques » d'aménagement des territoires européens. Cette difficulté apparaît de manière flagrante en 2008 quand il est demandé aux élus européens de définir le concept de cohésion territoriale et d'expliquer le vrai sens du terme « territorial », à la fin du débat/livre vert sur la cohésion territoriale.

Alors que l'annonce d'un livre vert sur la cohésion territoriale en Europe, a été perçue comme une phase importante et indispensable aux politiques de développement régional, le livre vert ne donne aucune indication précise sur ce que ce concept de cohésion territoriale veut vraiment dire pour l'Europe et ce qu'elle en attend. Il permet encore moins de comprendre comment ce terme devrait pouvoir être traduit de façon concrète dans sa politique régionale.

Le second exemple concerne la définition que l'Europe elle-même donne au concept de cohésion territoriale et les conséquences en termes d'objectifs qui ont découlé de cette définition : la cohésion territoriale est considérée d'abord comme *un moyen de promouvoir un développement harmonieux de l'ensemble de la communauté, celle-ci tendant au renforcement de la cohésion économique et sociale. En particulier, la communauté vise à réduire l'écart entre le niveau de développement des diverses régions et le retard des régions les moins favorisées* (art. 23 de l'Acte Unice Européen). C'est suite à cet article que deux objectifs ont été présentés. Dans l'objectif 1, les territoires éligibles sont les régions ayant un PIB/hab. inférieur à 75 % de la moyenne communautaire et devraient pouvoir bénéficier du fond structurel européen mis en place depuis 1988. Le PIB/hab. comme indicateur principal du fond structurel montre que l'Europe peine à faire la différence entre cohésion économique, cohésion sociale et cohésion territoriale. Dans l'objectif 2 de la communauté sont éligibles les pays ayant un taux de chômage supérieur à la moyenne communautaire et dont *la conversion industrielle* est encore très faible. En définissant ces deux types d'objectifs basés sur des critères purement économiques et sociaux, l'Europe manifeste son malaise et la difficulté qu'elle a à traduire (de façon concrète) dans sa politique de développement régional, le terme de cohésion territoriale.

²http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion3/cohesion3_fr.htm

Ces deux exemples montrent bien que le concept de cohésion territoriale est emprisonné dans sa dimension économique et sociale au regard des lois, traités et autres documents faisant foi pour l'Europe (Programme ESPON/³ 2002-2006). Nulle part dans ces textes, la dimension territoriale proprement dite peut être démontrée ni indiquée, tout au moins pas de la même manière que nous la percevons et concevons en géographie. Pourtant, c'est seulement en se situant à ce niveau qu'il est véritablement possible d'en mesurer ses effets potentiels sur les territoires et de fournir aux acteurs des indicateurs de mesure, des outils et autres méthodes qui leur permettraient d'intégrer cette notion dans leurs différentes phases de prise de décision. Pour cela une définition très géographique du concept de cohésion territoriale doit être mobilisée. La section suivante propose une définition aux dimensions multiples de la notion de cohésion territoriale.

Les scientifiques et autres chercheurs en sciences humaines et sociales se sont saisis du terme de cohésion territoriale pour aider les acteurs à l'appréhender et à l'intégrer dans leurs prises de décision (Faludi, 2004 ; ESPON 3.2, 2004). La nécessité pour l'Europe de faire appel aux chercheurs pour mettre en place un indicateur européen de cohésion territoriale dénote l'importance de ce terme dans la démarche européenne de développement équilibré des régions. En effet, dans leurs travaux, Claude Grasland et Gregory Hamez proposent un indicateur de cohésion territoriale européen. Les deux chercheurs, en relevant la double difficulté de leur tâche « La mise au point d'un indice européen de cohésion territoriale est à la fois un problème scientifique (exploration des solutions possibles) et un problème politique (utilisation potentielle de cet indicateur pour l'attribution d'aide aux régions en difficultés » (Grasland et Hamez, 2005, p. 97), soulèvent également la difficulté à construire cet indicateur dans la mesure où il existe un panel de solutions et/ou d'indicateurs possibles.

³ESPON est l'acronyme de European Spatial Planning Observatory Network que l'on traduit habituellement en français par Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen, ou ORATE. Ce programme scientifique et politique, réalisé au cours de la période 2002-2006 à l'aide de crédits INTERREG pour le compte de la DG Regio et des ministres en charge de l'Aménagement du territoire, a pour vocation de constituer un réseau scientifique apportant une expertise sur l'ensemble des questions de politique régionale et de planification territoriale. Pour plus de détails, on peut se reporter à la présentation qui en a été faite dans la revue **Territoires 2020** (Cattan, Grasland, 2003) ou au site internet du programme (<http://www.espon.lu>) et de son point focal français » (Grasland et Hamez, 2005).

Encadré 1 : Cohésion territoriale en Europe : Rappel historique et dates importantes

Entre 1980-fin des années 1990

- **1986** ; la « politique de cohésion » apparaît en 1986 dans l'Acte Unique Européen (AUE).

- **1997** ; l'article 7 du traité d'Amsterdam (1997) qui a fait émerger le thème de la cohésion en Europe

Année 2008

- **6 octobre**, Danuta HÜBNER, commissaire européenne chargée des affaires régionales annonce la publication d'un livre vert sur la cohésion territoriale [lieu : Bruxelles].

- **24 octobre**, assises de la subsidiarité, au Sénat [lieu : Paris]

- **30 et 31 octobre** : conférence sur la cohésion territoriale et l'avenir de la politique de cohésion [lieu : Paris].

- **24-26 novembre** : réunion informelle des ministres européens chargés de l'aménagement du territoire [lieu : Marseille]

- **2009** ; juin, 6^{ème} rapport d'étape sur la cohésion économique et sociale

Prévisions

- **2010-2011** : Débats budgétaires

- **2014-2020** : Programmation de la nouvelle politique régionale de l'UE

1.2.1.2. Quelle définition pour le concept de cohésion territoriale ?

Les géographes ont apporté une définition au concept de cohésion territoriale : *la cohésion territoriale est une notion à la fois multisectorielle et multiscalaire ; elle doit être comprise de façon non statique mais évolutive, et doit être intégrée aux politiques dans une « gouvernance multiniveaux »* (Grasland et Hamez, 2005). Dans cette définition, se côtoient les dimensions de territoire, d'échelle et de temps. À travers celle-ci, c'est l'importance des échelles – échelle spatiale (fonction des territoires : dimensions économique, sociale et environnementale) et échelle temporelle (évolution et dynamiques territoriales) – qu'il est nécessaire de mettre en évidence dans le cadre de l'appréhension du concept de cohésion territoriale. C'est donc le territoire, dans toutes ses composantes (dimension plurisectorielle et plurifonctionnelle) et le temps dans sa durée et son écoulement (temps/termes court, long et moyen) qu'il faut prendre en compte pour comprendre ce qu'est la cohésion territoriale. Cette définition, en montrant la dimension spatiale et temporelle de la cohésion territoriale, va donc au-delà de celle de la communauté qui semble réduire la cohésion territoriale à une équation devant amoindrir les disparités économiques entre différentes régions européennes, alors qu'elle est beaucoup plus complexe. Cette complexité tient au fait que la dimension territoriale est au cœur des processus qui font la « cohésion territoriale » et qui font appel aux multiniveaux, niveau local, d'abord, et niveau régional, à l'échelle européenne. C'est cette prise en compte de l'imbrication et de l'emboîtement des différentes échelles qui est souvent malaisée, et qui pourtant, s'avère fondamentale pour appréhender ce concept et par conséquent l'intégrer de façon efficace dans les différentes politiques d'aménagement du territoire européen.

Si l'appréhension du terme cohésion territoriale, est mal aisée, c'est qu'elle implique une prise en compte de la dimension spatiale et temporelle, que l'Europe n'introduit pas dans ses

directives. L'un des principaux apports des géographes au programme ESPON est d'avoir démontré l'importance de ces deux dimensions.

1.2.1.3. La dimension spatiale et temporelle du concept de cohésion territoriale

La cohésion territoriale s'avère être un élément central de la politique régionale européenne car son ambition se décline sur une large sphère géographique. En effet, son champ d'application s'est multiplié et embrasse à la fois les dimensions européenne, régionale et locale. Par conséquent, pour assurer la cohésion territoriale, il apparaît avant tout nécessaire qu'il y ait une coordination entre chaque espace géographique, y compris au sein d'un même espace. Il est évident que cette démarche de solidarité entre les territoires devrait catalyser une meilleure cohésion sociale. Or, pour que les principes de cohésion spatiale et sociale soient appliqués concrètement, l'implantation d'infrastructures de transport apparaît comme la solution optimale. Il n'en demeure pas moins que l'accessibilité représente pour l'Europe, un aspect majeur de la cohésion territoriale, si l'on considère que l'ensemble des citoyens européens doit pouvoir avoir accès aux biens et services, peu importe leur ancrage géographique au sein de l'Union européenne (De Boe et Grasland, 1999 ; Vandermotten, 2002 ; Davezies, 2002 ; Grasland, 2004). Par conséquent, le rôle prépondérant qu'exerce l'accessibilité pour assurer pleinement la cohésion territoriale vient légitimer la mise en place d'un réseau ferroviaire à grande vitesse. L'objectif d'un tel réseau est de faciliter dans un premier temps l'accès aux principales métropoles européennes. Mais son ambition ne s'arrête pas là puisque le réseau ferroviaire à grande vitesse continue de se déployer et de multiples projets sont à l'ordre du jour en vue de constituer les futures liaisons vers les territoires transfrontaliers. Ainsi, des liaisons devraient être établies entre l'axe Lyon-Turin et Perpignan-Figueras. Plus tard, la ligne de TGV-Est constituera un nouveau réseau de connexion entre Strasbourg, Stuttgart, Francfort, ainsi que la Suisse. Colmar, Mulhouse, Bâle, Zurich, etc., devraient pouvoir bénéficier de ce projet.

Toutefois, l'idée défendue par l'Europe et qui consiste à favoriser la cohésion territoriale à partir des infrastructures de transport (autoroutes et réseaux à grande vitesse par exemple) a ses limites. Il ne suffit pas de relier des territoires par une infrastructure moderne de transport pour créer un espace structuré ou même cohérent. Comme nous allons le voir dans les différents exemples que nous présentons dans cette section, l'infrastructure certes peut favoriser et améliorer l'accessibilité d'une ville, mais elle a aussi des effets pervers. En desservant certains territoires et pas d'autres au sein d'une même région, l'infrastructure perturbe l'organisation préexistante, et crée donc une forme de déstructuration/restructuration. Pour illustrer nos propos, nous allons nous appuyer sur les travaux de Philippe Mathis (Mathis, 1996a et 1996b) en prenant l'exemple de deux autoroutes. L'autoroute A28 et l'autoroute des Estuaires desservent toutes deux l'Arc Atlantique. Le positionnement de ces deux infrastructures de transport dans l'espace géographique fait que la première participe à renforcer et à structurer le bassin parisien en mettant, à une heure de Paris, la ville du Mans et celle de Tours tout en éloignant ces deux villes du Maine-et-Loire, pourtant proches

géographiquement l'une de l'autre. Il est plus facile aujourd'hui pour un habitant de Tours et/ou du Mans de se rendre à Paris, qu'un habitant du Mans de se rendre à Tours et vice versa. De ce fait, cette autoroute est considérée comme un contournement autoroutier de l'agglomération parisienne, plus que comme une autoroute visant à renforcer l'organisation spatiale de cette région (en favorisant par exemple le rôle de nouvelle centralité pour Tours ou pour le Mans) ; celle-ci devient une sorte de « périphérie » de la région parisienne, créant ainsi une forme de dépendance entre ces villes et Paris. En revanche, la seconde autoroute, l'autoroute des estuaires, en longeant les quatre grands estuaires de la façade Atlantique (Manche-Atlantique, la Somme, la Seine, la Loire et la Garonne), évite le bassin parisien et relie directement ou indirectement la Bretagne aux Pays de la Loire, la Haute et la Basse-Normandie en passant par la Rochelle et contribue plus à renforcer la structure de l'Arc Atlantique et à positionner cet Arc de façon stratégique au niveau européen, dans la mesure où l'objectif de l'Europe à travers cette autoroute est de relier la Belgique et l'Espagne. Ce qui montre que chaque infrastructure à sa propre nature et que même si elles ne sont pas éloignées l'une de l'autre, elles divergent dans leur rôle en fonction de l'échelle considérée. Vues par l'Europe, ces deux infrastructures jouent un rôle identique qui est celui de renforcer la cohésion économique et sociale de l'Europe, d'autant plus que ces dernières se situent précisément dans la partie qui renferme l'essentiel du dynamisme industriel et commercial de l'Europe : c'est la fameuse diagonale sud-ouest/nord-est qui va de la Randstad en passant par la Ruhr, le bassin londonien jusqu'à la péninsule ibérique. L'Europe semble donc ne mettre en avant que les effets bénéfiques de l'infrastructure dans sa politique d'aménagement régional. Pourtant, ce qui est bénéfique à un certain niveau ne l'est pas forcément à un autre niveau (c'est le jeu des échelles). Certes, cette cohésion est décelable et nous allons le voir dans les exemples retenus, mais simplement à une certaine échelle, car manifestement les effets de l'infrastructure sont très fragmentés (Davezies, 1997) et ceci tient à la complexité des échelles. Cette fragmentation est illustrée par les échelles spatiales car les infrastructures de transport, en rapprochant des territoires à l'échelle européenne (Paris-Londres ; Milan-Paris, etc.) dans le même temps, vont favoriser l'éloignement de différents territoires au sein d'une même région. L'exemple du réseau français à grande vitesse, le réseau le plus important d'Europe, est très parlant. Ce réseau est conçu de telle sorte que toutes les lignes doivent d'abord être reliées à la capitale, Paris, résultat d'une longue tradition jacobine/centralisatrice. Et ceci ne va pas sans conséquences car le TGV, en reliant Paris avec les principales villes françaises, crée aussi des vides relatifs c'est-à-dire des territoires traversés mais non desservis, créant ainsi des « vallées isolées », des territoires intermédiaires condamnés à rester plus ou moins éloignés des zones de fortes compétitivités, des centres de décisions. Ce phénomène a des retombées à l'échelle locale (perte d'attractivité économique et démographique, émergence de territoires exclus et déserts, inégalité de développement, délocalisation d'activités vers des espaces desservis ou vers des espaces bénéficiant de très bonnes fréquences des trains ou de très bons systèmes de rabattements, etc.) comme l'indique d'ailleurs Valérie Mannone en 1995 (Mannone, 1995) en ces termes : *Avec l'augmentation*

des vitesses, les espaces intermédiaires non desservis s'effacent au profit des villes qui renforcent ainsi leur polarisation. On peut donc se demander de quel territoire l'Europe promeut la cohésion. Il semblerait que sa définition de « territoire européen » s'arrête tout simplement aux grandes agglomérations qui assurent son rayonnement.

En prenant pour référence la LGV Est-Européen en Champagne-Ardenne, les travaux de Sylvie Bazin *et al.* (2009) en l'occurrence soulignent les conséquences sur la cohésion territoriale d'un réseau ferroviaire à grande vitesse. Les chercheurs ont fait un constat prégnant : la ligne de TGV Est-Européen a permis de rapprocher de Paris, mais aussi d'autres capitales européennes comme Londres, la ville de Reims qui a vu s'affirmer son positionnement européen en trouvant une nouvelle centralité (toute chose égale par ailleurs). Mais, l'irruption du TGV Est-Européen a comme effet pervers le renforcement du rôle de transit de la région Champagne-Ardenne – considérée comme une zone périphérique – entre la capitale et les grandes métropoles allemandes telles que Franckfort ou Stuttgart. Par ailleurs, en se rapprochant de Paris, Reims perd sa dynamique spatiale et tend à s'éloigner progressivement de son environnement proche. Avec la mise en service de la ligne TGV entre Paris et Reims, les fréquences vers la capitale se sont améliorées – temps de parcours et tarifications réduits – tandis que les fréquences vers les communes limitrophes de la capitale champenoise telles que Saint-Dizier, Bar-le-Duc et Châlons-en-Champagne, se sont dégradées en raison de la diminution de la desserte. En d'autres termes, l'arrivée du TGV à Reims n'a pas produit un effet polarisant. Manifestement, en créant une ligne à grande vitesse, il apparaît difficile de concilier une cohésion territoriale européenne avec une cohésion territoriale à l'échelle régionale ou locale. Ce constat interpelle sur la possibilité de privilégier la cohésion territoriale à dimension européenne sans pour autant négliger la cohésion territoriale à l'échelle régionale ou locale. Les exemples précités et les éléments recueillis au cours de notre approche de la dimension spatiale de la cohésion territoriale ont permis de conclure que la cohésion territoriale dans l'espace géographique européen présente certaines carences d'un point de vue multiscalair et multiniveaux.

Quant à la dimension temporelle de la cohésion territoriale, elle est bien réelle, comme l'indiquent les conclusions de la réunion des ministres de l'aménagement du territoire qui s'est tenue à Rotterdam en novembre 2004, qui soulignent que *l'approche de la cohésion territoriale doit être non seulement intégrée (c'est-à-dire faire partie de l'ensemble des politiques mises en œuvre, quel que soit le niveau de décision), mais aussi à long terme* (ESPON, 2004). La prise en compte par les acteurs politiques (élus européens), de la nécessité du long terme dans la politique européenne d'aménagement, est révélatrice de la nécessité perçue par ces acteurs d'anticiper les politiques d'aménagement visant à promouvoir la cohésion territoriale en Europe. De ce fait, pour le chercheur, la nécessité d'une réflexion de prospective territoriale prend toute son importance dans le cadre de la mise en place de politiques opérationnelles pour l'aide à la cohésion territoriale en Europe. Une réflexion

prospective qui implique l'analyse des évolutions possibles du territoire européen dans les décennies à venir.

Si cette cohésion du territoire européen doit impérativement passer par l'existence de réseaux de transport, alors, il devient légitime de se demander dans quelle mesure les infrastructures de transport contribuent à la structuration du territoire européen ? Comment le territoire est-il appréhendé dans sa relation avec les réseaux de transport qui l'irriguent ? Ce sont là des questions qui feront l'objet de réflexions et de discussions dans les lignes qui vont suivre.

1.2.2. L'« effet structurant » des transports sur le territoire : un concept, au banc des accusés

Tout comme la distance et l'espace, le territoire est l'un des concepts centraux de la géographie mais aussi l'ethnologie comme le montrent les travaux de Cl. Lévi-Strauss dans son « anthropologie structurale » publiée en 1958. Il ne s'agit pas ici de revenir sur l'éternel débat entre espace et territoire. Il est plutôt question de repositionner dans le cadre de l'organisation des espaces le concept de territoire. Et pour cela, il s'avère nécessaire de faire un rappel des fondamentaux de ce concept.

C'est volontairement que nous ne proposerons pas dans cette section, « UNE » définition d'un « AUTEUR » du concept de territoire, car nous pensons d'une part que ce concept est très ouvert pour se laisser enfermer dans une seule définition, ce qui d'ailleurs pourrait participer à l'appauvrir scientifiquement, et d'autre part qu'il demeure encore difficile pour les géographes de donner une définition univoque à chacune des notions d'espace et de territoire. Cette difficulté vient certainement du fait que nous sommes en présence de notions polysémiques qui restent difficiles à définir (Bailly, 1991). Notre démarche consiste donc à dépasser cette difficulté ainsi que toute définition figée et de proposer, en fonction des fondamentaux qui accompagnent notre problématique (réseaux et territoire), une compréhension du concept de territoire.

Le territoire peut être compris comme un système de lieux organisés selon un certain référentiel/héritage (historique, géographique – situation dans l'espace et relief –, politique, économique, social, etc.). Si tel est le cas, nous pouvons le définir comme étant un système complexe⁴(Moine, 2006) qui combine à la fois la notion d'« espace de vie », dont les trajectoires dépendent d'héritages multiples qui le façonnent et le structurent, et celle d'« espace approprié » par un individu ou groupe d'individus, ce qui dans un sens renvoie à un ensemble de comportements spatialisés. L'horizontal et le vertical, l'espace et le temps s'interpénètrent car les individus et les groupes s'approprient successivement les territoires à des moments différents (Le Berre, 1992). Le territoire est le réceptacle des activités économiques et sociales, mais aussi des réseaux viaires visant à faciliter les relations et les

⁴Le caractère complexe des systèmes spatiaux, ainsi que la notion de complexité sont présentés dans la deuxième partie de cette thèse.

flux qui se tissent au sein d'un même « espace géographique » et entre différents « espaces géographiques ». Il est aussi un espace d'agents ou un espace d'acteurs, ces agents étant des individus qui représentent les sphères économique, politique, sociale et culturelle, prenant des décisions intelligentes et parfois absurdes pour assurer le fonctionnement des territoires. Ce sont donc les articulations et interactions existantes entre tous ces types d'espaces qui font le « TERRITOIRE ». Aussi, c'est à la confluence de tous ces espaces qu'il faut se situer pour déterminer, dans le cadre de la réflexion portant sur la structuration des territoires par les réseaux, ce qui relève du mythe et ce qui relève de la réalité.

NB : Pour François Plassard, c'est Maryvonne Le Berre qui apporte l'une des définitions les plus pertinentes de la notion de territoire qu'elle définit comme *la portion de la surface terrestre appropriée par un groupe social pour assurer sa reproduction et la satisfaction de ses besoins vitaux* (Plassard, 2003).

La question de la structuration des territoires par l'infrastructure de transport amène à parler du concept d'«effets structurants des transports » qui a longtemps été débattu, et ce débat se poursuit Incontestablement, ce paradigme de la causalité entraîne dans son sillage réalités et mythes de nature politique et scientifique. Jean-Marc Offner fait partie de ceux qui se sont penchés très tôt sur la question de la mystification des effets structurants des infrastructures de transport (Offner, 1993). Dans ses différents travaux, le scientifique montre, en s'appuyant sur la richesse et la diversité des enseignements des travaux empiriques et de réflexions théoriques (Marshall, 1920 ; Lösch, 1954 ; Hoover, 1955 ; Haggett and Chorley, 1972 ; Hyghway Research Board, 1971 ; Federal Hyghway Administration, 1976), qu'il demeure encore difficile de démontrer la relation de cause à effet (au sens mécanique du terme) entre infrastructures de transport et structuration du territoire par les transports. Il semblerait donc que, face à la difficulté de faire cette démonstration, les chercheurs tout comme les politiques aient cherché à combler cette faiblesse en mystifiant le concept d'effets structurants. Rappelons d'ailleurs à cette occasion que, selon le dictionnaire, un effet est ce qui est produit par une cause. Tout simplement.

Sur le plan scientifique, nombreux sont les écrits mettant en doute les relations de cause à effet entre réseaux et structuration des territoires. Au premier rang desquels figurent les travaux de François Plassard en 1977, à propos des autoroutes : *La vision simpliste de mécanisme de cause à effet ne peut être conservée dès qu'on étudie les relations entre autoroutes et développement régional (...). Il faut affirmer clairement que de telles déclarations sur les bienfaits des autoroutes, nombreuses chez les hommes politiques, ne reposent sur aucun fondement scientifique (...). L'introduction de la notion de potentialité semble être une des voies efficaces qui permettent ce changement de concept* (Plassard,

1977). Une réflexion voisine est intégrée dans les conclusions des travaux que la DATAR a menés en collaboration avec le LET, l'INRETS, la SNCF, (1986), à propos des effets socio-économiques du TGV en Bourgogne et Rhône-Alpes : *On observe un écart entre les changements importants et quasi immédiats introduits par le TGV dans la mobilité des personnes et la lenteur d'apparition des effets dits « structurants » qui pourraient lui être imputés. Les répercussions du TGV sur les zones desservies ne sont pas automatiques. Aussi, convient-il de s'affranchir de discours qui établirait une relation déterministe* (DATAR et al., 1986 cité par Plassard, 2003) Le troisième exemple est extrait des récits de voyages de 1789 de l'explorateur anglais Arthur Young rapportés par Claude Hamelle en 1985, qui s'émerveille de l'état des routes françaises en parcourant la route royale de Paris à Toulouse : *Elles sont les plus belles d'Europe, les mieux construites, les mieux entretenues, les plus larges. Mais elles sont désespérément vides de trafic, alors que les chemins boueux et malcommodes de l'Angleterre de l'époque sont encombrés de charrois.* N'est-ce pas là l'illustration que ce n'est pas l'infrastructure qui structure le territoire, mais que celle-ci s'inscrit déjà dans un espace structuré (ou en voie de structuration) grâce à un existant préalable ? N'est-ce pas là la preuve qu'il faut cesser d'*isoler* la variable *infrastructure de transport* de son environnement et adopter une démarche *systémique* qui seule peut permettre d'appréhender des dynamismes structurels où s'inscrit inévitablement l'ensemble des projets de territoire (infrastructure de transport, construction d'un complexe sportif, construction d'un centre d'affaires international, etc.) ? Isoler la variable « infrastructure de transport » n'est-ce pas là le risque pour le scientifique de tomber systématiquement dans le piège du *déterminisme technologique* ? Les trois exemples présentés ci-dessus sont assez représentatifs du malaise des scientifiques quand il s'agit de démontrer l'existence d'effets structurants, et donc l'idée d'un quelconque déterminisme technologique sur les territoires desservis par les grandes infrastructures de transport (autoroute, TGV, aéroport) (Offner, 1980, 1993).

Il semble donc que même si la notion d'effet structurant est contestable et qualifiée souvent de « notion sans fondement » qui entraîne des doutes scientifiques, ce paradigme de la causalité qui implique d'ailleurs une vision plus que déterministe des rapports entre réseaux et territoires garde une valeur d'usage très forte dans la communauté scientifique et au sein des pouvoirs publics, surtout ceux en charge de l'aménagement du territoire. Force est de constater que même si ce concept est très critiqué, jusque-ici, aucun autre concept n'a suffisamment convaincu pour le remplacer. De plus, ce concept bénéficie d'un succès certain auprès des élus locaux qui s'en servent pour donner de l'épaisseur à leur rhétorique, et par là même, convaincre la population de disposer d'un TGV ou d'un aéroport afin de dynamiser l'économie. Il suffit d'assister aux débats publics qui précèdent la mise en place d'une infrastructure lourde de transport (conformément à la loi) pour saisir toute la dimension politique de ce concept. L'infrastructure de transport est présentée dans toutes les sphères politiques comme un outil d'aménagement qui apporterait un dynamisme économique à un pays ou à une région. De même, les infrastructures de transport, du train du XIX^e siècle au

TGV du XX^e siècle, demeurent pour les politiques un gage de progrès et de modernité pour les acteurs des territoires et donc un symbole des modes actuels d'aménagement urbain. Aussi, à la place du concept d'effets structurants des infrastructures de transport, ne devrait-on pas plutôt parler *d'effets stimulants* des infrastructures de transport ? C'est le territoire avec ses forces et ses faiblesses, son potentiel et son niveau de dynamisme qui détient les ressources nécessaires en lui pour se structurer. C'est donc à l'intérieur du système qu'il faut rechercher les interactions, les échanges et toutes formes de relation qui favorisent les dynamiques et les transformations spatiales et non pas à partir de l'infrastructure de transport. Dans notre vision, le transport n'est qu'une composante du territoire parmi d'autres, et de ce fait, ne peut pas à lui seul être à la source de sa structuration : *La route, les moyens de transport, ne sont ni le fondement ni les moteurs de l'échange et de la bonne fortune mais au contraire, sur un espace quelconque, quand préexistent des motifs d'échange, des pôles de production, un désir du dehors (...), alors des routes sont frayées, des techniciens innovent, des moyens de transport plus ou moins adaptés voient le jour* (Harmelle, 1982). L'idée d'effets stimulants des infrastructures de transport sur le territoire n'est ici qu'une proposition qui rejoindrait l'idée déjà acceptée par la communauté scientifique qui consiste à considérer une nouvelle offre de transport comme un facteur d'accélération et d'amplification de tendances structurelles préexistantes. Toutefois, comme d'autres propositions avant lui, le concept *d'effets stimulants* risque lui aussi de ne pas trouver écho (exemple de la notion de potentialité de Plassard (1977) ou encore de congruence de Offner (1980) à la place de la notion d'effet structurant), car les paradigmes sont difficiles à abandonner tout comme il n'est pas toujours facile de s'affranchir des relations de causes à effets. On en restera ici à la suggestion en attendant que les conclusions de cette recherche en fassent la démonstration.

Si toutes les mises en gardes à l'encontre du mythe qui accompagne le concept d'effets structurants des transports n'ont pas souvent été entendues par la communauté scientifique, c'est certainement au politique que l'on doit encore plus son maintien. Facile à utiliser et à « manipuler », véritable « arme » de communication du fait de la légitimité que lui a octroyé le « scientifique », le concept d'effet structurant est certainement parmi ceux que les acteurs des territoires se sont le plus appropriés en l'intégrant à toutes leurs stratégies de communication dans le cadre de l'aménagement des territoires. Cette notion sert plutôt à convaincre l'opinion publique et à faire accepter un projet (financièrement et politiquement). La preuve en est que les transports plus généralement, et les infrastructures lourdes du type grande vitesse (TGV, aéroport), sont automatiquement considérés par les acteurs politiques comme entraînant de façon systématique le développement économique des territoires. Aussi, les transports sont devenus pour les décideurs une « aubaine » à saisir pour garantir la « structuration » de leurs territoires. Il s'agit plus pour le politique de convaincre que l'infrastructure ne peut qu'avoir des conséquences positives (si le projet est bien mené) que d'apporter la démonstration réelle des effets territoriaux. Il suffit de regarder les études commandées par les décideurs (dans les bureaux d'études, les universités et autres agences

d'urbanisme) pour être présentées lors des débats publics, pour comprendre combien le mythe de « l'effet structurant » participe à légitimer a posteriori l'action des élus.

Du point de vue historique, l'abus du terme « effets structurants » est relativement récent. C'est à la fin du XIX^e siècle et début XX^e avec la naissance de réseaux techniques modernes (tramway par exemple ou encore les télécommunications), que ce concept se présente comme un leitmotiv pour les élus. Des débats sur le tramway ou les métros du XIX^e (Cottureau, 1969 ; Larroque, 1985) aux débats publics sur les autoroutes, les TGV et les tramways du XX^e, les villes, ou plutôt leurs élus, se sont toujours livrés à des « batailles politiques féroces » pour disposer des réseaux les plus modernes (gares TGV, échangeurs autoroutiers, aéroports, etc.) car convaincus que ces infrastructures sont le moyen le plus direct d'assurer un développement économique de leurs territoires. Mais, c'est certainement la conclusion du colloque TGV et aménagement du territoire qui s'est tenu au Creusot en 1990, prononcée par Jean Frébault, alors directeur de l'Urbanisme au ministère de l'équipement en 1989, qui met plus en garde sur le mythe politique des effets structurants des infrastructures de transport: *Il faut faire très attention au mythe des retombées automatiques des TGV, ou des gares TGV, sur une ville, sur son développement économique. On sait qu'il n'y a pas d'effet systématique, s'il n'y a pas de véritable dynamique locale, et il est de la responsabilité des élus et des acteurs économiques de la mettre en place. Le TGV accélère ou amplifie les situations favorables ou défavorables. Il ne les crée pas à partir de rien. La valorisation de l'effet TGV à partir d'une ville ou d'une région dépend très largement de la politique d'offre qui sera mise en place et du dynamisme des acteurs locaux. En clair, s'il n'existe pas de réelle stratégie de développement pour exploiter l'avantage du TGV, non seulement ce dernier ne sera d'aucun secours, mais il risque au contraire de peser comme un handicap. En effet, comme l'on montré de nombreux intervenants, le TGV joue à la fois comme une pompe refoulante et comme une pompe aspirante. Il peut amener des richesses, il peut également contribuer à vider une région de son potentiel de matière grise au profit d'une métropole plus dynamique* (Offner, 1993). Pourtant, ce discours semble ne jamais avoir trouvé une oreille attentive car en 2006, soit seize ans plus tard, on peut lire dans le programme du colloque intitulé « Grande vitesse ferroviaire : quelles retombées pour les collectivités locales ? » organisé à Reims le 8 mars de la même année pour préparer l'arrivée du TGV Est-Européen, un atelier/table ronde intitulé : *La gare, un élément structurant indispensable*. Cet intitulé montre qu'à la présence d'une gare ferroviaire nouvelle est fréquemment associé le mythe d'un développement économique. Pourtant l'effet d'entraînement résultant de la réalisation d'une gare TGV est loin d'être évident (Ollivro, 1995). En introduction du colloque, le mythe des effets structurants est soulevé. En effet, on peut lire dans la synthèse du colloque (page 4) les lignes suivantes : *La présence d'une ligne à grande vitesse est indispensable au développement d'un territoire, mais elle n'est pas suffisante. Comme l'illustrent différents échecs d'aménagement, le mythe des « effets structurants » est dépassé. Tout le monde s'accorde à dire que le TGV est un moyen et non une finalité. Il n'est que ce que l'on en fait* rappelle Fabienne Keller, Maire de Strasbourg. Cette prise de conscience permet de susciter

une réflexion commune et de définir des actions concrètes pour faire du TGV un outil de développement économique et territorial (Reims Métropole, synthèse du colloque du 8 mars 2006). Si le début du discours semble montrer une prise de conscience du mythe, on voit bien à la fin du discours que les acteurs ou autres participants du colloque continuent à considérer le TGV comme un outil de développement économique et territorial, mais sans jamais en apporter la preuve. On peut donc se demander si le mythe est vraiment dépassé, pourquoi continuer à lui accorder un atelier entier lors d'un colloque aussi important (cf. titre de l'atelier : « La gare, un élément structurant indispensable »). C'est clair, le mythe est loin d'être dépassé, il perdure, mais pourquoi ? Au-delà de toutes les raisons qui peuvent être présentées à cette question, il y en a deux qui semblent majeures.

La première raison que nous pouvons avancer est la suivante : il y a mythe parce que le concept d'effet a tout simplement trouvé une légitimité auprès des scientifiques qui pourtant continuent à réfuter l'idée d'effets mécaniques. Aussi, les chercheurs, en acceptant de s'adonner à l'exercice qui consiste à évaluer les effets socio-économiques des TGV sans toujours en apporter la preuve absolue, ne jouent-ils pas le jeu des acteurs ? Si dans un premier temps il semble que c'est le scientifique qui ait donné à l'acteur sa légitimité d'action à travers le mythe de l'effet, tout porte à croire aujourd'hui que c'est l'acteur qui permet au scientifique de justifier l'utilisation continue de ce terme à travers des commandes portant sur des études d'impact.

La deuxième raison est que le mythe perdure parce que jusque-là les études de référence se sont davantage intéressées à l'infrastructure de transport comme objet technique qu'au territoire lui-même, considéré dans ce cas comme simple support au réseau, ce qui peut conduire à nier ses dynamiques structurantes préexistantes. Ce constat nous a amenée à penser autrement et à préconiser dans cette recherche une entrée territoriale, seule manière de détecter le potentiel préexistant des territoires. Ce qui signifie que c'est une entrée par le territoire et non par l'infrastructure qu'il faut privilégier, si on veut démontrer l'apport du TGV sur les territoires, ou en tout cas si l'on veut identifier ses effets stimulants. Dans ce cas, il est important de réfléchir sur la manière dont un territoire devrait être appréhendé dans sa relation au réseau physique. Car, au final, il s'agit bien de cela.

1.2.3. L'« effet déstructurant » des politiques de transports : une réalité visible dont on parle peu

Alors que les « effets structurants » des transports en général, et plus spécifiquement du TGV sont sujets à controverse, les effets qu'ils ont sur la déstructuration des espaces sont incontestables. En effet, en France l'implantation d'une infrastructure à grande vitesse relève d'une stratégie spatiale visant à rapprocher les grandes métropoles françaises de la capitale parisienne en réduisant au minimum la durée des trajets et la fréquence des arrêts, ce qui représente un avantage financier. Or, si cette stratégie comporte certains avantages, en l'occurrence financiers, il n'en demeure pas moins qu'elle contribue aussi à la déstructuration de l'organisation d'un territoire car toute amélioration des réseaux va, dans le premier cas, rapprocher les villes de Paris tout en les éloignant relativement les unes des autres, alors que,

tel-00569939, version 1 - 25 Feb 2011

dans le second cas, le rapprochement de Paris s'accompagnera aussi d'un rapprochement des pôles régionaux entre eux ! *Le bénéfice du TGV, bien que plus ou moins intense, est indispensable pour les grandes villes qu'il relie. Mais, localement, il peut entraîner une dégradation relative ou absolue de l'offre de transport ferroviaire. L'effet d'amélioration du TGV se développe toujours dans l'axe de l'infrastructure et ne concerne que des espaces desservis par les points de connexion. Il ne procure bien sûr aucun avantage aux autres déplacements* (Mathis 1996a). Cette stratégie spatiale s'inspire du modèle jacobin et a comme corollaire le déploiement d'un réseau centre-périphérie visant à établir un rapprochement entre les principales agglomérations de l'hexagone et Paris. Mais paradoxalement, ce modèle tend à diminuer l'autonomie des villes de province au profit de la capitale qui voit ainsi son influence décupler. Ce phénomène s'explique par une volonté des villes de réorganiser leur territoire, principalement parce qu'elles trouvent dans ce rapprochement avec la capitale un intérêt, sans se soucier d'aménager leur territoire en tenant compte des échanges transversaux, plus précisément des échanges de proximité, de manière à valoriser la structuration des espaces. Il en résulte une carence significative des organes décisionnaires à l'échelle nationale ayant pour objectif de garantir l'équilibre spatial, ainsi que cela s'observe en Italie (Milan, Turin, Gênes), en Suisse (Genève, Bâle, Zurich, Lausanne), en Allemagne (Berlin, Munich, Stuttgart), etc. Les effets du réseau de type centre-périphérie se font davantage sentir d'autant plus que de nombreuses régions ne bénéficient que de réseaux secondaires ferroviaires ou routiers quelque peu négligés, au profit des liaisons TGV.

La politique commerciale qui accompagne l'infrastructure grande vitesse en générale est un autre facteur qui s'est greffé à la stratégie spatiale, et qui a contribué dans une certaine mesure au processus de déstructuration spatiale. En effet, l'infrastructure à grande vitesse est aussi un argument de poids pour faire valoir le potentiel technologique français dans le domaine du transport ferroviaire. C'est pourquoi les acteurs locaux ne sont pas en mesure de s'opposer fermement à cette logique économique qui se désintéresse totalement des territoires. De ce fait, la SNCF, attirée par les enjeux financiers, peut avoir les coudées franches et elle verra là une occasion – invoquant l'intérêt national au détriment de l'intérêt des régions ou des départements (cf. article 127 de la loi SRU) – de supprimer certaines dessertes secondaires, parce que déficitaires par rapport au TGV. Cette logique commerciale alarme les élus locaux à l'occasion des différents débats publics relatifs au TGV. Tel a d'ailleurs été le cas des élus du Conseil régional de Champagne-Ardenne qui ont fait part de leurs préoccupations face à l'implantation de la LGV-Est européenne en ces termes : *Le Conseil régional s'inquiète d'une suppression possible des dessertes de la ligne Paris-Bâle, qui dessert la champagne méridionale (Troyes et Chaumont). Dans ce contexte, le TGV est considéré comme un facteur qui va aggraver le déséquilibre entre, le département de la Marne, et trois autres départements (Ardennes, Aube, Haute-Marne) qui connaissent de graves difficultés socio-économiques* (Bazin et al., 2006). Aujourd'hui, en 2010, il ne s'agit pas seulement de dessertes de lignes régionales mais aussi de dessertes de lignes TGV qui ne

seraient plus jugées rentables par l'entreprise nationale la SNCF. Ainsi on pouvait lire dans les lignes du quotidien « Les Échos » du lundi 18 janvier 2010, ce titre plus qu'évocateur : *La SNCF pourrait supprimer ou fortement réduire l'offre de certaines lignes de TGV, par exemple sur Paris-Arras, Lille-Strasbourg ou Nantes-Strasbourg. En cause : l'absence de rentabilité de ces lignes.* Des propos démentis par la SNCF qui pour sa défense a expliqué que : *Dans le cadre des réflexions en cours sur le modèle économique des TGV à plus long terme, des travaux plus poussés d'évolution de l'offre TGV sont engagés.* Les suppressions de ligne engendrent des tensions entre la SNCF et les régions qui ont en charge les transports collectifs (résultat de la décentralisation) et renseignent sur la prise de conscience des élus locaux sur les effets négatifs de ce type de politique. Pour illustrer nos propos, on peut citer l'exemple du Conseil régional PACA qui, en 2009, pénalise la SNCF de plus de 9 millions d'euros pour cause de suppressions de Trains Express Régionaux (TER) en 2005 et 2006 et pour la somme de 15 millions d'euros pour les suppressions en 2007 et 2008 (Conseil régional réuni en assemblée plénière du vendredi 10 juillet 2009, site officiel de l'AFP, 2009). Le vice-président du conseil régional et délégué aux transports Gérard Piel fait un commentaire des plus virulents : *On subit un fonctionnement de la SNCF qui est déplorable, avec une pénurie de moyens mis en oeuvre, qu'il s'agisse du nombre des agents de conduite ou de l'entretien. 8 200 trains ont été supprimés de janvier à juin 2009 sur les 700 TER circulant en moyenne chaque jour en Paca.* Et pour le Président de la région PACA, Michel Vauzelle, *3 milliards d'euros avaient été dépensés pour les TER depuis dix ans* (le budget 2009 est de 220 millions) et que *la réponse de la SNCF laissait à désirer au vu de la colère des usagers.* (Propos recueillis par l'AFP, 2009). Faut-il mettre en relation la disparition de ces trains avec l'arrivée de la LGV Méditerranée en 2001 dans la région PACA ? Rien n'est plus sûr. Ce qui peut être affirmé en revanche c'est que les suppressions de trains ont crû après l'arrivée de la grande vitesse et que beaucoup d'associations de la région (Gir-Maralpin, STOP TGV Coudon, etc.) dénoncent cette défaillance de la SNCF et craignent que l'arrivée prochaine de la LGV PACA ne favorise la suppression de trains Corail, trains de nuit et autres lignes jugées moins rentables que le TGV. Pour l'essentiel ces associations militent pour la préservation des capacités des réseaux TER (www.gir-maralpin.org, séminaire du jeudi 26 mars 2009 à Nice). La région PACA est loin d'être un cas isolé, l'avenir de la liaison Paris-Bâle est également questionné. Récemment, les cheminots (avec leur syndicat) ont déposé une pétition contre la suppression en 2011 de 4 dessertes. En effet, de 6 allers-retours en train Corail par jour entre les deux villes, la SNCF prévoit de passer à 2 allers-retours par jour. L'argument de l'entreprise a le mérite d'être invariant : *investir sur les lignes les plus rentables.*

En 1995, Philippe Mathis évoquait déjà cette problématique de suppression de lignes en s'appuyant sur les déplacements perpendiculaires à la ligne Paris-Le Mans-Rennes-Nantes qui se sont trouvés dévalorisés en comparaison des relations directes entre capitales régionales et nationales. De ce fait, tout se passe comme si les déplacements autres que ceux qui

empruntent les axes à grande vitesse se trouvaient relativement déclassés avec l'apparition des TGV, voire pénalisés par des diminutions de fréquences ou de fermetures de lignes locales de rabattement. Il en a résulté des conséquences à l'ouest et dans le sud-ouest. À l'ouest, il y a eu un rapprochement de Nantes et Rennes avec Paris. Ceci a eu une double conséquence : (1) une croissance de l'attraction que Paris exerce sur ces grandes villes de l'ouest surtout au niveau supérieur de leur fonction et (2) une perte d'influence de Nantes et Rennes sur les villes de niveau inférieur du fait de l'éloignement relatif entre ces grandes villes et les villes de niveau inférieur. Philippe Mathis reprend l'image de l'effet éventail pour illustrer ce phénomène. *C'est comme si les branches de l'éventail se raccourcissaient et s'écartaient de manière à conserver au minimum la distance existant entre les branches* (Mathis, 1996a). Cet effet a pour conséquence d'affaiblir les relations de l'Arc Atlantique, donc les relations transversales, et de renforcer les relations centre-périphérie (Paris et grandes villes de Province) qui profitent pleinement à la capitale qui de ce fait mettent à profit tous les potentiels socio-spatiaux et économiques de ces territoires. Dans le sud-ouest, il a été noté une situation différente de l'ouest du fait de l'orientation de l'axe à grande vitesse qui est pratiquement parallèle à la côte caractérisée par une armature urbaine Nord-Sud et linéaire, ce qui a eu pour avantage de faire profiter des gains d'accessibilité aux villes de niveau inférieur/villes intermédiaires situées à proximité de la ligne, même si le plus grand bénéficiaire est retiré par les plus grandes villes situées sur le réseau (Paris -Bordeaux). Toutefois, l'auteur souligne bien que malgré une accessibilité qui profite au plus grand nombre, hormis l'axe grande vitesse ferroviaire, on assiste à une dégradation des dessertes par transport collectif en sites propres. On le voit, ces deux exemples montrent que la structure du territoire est fondamentale pour maximiser ou favoriser les effets du TGV sur la restructuration des territoires. Cela doit interpeller les décideurs sur le fait que c'est la structure du territoire qui guide l'aménagement et non l'infrastructure.

1.3. De la nécessité d'intégrer toutes les dimensions du territoire dans la relation territoire-réseaux.

1.3.1. Nécessité d'interactions et /ou de coopérations entre acteurs du territoire

Les acteurs structurent par leurs décisions, les territoires dont ils ont la charge. Ils décident de la nécessité ou pas de l'inscription d'une nouvelle infrastructure de transport (aéroport, gare TGV, autoroute) dans leur milieu. Aujourd'hui, la multiplicité des compétences (Europe, Etat, Région, Communes, Intercommunalité, Agglomération...) a donné naissance à l'imbrication de différents niveaux de décision, augmentant ainsi le nombre d'acteurs et catalysant de fortes externalités positives et négatives au niveau des territoires. Externalités positives du fait de la nécessité de connecter des réseaux de transport de même niveau ou de niveau différent et d'assurer ainsi une organisation spatiale équilibrée. Externalités négatives parce que la multiplicité des acteurs engendre des confrontations. Ces confrontations sont illustrées par des divergences d'intérêt entre acteurs de différents niveaux (acteurs locaux contre un acteur de niveau supérieur tel que l'Etat ou l'Europe), allant jusqu'à

paralyser la réalisation de projets d'envergure pourtant jugés d'utilité publique par une compétence de niveau supérieur (l'Etat ou l'Europe). C'est par exemple le cas du projet Lyon-Turin (Lyon Turin Ferroviaire, 2003; Giogi et Schmidt, 2005 ; Sutto, 2009) qui est approuvé à l'échelle gouvernementale (France et Italie) et européenne, instances qui le considèrent comme un projet essentiel pour l'économie des deux pays concernés (France et Italie) mais qui est pourtant rejeté par les populations locales qui voient en ce projet, une source de nuisance et un danger pour l'environnement. Aussi, les interactions et coopérations entre différents acteurs sont nécessaires pour ce qui relève des financements destinés à subventionner de grands projets de transport notamment, car il devient en effet impossible que l'Etat garantisse à lui seul de pouvoir mobiliser les fonds nécessaires à la réalisation de ce type de projet. En France, par exemple, les régions et les collectivités territoriales doivent contribuer au financement des projets de transport. En Italie, le pouvoir politique et économique des régions est indépendant, ce qui explique pourquoi les planifications territoriales sont d'abord l'affaire des régions avant d'être celle de l'Etat. Ici, contrairement en France, les régions bénéficient d'une totale autonomie (politique, juridique et financière) pour aménager leur territoire comme elles le souhaitent.

1.3.2. L'accessibilité des territoires ou « l'accompagnement par les réseaux physiques du développement économique et social »

Parce qu'il existe différents modes de transports (maritime, aérien, ferroviaire, routier et autoroutier, cyclable), on dénombre aussi plusieurs formes d'accessibilité : accessibilités d'un territoire par voie ferroviaire, routière et autoroutière, aérienne et maritime. Un territoire peut ainsi être hautement accessible par voie aérienne et dans le même temps être confronté à une accessibilité médiocre au niveau ferroviaire, soit parce qu'aucune gare n'a été implantée, soit parce que la fréquence est tout simplement faible (exemple, un territoire desservi par 2 trains par jour ne dispose pas du même niveau d'accessibilité qu'un territoire desservi par 30 trains par jour). Dans tous les cas, plus l'accessibilité est diversifiée sur un territoire (on entend par là accessibilité aérienne, ferroviaire, maritime et routière), plus le territoire aura des chances de bénéficier d'effets d'entraînement du développement de ses réseaux de transport. Nous pouvons citer l'exemple de deux grandes agglomérations, Paris et Lille, qui semblent sans cesse renforcer leur dynamisme et leur attractivité du fait des marchés qu'elles atteignent et attirent plus facilement qu'un territoire de province moins accessible en termes de grande vitesse (autoroutes, lignes TGV, aéroports). Si l'on considère les deux cas examinés ici, il est évident qu'une bonne accessibilité facilite d'une part la création et l'accès aux activités économiques (zones industrielles et/ou commerciales autour des gares TGV notamment) et d'autre part, permet des interrelations et interconnexions entre différents lieux de production et/ou de distribution (transport de marchandises par voie routière et ferroviaire par exemple). On comprend mieux pourquoi l'accès aux réseaux rapides de communication (TGV, aéroport et autoroute) de niveaux national et international est perçu par tout type de

décideurs comme une condition nécessaire pour assurer le développement local d'un territoire, si l'on se réfère au communiqué du commissaire au Plan qui, en 1992, énonce en ces termes : *la politique du souhaitable ne peut être que celle d'une recherche de l'équité spatiale, consistant à donner des chances comparables de développement à chacun des territoires urbains ou régionaux en résorbant du mieux possible leur déficit d'accessibilité. Au pire, ils bénéficieront d'une qualité d'offre qui ne lésera pas les usagers du transport ; au mieux, cette situation sera mise à profit pour favoriser un nouvel essor économique* (Commissaire au Plan, 1992, p. 331 cité par Chapelon, 1998). Le critère d'accessibilité semble donc être au cœur du développement et de l'attractivité des territoires. L'article 17 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire stipule d'ailleurs qu'à l'horizon 2015, *aucune partie du territoire français métropolitain continental ne sera située à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile soit d'une autoroute ou d'une route express à deux fois deux voies en continuité avec le réseau national, soit d'une gare desservie par le réseau ferroviaire à grande vitesse*⁵ (cité par Chapelon, 1998). Cette politique volontariste explique pourquoi en 2009, le réseau français à grande vitesse compte 1884 km de lignes à grande vitesse sur un total de 29 473 km de voie ferrée. A l'horizon 2020, le nombre de lignes à grande vitesse devrait atteindre 4064 km sur un total de 31 884 km de lignes de voie ferrée (Le monde magazine, n°7, supplémentaire au monde n° 20145 du samedi 31 octobre 2009, p. 14).

1.3.3. L'intermodalité : Système d'interconnexion entre types d'infrastructure de transport

L'intermodalité peut être définie simplement comme l'analyse de l'articulation des offres de transport (TGV, TER, routes, autoroutes, etc.) et l'organisation des correspondances dans les gares ou les aéroports. Les territoires n'étant pas desservis de manière homogène, l'intermodalité est ce système qui permet par exemple de diffuser localement les effets positifs de l'infrastructure grande vitesse (TGV, aéroport) sur des territoires jusque-là à l'écart du TGV. Toutefois, pour que l'intermodalité soit une *réussite*, elle doit intégrer trois conditions majeures : le rapprochement physique des modes de transport, la complémentarité entre différents moyens de locomotion et une localisation stratégique des infrastructures de transport dans le système urbain (Chapelon et Bozzani, 2003).

1.3.3.1. Le rapprochement physique des modes de transport

La grande vitesse ferroviaire a fait naître de nouvelles échelles de distance favorisant ainsi l'éclatement des lieux. Ce phénomène induit « l'effet tunnel » qui s'explique par l'isolement relatif de certains lieux traversés par la grande vitesse ferroviaire mais qui ne bénéficient pas des avantages que présente cette infrastructure (Cauvin, 1984 ; Bavoux et Charrier, 1994 ; L'Hostis, 1997). Avec le rapprochement physique des modes de transport,

⁵Article 17 de la loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (Paris : journal officiel de la république Française, 5 février 1995)

autrement dit en associant l'infrastructure grande vitesse aux réseaux de transport existants, cet éclatement peut être minimisé garantissant ainsi le désenclavement de lieux jusque-là isolés et l'intégration au réseau de transport. Toutefois, pour être effectif, ce raccordement nécessite une politique volontariste car ce sont les acteurs qui décident en « temps voulu » de rattacher les réseaux principaux (TGV/aéroport...) aux réseaux secondaires (TER, bus, taxi, tramway, train...) assurant ainsi l'intermodalité et l'accessibilité des territoires les moins bien desservis.

1.3.3.2. Complémentarité entre les modes de transport : l'intermodalité air/fer, une question actuelle

Dans un contexte de saturation croissante des aéroports, et en raison de la rude concurrence qui subsiste entre plateformes européennes, la synergie entre l'avion et le train à grande vitesse est un enjeu majeur pour les territoires qui disposent d'un aéroport de dimension internationale, surtout pour l'acheminement des liaisons courts et moyens courriers. Pour exemple, aujourd'hui, les trains à grande vitesse accaparent 90% des parts de marchés sur les trajets de moins de trois heures⁶, (Le monde diplomatique, novembre 2009, page 21). Dans ce contexte, la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle est citée parmi les exemples de réussite en termes de coopération entre le mode aérien et le mode TGV. En effet, grâce au jeu des correspondances TGV/Air qui a pour intérêt d'accroître le potentiel intermodal⁷, la plateforme de Roissy (inauguration de la gare TGV dans l'aéroport de Roissy) bénéficie depuis 1994 d'un franc succès, à la fois en termes de fréquentation et de développement de services intermodaux (Avion+TGV, TGV+RER, TGV+bus, TGV+taxi).

Toutefois, la complémentarité entre mode de transport n'est pas toujours garante d'une réussite intermodale car, à l'opposé de Roissy, Lyon Saint Exupéry, dont la gare TGV au sein de l'aéroport a été inaugurée la même année (1994), enregistre en termes d'intermodalité, un succès plutôt mitigé car ici, plus qu'ailleurs, le TGV et l'avion semblent en réalité se croiser plutôt que s'interconnecter. Le cas de Lyon Saint Exupéry (Chi et Crozet, 2004 ; Thompson, 1995) nous montre qu'il ne suffit pas de localiser une gare TGV au sein ou à proximité d'un aéroport, pour accéder à une réussite intermodale. D'autres éléments sont à prendre en compte. Il s'agit en premier lieu du *volume de trafic en jeu* (cf. tableau 1).

En effet, la gare TGV de Roissy accueille plus de 2,4 millions de passagers dont 2/3 sont en correspondance air/fer ; alors que la gare de Lyon saint Exupéry accueille quant à elle moins de 0,3 millions de passagers par an dont seulement 10% de bimodaux. Ces informations illustrent la faible intermodalité à Lyon. En second lieu, nous pouvons évoquer *la nature des vols* compte tenu du fait que ce sont les vols intercontinentaux et longs courriers qui garantissent pour l'essentiel le potentiel de clients intermodaux en liaison avec le TGV.

⁶ Le monde diplomatique novembre 2009, p. 21.

⁷ « Le potentiel intermodal ne peut être exploité que par la mise en place d'un nombre de dessertes important et la création de dessertes devant répondre à des impératifs de rentabilité (nombre de clients minimum par desserte) » (Chi et Crozet, 2004).

Or, l'aéroport de Lyon ne dispose pas du même rayonnement international que celui de Roissy ou Nice et les vols longs courriers y sont encore faibles. Enfin, on peut mentionner deux derniers facteurs intimement liés. Il s'agit de *l'accessibilité* et la *configuration du réseau*, tous deux constituant des facteurs déterminants pour une intermodalité efficace (Chi et Crozet, 2004). La configuration en hub qu'offre la plateforme de l'aéroport de Roissy, lui permet de bénéficier contrairement à celui de Lyon desdits facteurs dans le cadre d'une réussite intermodale. Cet avantage par ailleurs explique pourquoi, pour une même ambition affichée au départ (1994) les résultats en termes d'intermodalité sont contrastés entre Paris et Lyon. Le premier étant le « hub » par excellence et le second qui semble être condamnés à se résoudre à un statut de carrefour de dimension régionale et nationale (Citrinot, 2002). Ces deux cas de figure (Roissy et Lyon), a priori comparables mais fondamentalement différents, illustrent bien le fait que, de la localisation de l'infrastructure de transport dans l'espace et de son interconnexion avec d'autres modes de communication en place, dépendra l'épaisseur de la fréquentation du trafic et indirectement donc, du succès intermodal.

Tableau 1 : Comparaison des fréquentations de deux aéroports⁸

	Roissy TGV	Lyon Saint Exupéry TGV
Fréquentation annuelle de la gare	2,4 millions	0,284 million
Fréquentation quotidienne moyenne (trafic annuel)	≈ 6 600	≈ 800
Part des voyageurs bimodaux dans la fréquentation de la gare TGV	67%	10%
Nb. moyen de passagers bimodaux quotidiens (trafic annuel)	≈ 4 400	≈ 80
Trafic aérien de l'aéroport hors transit	32,6 millions	5,1 millions
Part de l'intermodalité TGV/Air dans le trafic aérien hors transit	4,9%	0,55%

Source : DRE/SNCF : trafic des gares en 2002

1.3.3.3. La localisation stratégique des infrastructures de transport dans le système urbain

La localisation stratégique des infrastructures de transport dans l'espace est l'une des dernières conditions, mais pas des moindres, pour atteindre un succès intermodal. Aussi, dans le cadre de l'aménagement des territoires, la localisation des *objets géographiques identifiables* à l'image des gares TGV ou encore des aéroports, est la traduction spatiale des intentions des acteurs sur l'avenir de leur territoire, avec cette volonté particulière de faire de ces objets, un facteur de développement local. Prenant appui sur la localisation des gares TGV en France depuis une vingtaine d'années, on peut aisément en conclure qu'une localisation

⁸Selon la SNCF/DRE (2002), le trafic bimodal à Lyon reste très faible par rapport à Roissy. A Roissy, TGV, 2 usagers sur 3 proviennent de l'avion pendant qu'un seul sur 10 est bimodal à Lyon.

réussie est d'abord perçue comme celle participant au rayonnement et à l'attractivité d'un territoire (exemple : Euralille ou encore de la gare TGV de Roissy Charles De Gaulle). En revanche, la localisation d'une gare TGV apparaît comme étant moins bien réussie quant en termes d'image, d'attractivité/rayonnement et de rentabilité socio-économique, la gare TGV ne correspond pas aux attentes de l'ensemble des acteurs et de la population. C'est le cas de gares TGV écartées du tracé de la ligne et mal intégrées au réseau de transport régional comme celui du Creusot et de Mâcon. Ces deux gares sont devenues le symbole de *ce qui ne doit pas être reproduit* en matière de localisation, non pas du fait qu'elles sont en périphérie urbaine, mais plutôt, parce que leur fonctionnement semble être éloigné des réalités et autres attentes locales (Troin, 1995 ; Manonne, 1995). D'où l'importance aujourd'hui pour les acteurs de premier rang (Etat, Région, SNCF, RFF et collectivité territoriales, etc.) de repenser les plans de localisation des gares TGV en fonction des potentiels d'échanges multimodaux de chaque espace. C'est le cas de la gare de Marseille-Saint Charles où, à l'occasion de l'arrivée de la LGV Méditerranée en 2001, les autorités locales ont aménagé un parking de plus de 380 places, une gare routière entièrement nouvelle desservie par le métro, autant d'implantations qui viennent renforcer les dessertes urbaines comme intra-urbaines et constituent ainsi un véritable pôle d'échange multimodal (Facchinetti-Mannone, 2005). Cet exemple vient corroborer l'assertion selon laquelle une « localisation optimale » des infrastructures de transport représente pour les territoires une source de « valeur ajoutée ». Cependant, comme l'ont démontré les exemples de Roissy et de Lyon Saint Exupéry, une localisation stratégique (optimale) implique avant tout une bonne accessibilité permettant d'assurer le mieux possible la fonction de correspondance des gares, la fonction d'irrigation de différents niveaux spatiaux et par là même, la facilitation de la mobilité des biens et services dans l'espace géographique.

1.3.4. La mobilité un phénomène bien évolutif !

Depuis plus d'une vingtaine d'années, on assiste à un foisonnement de recherches portant sur *les analyses de la mobilité* (Andan, *et al.*, 1988 ; Newman *et al* 1995 , Newman et Kenworthy, 1996 ; Mokhtarian et Salomon, 2001; Dupuy, 1975, 1995 ; Wiel, 1999; May *et al.*, 2008, etc.). Cette liste est loin d'être exhaustive mais elle indique déjà l'intérêt que portent les chercheurs à la thématique de la mobilité.

Mais soulignons le d'entrée, l'objectif de cette section n'est pas de discuter des analyses de la mobilité mais plutôt de mettre en évidence le fait que la mobilité puisse être considérée comme « le résultat social » des interactions entre territoires et réseaux de transport. Il y a différentes formes de mobilité, la mobilité quotidienne qui fait référence au déplacement pendulaire généralement effectué dans une journée entre deux points de l'espace géographique chacun représentant une origine ou une destination ; et la mobilité résidentielle qui fait référence au changement de résidence (zone d'habitat) pour se rapprocher par exemple de son lieu de trafic ; et la mobilité récréative qui fait appel aux loisirs et au tourisme en général. Quelle que soit la mobilité, elle a toujours un motif (la raison du déplacement) et

un mode (la façon de se déplacer). Mais, quelle définition les experts de la question donnent-ils à la mobilité ? Pour Patrick Bonnel (Bonnel, 2004), la définition de la mobilité a bien évolué. Nous allons donc dans un premier temps visiter les contours de cette évolution.

1.3.4.1. La mobilité, « une définition qui s'est enrichie au cours du temps »

Du point de vue historique, la définition de la mobilité se limite dans un premier temps au nombre de véhicules qui circulent sur un axe isolé. Plus tard, dans une deuxième phase, elle s'est étendue à l'ensemble du réseau de transport pour représenter par la suite l'ensemble des origines et destinations qui s'effectuent à différents points des réseaux de transport et de l'espace géographique. Avec l'avènement de la modélisation spatiale, cette dernière définition est formalisée grâce à des modèles/analyses de trafics (Dupuy, 1975) ou des modèles/analyses de choix des usagers entre itinéraires concurrents (Stopher, 2004 ; Ségonne, 1998 ; Swait, 2001). Un des modèles de trafics les plus connus dans les années 1990 est le modèle *M.A.T.I.S.S.E.* (Morellet et Marchal, 1995). Aujourd'hui, les modèles sont plus performants grâce au développement des systèmes géographiques et surtout de la richesse des bases de données du type enquêtes-ménages qui retracent et des origines et des destinations à partir d'un mode de transport donné (route, fer, avion). Progressivement, dans le domaine de la mobilité, les priorités changent. En effet, si *l'unité d'observation* a longtemps été le véhicule, elle est passée progressivement du véhicule à l'individu devenu la nouvelle *unité d'observation*. Dans ce cas, la mobilité définie correspond au « nombre de déplacements réalisés par une personne au cours d'une journée » (Bonnel, 2004, page 67). Cette unité d'observation a continué à évoluer et ne se contente plus de considérer seulement l'individu mais l'individu et les activités, autrement dit l'insertion de l'individu dans *l'ensemble du schéma d'activités* réalisées au cours de la journée. Dans ce cas précis, la mobilité est définie comme « un cheminement dans le temps et dans l'espace permettant de réaliser des activités inscrites dans ce temps et dans cet espace. La mobilité n'est plus alors seulement repérée par des déplacements. On est également passé d'un individu considéré isolément à un individu situé dans son entourage (familial, professionnel...). » (Bonnel, 2004, page 68). La figure 1.1 qui représente le diagramme espace-temps de la mobilité quotidienne visualise parfaitement cette dernière définition.

Aujourd'hui, les analyses de la mobilité se concentrent de plus en plus sur le comportement de mobilité des individus, donnant ainsi naissance à de nombreux modèles destinés à considérer l'individu comme un agent spatial. Le développement des outils que sont le « Système Multi-Agents » dans l'espace géographique (SMA) va être la structure de base de nombreux modèles destinés à analyser le comportement de mobilité des individus dans l'espace urbain (Bonnefoy *et al.*, 2001 ; Benenson *et al.*, 2005 ; Banister, 2008 ; etc.). On vient de le voir, la définition de la mobilité a évolué avec le temps mais aussi en fonction d'une évolution à mettre en relation avec celle des sociétés postmodernes. La section suivante s'emploie à montrer la manière dont cette évolution a pris forme.

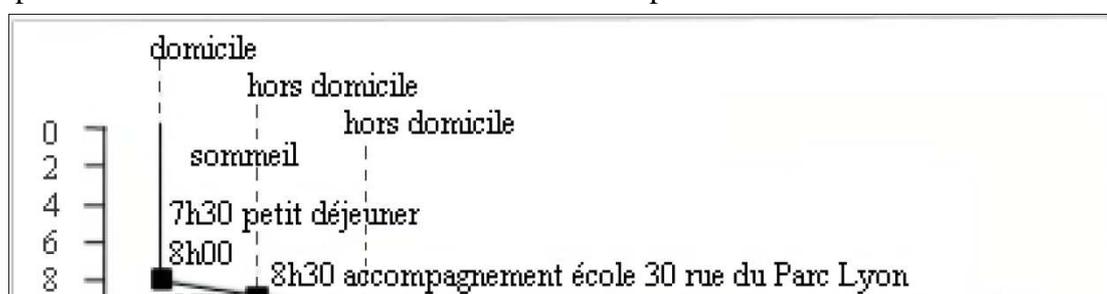


Figure 1.1. : Diagramme espace-temps de recueil de la mobilité quotidienne

Source : Bonnel, 2004

1.3.4.2. Indicateurs pour l'interprétation des évolutions de la mobilité

Le phénomène de mobilité obéit à une logique propre à tout phénomène, celle de l'évolution. Les changements qui ont marqué le système des mobilités sont à la mesure des mutations de la société moderne avec ce que cela comporte en matière de modes de déplacement et qui est à associer à un système de transport en constante évolution (Ollivro, 2002). Les travaux de Marc Wiel (1999), se réfèrent à ces évolutions. Sans en faire une analyse détaillée, nous avons précédemment évoqué dans ses grandes lignes la question de la mobilité, afin de retracer les observations et les conclusions auxquelles sont parvenus les spécialistes de la question, à travers leurs différents travaux. Nous sommes appuyée sur les récents travaux de Patrick Bonnel pour apporter une brève mais nécessaire description des paramètres/variables principaux de l'évolution de la mobilité.

Le premier paramètre à considérer dans le graphique est ***la mobilité tous modes***, qui est le fruit d'enquêtes sur les habitudes de déplacement (cf. figure 1.2 « mobilité tous modes » en haut et à droite de la figure). Il en ressort que le nombre de déplacements quotidiens par personne est resté inchangé depuis 1975 (entre 3 et 4 déplacements par jour et par individu). Au regard de cette figure, on peut donc s'interroger sur le bien-fondé d'une croissance de la mobilité depuis deux décennies que certains invoquent. Il n'en demeure pas moins que, exception faite de Paris et de Lyon, le graphique démontre sans ambiguïté que la tendance

n'est pas à la croissance. En revanche, la figure montre que pour chaque agglomération, il y a des différences et des contradictions en ce qui concerne l'évolution de la mobilité. Les critères qui déterminent cette propension à l'inertie de la croissance de la mobilité entre 1975 et 1995 sont les suivants :

- *développement de la journée continue qui supprime des déplacements le midi pour les personnes déjeunant sur leur lieu de travail ;*
- *vieillesse de la population, les personnes âgées se déplacent moins que les plus jeunes*⁹.
- *développement de grandes surfaces, qui réduit les déplacements nécessaires aux achats de proximité. De plus, ces achats sont souvent effectués en fin de semaine et ne sont donc pas pris en compte dans les statistiques présentées ;*
- *développement du travail féminin qui accroît le nombre de déplacements réalisés par les femmes*¹⁰.
- *développement du temps libre qui peut conduire à réaliser davantage d'activités hors de chez soi, mais aussi à domicile.*
- *Spécialisation des espaces, qui peut conduire à accroître le nombre de déplacements pour réaliser autant d'activités ;*
- *développement du télétravail, téléachat et plus généralement des nouvelles technologies de communication qui pourraient conduire à diminuer la mobilité pour les motifs correspondants, mais pas forcément la mobilité totale.*
- *motorisation qui offre une plus grande facilité de déplacement et peut accroître la mobilité.*

Or, cette première variable où tous les modes sont pris en compte indistinctement présente certaines lacunes et peut être sujet à caution. Par conséquent, on peut s'interroger sur l'efficacité de ce procédé pour obtenir une analyse objective du processus évolutionnel. Par ailleurs, on se demande quelle est la part d'influence que les conditions, les méthodes et le traitement de la collecte des données sous forme d'enquête, ont pu exercer sur les résultats. Conscient de ces aléas, P. Bonnel propose de considérer à la place de la variable mobilité tous modes, une autre variable jugée plus adéquate, **la distance en km parcourue par personne et par jour** (cf. figure 1.2. le graphique « Km par personne et par jour » en bas à gauche), afin de s'orienter vers une démarche de développement durable, car celui-ci est au cœur des préoccupations environnementales des aménageurs.

Les composantes de la seconde variable utilisée, **la croissance de l'usage de la Voiture particulière (VP)**, démontrent qu'il y a une croissance frôlant les 40 % entre 1975 et 1995. On peut noter que plus une ville est importante, plus le nombre de déplacements augmente de façon significative, à l'exception de la ville de Marseille¹¹ (cf. figure 1.2. le graphique « mobilité voiture particulière » au centre de la figure à droite). P. Bonnel énonce

⁹ Bonnel insiste sur le fait que ce type de donnée sont à considérer avec prudence. Une autre interprétation pourrait privilégier un effet d'âge ou un effet de génération conduisant alors à d'autres conclusions.

¹⁰ Bonnel va plus loin et indique que le développement du chômage a plutôt un effet inverse, tout comme un abaissement de l'âge de la retraite.

¹¹ L'étude (Bonnel, 2004) explique le cas de Marseille du fait d'une grande congestion ou de l'importance des transports en communs ou encore de la proximité relative des activités économiques. Mais en réalité les facteurs sont multiples. Et la taille des villes à l'époque de l'étude semble jouer un rôle déterminant sur la croissance de l'automobile

les mêmes facteurs, déjà définis en 1999 par Marc Wiel, qui influent sur la croissance de ce mode de locomotion (Bonnell, 2004, p. 72) :

- le développement de la motorisation ;
- le développement des infrastructures routières et de l'offre de stationnement tant privé que public dans la plupart des agglomérations ;
- l'étalement urbain de l'habitat et des activités (emploi, centres commerciaux), peu compatible avec une mobilité non automobile (la bi-motorisation est souvent généralisée dans les espaces urbains) ;
- la souplesse qu'offre l'automobile dans la réalisation des schémas d'activités assez tendus ;
- l'évolution de l'organisation du travail avec des horaires plus variables peu favorable aux transports collectifs ;
- développement du travail féminin qui s'accompagne souvent d'une motorisation des femmes ;
- en revanche, le développement de l'offre de transports collectifs pourrait contribuer à une évolution inverse¹².

L'accroissement modéré des Transports Collectifs (TC) (TC) est la troisième variable étudiée, et on peut d'ores et déjà constater que ce paramètre ne présente pas les mêmes caractéristiques que celles de la voiture individuelle. Les résultats démontrent là aussi que la taille des villes a un impact sur l'utilisation des transports en commun, laquelle reste néanmoins inférieure par rapport à l'usage de la voiture. Il est cependant évident que les déplacements en TC augmentent si la ville est importante. De nombreux facteurs peuvent entrer en compte dans ce phénomène, entre autres les suivants :

- La croissance de l'offre TC ;
- Les mesures mises en œuvre par les villes pour la circulation automobile et le stationnement ;
- Les qualité et quantité de l'offre

La quatrième variable examinée est **la diminution de la marche à pied** (cf. figure 1.2. le graphique « mobilité marche à pied », au centre de la figure à gauche). Les résultats du graphique révèlent que la marche à pied est un mode de déplacement qui ne peut rivaliser avec ses concurrents. La chute est significative dans les deux grandes villes, Paris et Lyon, où la marche à pied se stabilise à la fin des années 1990, tandis qu'elle va dégringoler dans le même temps à Marseille et à Grenoble. Manifestement, le peu d'intérêt que suscite la marche à pied a un rapport avec l'engouement pour les moyens de déplacement précédemment cités.

Le cinquième mode de déplacement, les deux-roues (cf. figure 1.2. le graphique « mobilité deux-roues ») est à rapprocher de la marche à pied. Son utilisation est en chute libre entre 1975 et 1995, mis à part à Grenoble. Si le mode deux-roues a subi une telle

¹²Toutefois comme le dit Bonnell, les autres facteurs sont suffisamment puissants que ces facteurs ne seront pas suffisants pour renverser la tendance.

décroissance c'est probablement parce qu'il reste peu adapté à une mobilité quotidienne et qu'il est encore considéré comme un équipement de loisir ou sportif, d'où un usage ponctuel. Par ailleurs, le niveau de rejet du CO₂ des deux-roues motorisés reste plus élevé que celui des voitures, toujours est-il que ce moyen de locomotion peut s'avérer être une solution de rechange non négligeable à l'engorgement des axes routiers (Bonnell, 2004).

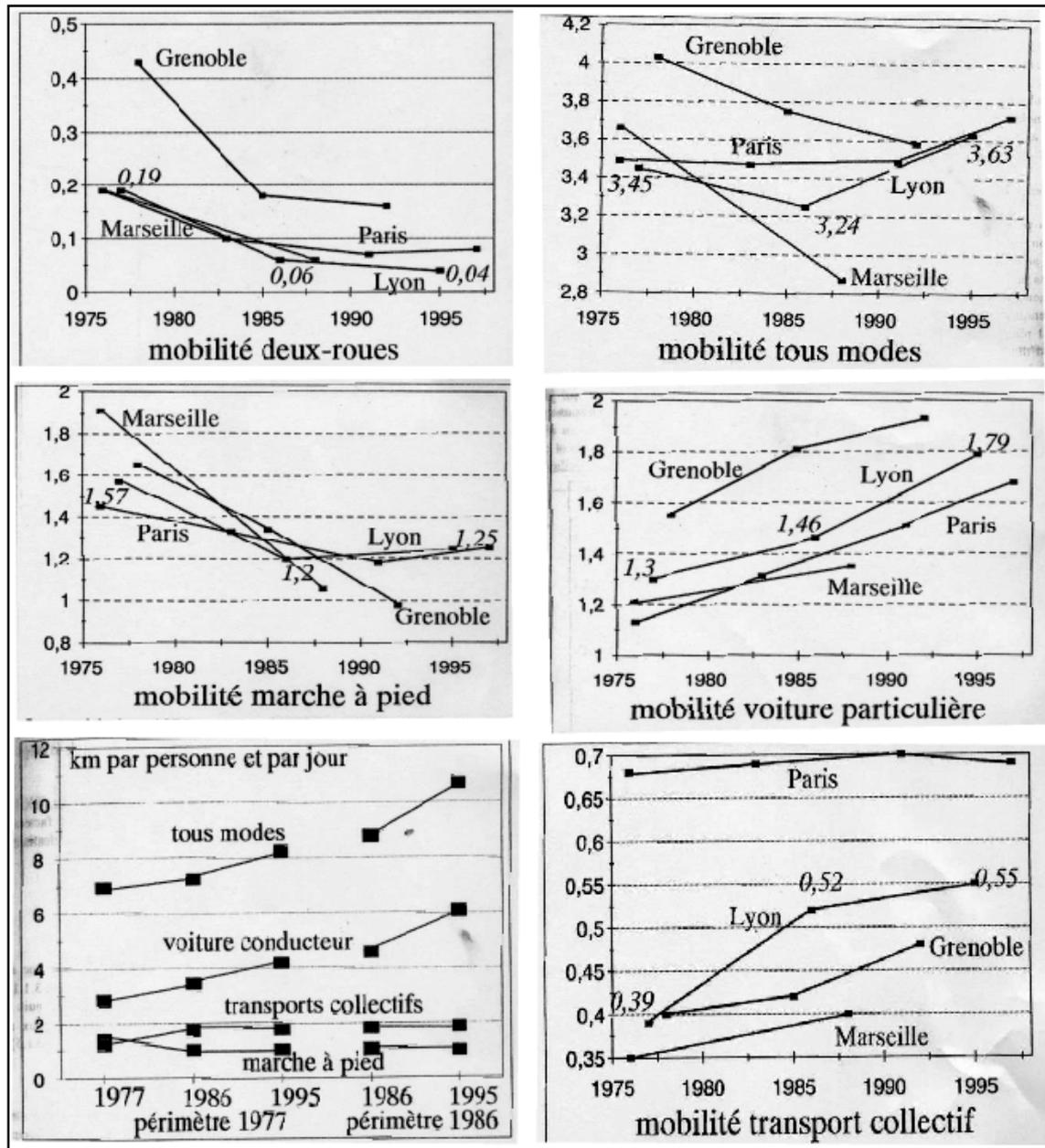


Figure 1.2. : Les différentes formes de mobilité

Source : Bonnell, 2004

Les schémas des transports mis en œuvre par les acteurs sont en partie une réponse à un besoin de mobilité de plus en plus grand. La mobilité évolue, nous venons de le voir, et cette évolution est à mettre en relation avec le développement d'infrastructures de transport de

plus en plus modernes et rapides. Des infrastructures de transport qui imposent de nouveaux rythmes qui conduisent à leur tour à de nouveaux schémas/pratiques de mobilité de plus en plus complexes et qui influent sur l'organisation des espaces « (...) De nouveaux rythmes liés aux mutations de l'organisation du travail et des normes sociales ont contribué à produire de nouvelles pratiques de mobilité : les « déplacements obligés » (travail, école) deviennent moins importants car les temps personnels s'organisent selon des temps devenus plus fragmentaires ; dans ces pratiques de mobilité, c'est le temps et non seulement la distance, qui joue un rôle significatif. Les conséquences de ces transformations dans les mobilités se traduisent par un usage élargi du territoire qui prend la forme d'un « archipel » de lieux et de liens dépendants de chaque individu » (Pucci, 2010, p. 101).

Pour témoigner de la complexité des questions de la mobilité, de nombreuses études s'attachent à analyser les relations entre les évolutions de la mobilité et constructions spatiales. C'est le cas par exemple de l'analyse très méthodologique et théorique conduite en 2008 par Sandrine Berroir, Hélène Mathian, Thérèse Saint-Julien et Léna Sanders, sur les relations entre mobilités et le polycentrisme métropolitain, en s'appuyant sur le cas de la métropole de Paris et celle de la métropole de la Méditerranée. Dans leurs analyses, les auteurs mettent en évidence les éléments d'articulation entre évolution des mobilités née de nouveaux modes de relations, et le fonctionnement des pôles urbains métropolitains. On peut également citer les travaux de Paola Pucci (2010) qui mettent en évidence l'importance de la prise en compte des échelles spatiales et temporelles dans le cadre de la politique urbaine en indiquant, de surcroît, comment les pratiques de mobilité dans la région urbaine de Milan participent aux transformations spatiales et à une certaine recomposition de cet espace. L'auteur aborde la mobilité comme pouvant représenter un « outil autant de connaissance que de projet pour comprendre et réguler les processus de transformation de la ville contemporaine, car elle englobe les dimensions temporelle et territoriale, rarement traitées de façon intégrées dans le cadre des politiques publiques ». (Pucci, 2010, page 101).

Les champs de recherches portant sur l'évolution de la mobilité sont de plus en plus étendus. L'objet de cette recherche n'est pas de les analyser ni de les lister, mais seulement d'indiquer le fait que la diversité de ces champs témoignent de la nécessité de comprendre comment ces évolutions jouent un rôle dans les structures urbaines et peuvent participer à l'aide à la décision et à combler en partie les lacunes structurelles des politiques publiques appliquées depuis très longtemps.

Avec la place de plus en plus importante que prend le développement durable dans nos sociétés occidentales, il devient impossible de faire l'impasse sur ce qui se présente comme le défi majeur des aménageurs : comment tendre vers une mobilité durable ? Aujourd'hui, de nombreuses recherches sont en cours pour tenter d'apporter des éléments de réponse à cette question.

1.3.4.4. À l'heure « écologique », la question très actuelle de la mobilité durable chez les scientifiques

De nombreuses études témoignent de l'intérêt que les chercheurs ont porté depuis longtemps aux relations complexes qui existent entre mobilité et formes urbaines. Ces relations conditionnent de façon directe ou indirecte le choix des individus de privilégier un espace plus qu'un autre pour se loger et pour travailler. De ce fait, la mobilité se présente comme le résultat le plus visible, née des multiples interactions entre individus en mouvement, espaces géographiques/territoires et accessibilité aux réseaux physiques (Wiel, 2009).

Le défi de la mobilité durable prend une nouvelle dimension dans un contexte de prise de conscience sérieuse de la préservation durable des territoires. Tendre vers une mobilité durable passe nécessairement par la compréhension et l'anticipation, avec prise en compte de la spatialité. La question d'une mobilité durable/soutenable s'inscrit largement dans la problématique de développement durable des territoires urbains/métropolitains qui mobilise les scientifiques, les acteurs, les aménageurs et autres gestionnaires de nos territoires.

Partant du postulat de base selon lequel la spatialité des processus joue un rôle majeur dans la compréhension des phénomènes anthropiques observés, on émet l'hypothèse qu'un territoire durable est un territoire dont le développement se fait en harmonie avec les écosystèmes globaux comme avec les espaces voisins, et qui optimise son fonctionnement pour satisfaire les attentes de ses habitants¹³. Il s'agit, par voie de conséquence, de faire la démonstration que ce territoire possède une organisation spatiale propice à la durabilité. Dès lors, les configurations des lieux, les morphologies, les concentrations ou les dispersions des objets géographiques, sont autant de raisons qui suscitent un regain d'intérêt pour la recherche de l'organisation optimale des déplacements, des réseaux de transport ou encore de l'habitat. L'étude des configurations morphologiques dans l'optique de recherche de la structure morphofonctionnelle optimale, revêt également un grand intérêt (Carpentier, 2006). L'attention portée à la spatialité, plus exactement à la matérialité de l'espace, dans l'analyse des mobilités est une approche différente de celle de la syntaxe spatiale qui fait appel à la *psychologie* de l'espace (Moles et Rohmer, 1972) en vue de constituer un corpus théorique et méthodologique pour l'analyse des « déplacements naturels » des individus (Hillier et Hanson, 1984). Dans la syntaxe spatiale, l'optimisation de l'ampleur du champ *visuel* est posée comme « le principal critère de choix des itinéraires des individus » (Foltête et al., 2008), alors que dans la spatialité, c'est l'optimisation des trajets, autrement dit de la distance temps de parcours, qui joue un rôle majeur dans la compréhension des raisons qui amènent un individu à privilégier un itinéraire plus qu'un autre pour effectuer un déplacement à un

¹³Nous sommes face à un objet de débat. En effet, ces phénomènes sont-ils vraiment conciliables ? (See, Géopoint, actes de colloque 2008, contribution de Samuel Carpentier : « Peut-on concilier optimisation des formes urbaines et satisfactions résidentielle ? L'exemple du Luxembourg). Aussi, entre souhait et faisabilité de la chose, la difficulté à appréhender cette question existe, certes, mais dès qu'on la pose on est amené à aller au-delà de ce qui paraît impossible et de réfléchir sur un mode d'organisation spatiale optimal.

moment donné de la journée¹⁴. La spatialité est par conséquent basée sur des règles de distance (*distance decay effect*/modèle d'interactions spatiales du type gravitaire), de voisinage (relations de voisinage) mais aussi de forme (morphologie des réseaux et des villes). Toutefois, une finalité commune peut dériver de ces deux approches : celle de la mise en évidence du lien qui existe entre la configuration des réseaux et la distribution spatiale des phénomènes anthropiques.

La production scientifique dans le domaine de la mobilité durable a fait émerger récemment un élément fondamental et innovant : *le lien entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle* (Carpentier et Gerber, 2009). Les travaux portant sur ce lien ont permis de mettre en évidence des comportements de mobilité bien spécifiques à la métropole transfrontalière luxembourgeoise. Ces travaux se poursuivent encore aujourd'hui (et des réflexions sont menées sur les stratégies à mettre en place pour déterminer la manière dont les comportements de mobilité résidentielle influencent la mobilité quotidienne dans la région, et vice versa (Carpentier and Gerber, 2009).

Conclusion du chapitre 1

Ce qui apparaît clairement dans ce chapitre, ce sont les liens « étroits et indissociables » qui demeurent entre un territoire et le réseau de transport qui le dessert. Aussi réseau et territoire se présentent ici comme deux systèmes qui se côtoient et se complètent dans l'espace spatio-temporel pour donner naissance à une certaine cohérence et/ou cohésion spatiale. Une cohérence/cohésion qui se mesure par la valorisation de lieux qui jusque-là étaient isolés du réseau, soit parce que l'infrastructure n'y existait pas, soit parce que la fréquence y était faible. Dans ce contexte, le réseau physique devient ce moyen de « mise en équilibre » d'un ensemble spatial jusque-là jugé déséquilibré parce que marqué par des dichotomies criantes. Force est de constater que le réseau de transport est cet outil qui permet de gommer les dichotomies et les externalités négatives au sein d'un même espace. Aussi, en localisant une nouvelle infrastructure de transport dans des lieux jusque-là en marge des lieux centraux et dynamiques, des liens se créent, des mouvements et des échanges sont entamés entre deux ou plusieurs lieux qui auparavant n'étaient pas ou peu interconnectés. Pour un territoire donc, un réseau de transport est un élément indispensable pour vaincre l'isolement et s'intégrer dans un ensemble plus large (réseau de villes) pouvant lui assurer un certain rayonnement et une certaine attractivité à des niveaux spatiaux différents (régional, national, international). S'il y avait un enseignement fondamental à retenir dans l'exercice qui consiste à analyser les relations entre réseaux et territoire, c'est certainement le rôle déterminant des « acteurs » qui, par leurs différentes décisions, façonnent les territoires et garantissent par là même leurs transformations. Les acteurs sont donc au « devant de la scène », ils s'approprient

¹⁴ Cependant, dans l'économie des transports, cette optimisation se fait globalement sur le principe d'un équilibre Utilisateur (Wardrop 1952), tout le monde ne prenant pas le même itinéraire pour un même trajet, c'est la somme des trajets qui est optimale sous contrainte de congestion.

les territoires à travers les multiples planifications visant à valoriser et donc à structurer les territoires dont ils ont la charge. Aussi, plus que le réseau de transport lui-même, c'est une politique volontariste initiée par les acteurs (citoyens et politiques) qui constitue le fondement des effets structurants des infrastructures de transport car, une infrastructure de transport, quels que soient les effets qu'elle entraîne dans son sillage, ne pourra avoir d'effets positifs sur la structuration des territoires que si les mesures d'accompagnement mises en place par les acteurs sont efficaces. C'est pourquoi, l'analyse de la structuration de l'espace à travers différents types de réseaux de transport (TGV, avion, autoroute) ne peut être dissociée du rôle des acteurs qui reste décisif dans la restructuration des espaces par les réseaux physiques de transport.

Au regard de l'opportunité de la restructuration de l'espace européen par les réseaux de transport en général et l'infrastructure grande vitesse ferroviaire plus particulièrement, un territoire a pour ambition de repenser son devenir, et donc sa future structuration. Cet espace, c'est l'espace transfrontalier franco-italien qui aspire, à travers le projet LGV PACA prévu en 2020, à se doter de l'infrastructure grande vitesse (dans un contexte de prolongement de la future ligne jusqu'en Italie). Dans cette perspective, comprendre les caractéristiques de ce territoire transfrontalier sera l'objet du chapitre suivant.