**“ Mobilité, transports et territoires dans la science
régionale francophone : illustration par quelques articles
”. Première partie**

G. Joignaux, Lourdes Diaz Olvera

► To cite this version:

G. Joignaux, Lourdes Diaz Olvera. “ Mobilité, transports et territoires dans la science régionale francophone : illustration par quelques articles ”. Première partie. RTS - Recherche Transports Sécurité, 2012, 28 (3-4), pp.256-258. 10.1007/s13547-012-0047-3 . halshs-01077337

HAL Id: halshs-01077337

<https://shs.hal.science/halshs-01077337>

Submitted on 28 Oct 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Introduction au Dossier :

**MOBILITE, TRANSPORTS ET TERRITOIRES DANS LA SCIENCE
REGIONALE FRANCOPHONE : ILLUSTRATION PAR QUELQUES
ARTICLES**
Première partie¹

Guy Joignaux

IFSTTAR

Centre de Lille-Villeneuve d'Ascq, France

guy.joignaux@ifsttar.fr

Lourdes Diaz Olvera

Laboratoire d'Economie des Transports, Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat
(CNRS-Université de Lyon), France

lourdes.diaz-olvera@entpe.fr

En juillet 2011, soit dix sept ans après une première édition en Martinique, le CEREGMIA, Centre d'Etude et de Recherche en Gestion, Modélisation et Informatique Appliquée de l'Université des Antilles et de la Guyane, à Schoelcher, organisait à nouveau le colloque annuel de l'Association de Science Régionale De Langue Française (ASRDLF), communauté scientifique internationale bien connue, nonobstant son sigle imprononçable².

Pour ce colloque du 50° anniversaire de l'ASRDLF et 25° du CEREGMIA, la thématique centrale retenue était : « Migrations et Territoires », deux champs au cœur de la science régionale et de ses disciplines. Conformément à l'usage, à côté de cet affichage principal, de nombreuses thématiques récurrentes appelaient des sujets plus précis, notamment dans le champ des mobilités et systèmes de transport et de leur rapport aux territoires : localisation des activités, transformation économique et productive des territoires, innovations et nouvelles technologies, mobilité et ancrage, mobilité et inégalités spatiales, infrastructures et services publics. Dans les domaines « mobilité et territoires », deux sessions spéciales appelaient des présentations autour de la grande vitesse (GV) ferroviaire et ses « effets » territoriaux, d'une part, autour des mobilités quotidiennes en lien avec les inégalités et la ségrégation urbaine, d'autre part. Deux autres ateliers ont par ailleurs été organisés, respectivement, sur l'accessibilité et le diptyque mobilité-ancrage.

Sur la GV ferroviaire, huit articles ont été présentés dans deux ateliers, cherchant à renouveler, enrichir les inter relations entre ce mode de transport innovant, dans sa technologie comme dans les services offerts, et les régions et/ou ensembles urbains traversés : modification des quartiers de gare, des projets urbains eux-mêmes, politiques d'accompagnement des dessertes

¹ Articles issus du « 48° Colloque de l'Association de Science Régionale De Langue Française », Schoelcher (Martinique), juillet 2011, Sessions « Transport, Mobilités et Territoires »

² Ainsi en ont décidé en 1961, les illustres fondateurs de l'Association, Walter Isard et François Perroux.

nouvelles, modélisation des impacts régionaux de la GV, analyse de la différenciation des impacts territoriaux de la GV.

Dans deux ateliers dédiés à la diversité sociale des pratiques de mobilités dans la ville et aux liens entre mobilité et inégalités et/ou ségrégation, cinq interventions ont traité de thématiques variées sur le cas français telles que la variabilité de la mobilité pendulaire à partir d'indicateurs multidimensionnels et selon deux échelles spatiales, l'influence du péage urbain dans l'accroissement des inégalités, l'accessibilité dans les quartiers aisés et les quartiers pauvres, le coût de la mobilité quotidienne et son incidence dans le budget des ménages, les impacts de l'évolution de la mobilité en termes de consommation d'énergie et d'émissions. Trois autres interventions ont concerné des problématiques des grandes métropoles latino-américaines : les impacts dans la mobilité des changements des pôles d'emploi et de l'offre de transport public à Mexico, les déterminants de l'immobilité à Rio de Janeiro et les inégalités d'accessibilité en lien avec les dépenses de transport et de logement à Santiago du Chili.

Le thème de l'accessibilité a rassemblé en deux ateliers sept présentations couvrant des approches très diversifiées : modélisation de la localisation des services technologiques en relation avec les investissements en infrastructures de transport, relations mobilité-morphologie urbaine, mobilités quotidiennes et résidences frontalières, mobilités quotidiennes et recours aux modes alternatifs, les échelles spatiales du transport routier de marchandises « en compte propre », l'appropriation du mode fluvial par les entreprises, le bilan de l'application du principe de continuité territoriale en Corse.

Enfin, sur les relations entre mobilité et ancrage territorial, quatre présentations ont abordé les comportements de déplacement des couples avec enfants, le rôle des entreprises dans la recherche de la durabilité au travers des migrations alternantes, une réflexion sur le « ménagement » des territoires péri-urbains et les conditions d'un système local de mobilité électrique.

Ce sont donc 26 articles³ consacrés à la mobilité, aux transports et leur lien aux territoires qui ont été exposés au cours de ce colloque, avec, il faut le noter, une extrême diversité d'approches et de méthodes.

Une première livraison de quatre articles sélectionnés parmi ces vingt six, dûment révisés, est publiée dans ce numéro de RTS⁴.

Dans une approche économétrique sur les liens entre forme urbaine et mobilité quotidienne, Florent Le Néchet et Anne Aguiléra exposent leur travail comme réponse à un triple constat : celui de la complexité de la relation entre forme urbaine et mobilité, celui de la multiplicité des indicateurs employés dans les travaux empiriques, et enfin celui du déterminisme de l'échelle spatiale sur les résultats produits. Pour essayer d'apporter des réponses à ces différents questionnements, ils fixent un double objectif à leur exercice de modélisation de la mobilité pendulaire, structurante de la mobilité quotidienne, à partir d'un échantillon de 13 aires urbaines de plus de 500 000 habitants en 1999 (Paris exclu). Leur premier objectif est d'appréhender la forme urbaine à travers une approche multi dimensionnelle par la prise en compte d'un ensemble d'indicateurs de nature différente (morphologiques, socio-économiques et de mobilité). Le second est celui d'intégrer simultanément des indicateurs de

³ Soit environ 13% du total des présentations de ce 48^{ème} colloque

⁴ Un autre ensemble d'articles fera l'objet d'une seconde livraison dans un numéro suivant de la revue.

forme urbaine à l'échelle locale (la commune) et à l'échelle globale (l'aire urbaine entière) afin de mieux mesurer l'influence de l'échelle spatiale sur les déplacements domicile-travail. Comme les auteurs le précisent, l'objectif essentiel de cet exercice n'est pas tant la mesure exacte de la contribution de chaque variable, mais leur significativité et la nature de leur effet afin de mieux démêler l'enchevêtrement des mécanismes les reliant. Leurs résultats confirment l'importance des facteurs socio-économiques dans les comportements de mobilité pendulaire mais surtout, ils montrent l'effet simultané non négligeable sur la mobilité (parfois contradictoire qui plus est), des indicateurs de forme urbaine aux deux échelles étudiées. Ceci invite alors à prendre en considération simultanément, dans les réflexions sur le développement urbain, les dynamiques locale et d'ensemble de l'aire urbaine. Cet article ouvre alors de nombreuses pistes prometteuses, aussi bien en termes méthodologiques qu'en termes analytiques, pour une approche compréhensive des dynamiques urbaines et des comportements de mobilité.

Benoît Feidel et Denis Martouzet abordent la problématique mobilité-ancrage dans le contexte des espaces périurbains appréhendés sous l'angle de leur durabilité. L'intention des auteurs est d'apporter un éclairage nouveau sur les comportements observés dans et autour de ces espaces, ce afin d'affiner les mesures susceptibles d'améliorer leur potentiel de durabilité. Cette approche a toute sa pertinence si l'on s'en réfère aux multiples actions et instruments mis en place dans le cadre des politiques de maîtrise de ce que, par facilité, l'on peut résumer sous le terme d'externalités négatives, considérées classiquement comme issues de l'éclatement des espaces urbains. La relation dialectique (et non l'opposition) entre ancrage et mobilité est le point de départ de leur approche méthodologique. L'exploitation d'un matériau riche et original recueilli par un travail d'enquêtes élaboré⁵ permet aux auteurs de caractériser dans leur complexité et leur grande diversité les déplacements d'un groupe de sujets au sein de leur univers fait d'urbain et de péri urbain et d'inter actions entre l'un et l'autre. Ainsi est mise en évidence, malgré les limites d'un échantillon obligatoirement restreint, l'existence de « phénomènes compensatoires » remarquables se traduisant par la limitation de la fréquence et de la distance des déplacements, au-delà d'un certain seuil. La conclusion de la présentation, rejoignant le courant des analyses « cognitivo-affectives » du rapport à l'espace, avance l'hypothèse d'un « l'effet de lien agissant sur les comportements – notamment de mobilités quotidiennes et résidentiels- des agents spatiaux ». Si cet effet existe, de quoi est-il fait et quels en sont les conséquences au regard de la problématique de la durabilité des espaces péri urbains : deux questionnements qui appellent à d'autres travaux.

Marie Delaplace, analyste familière et opiniâtre de la grande vitesse ferroviaire et de son insertion dans les territoires, livre une réflexion sur la diversité des impacts de ce mode de transport innovant. Elle propose ici d'éclairer la compréhension et les actions anticipatrices des acteurs locaux quant aux potentiels de développement attendus des nouveaux services de mobilité offerts en matière de déplacements des voyageurs sur longue distance. Sa démarche s'appuie sur les théories de l'innovation dans les services en considérant la desserte des territoires par la grande vitesse comme un « faisceau de services », aux effets différenciés selon les territoires considérés, les modes d'appropriation des acteurs locaux et les actions mises en œuvre. La caractéristique essentielle de l'interaction entre grande vitesse et développement est d'être « coproduite », ce qui conduit à une remise en perspective substantielle d'approches souvent réduites à une croyance affirmée en des résultats de développement « automatique » à attendre de la réalisation de grandes infrastructures de transport : regain de dynamisme économique local, attractivité et nouvelles implantations

⁵ Quant à la définition de ses attendus et le recours à des outils nouveaux : traçages GPS doublés d'enquêtes qualitatives.

d'activités, développement du tourisme, arrivée de nouvelles populations, développement de projets immobiliers résidentiels et de bureaux, en particulier autour des gares. L'article en réfère à de nombreux cas d'observation puisés, en France et dans d'autres pays, dans l'abondante littérature disponible, d'origine académique ou plus factuelle, dont l'auteur démontre une solide connaissance. Au total, l'article apporte une confirmation en même temps qu'une démonstration renouvelée, par le recours aux innovations de service et leur coproduction associée, de la complexité et de l'hétérogénéité des processus de transformation territoriale générés par la grande vitesse ferroviaire. Cet apport n'est pas anodin au moment où, en France et ailleurs, plusieurs projets de cette nature sont remis en discussion dans un contexte éminemment contradictoire de raréfaction des sources de financement et de recherche de nouveaux ressorts de croissance.

Enfin, Xavier Peraldi mène une analyse critique de l'application du principe de continuité territoriale en Corse. L'objectif de ce principe, appliqué depuis 1970, est de pallier les inconvénients de la coupure physique entre le continent et l'île en facilitant le transport de personnes et de marchandises en termes de coût et de services maritimes et aériens. L'auteur organise sa démarche en deux temps. Il entreprend d'abord le bilan du principe de continuité en examinant les résultats en termes d'évolution des flux des passagers, d'impacts macro-économiques et du coût pour l'État à travers le versement des subventions aux transporteurs maritimes et aériens. Ce bilan montre que si l'application du principe de continuité territoriale a certainement contribué au désenclavement de l'île et a favorisé le développement du secteur touristique, son influence est plus limitée sur le niveau des prix et son impact très négatif en ce qui concerne le secteur productif et le coût pour la collectivité. A partir de ce bilan très mitigé, l'auteur cherche ensuite les dysfonctionnements dans la régulation du système et sa gouvernance qui pourraient être à la source de cette situation. Il met ainsi en évidence plusieurs défaillances telles que l'absence de politique de développement économique et territorial devant guider le principe de continuité territoriale, l'absence d'une autorité de régulation, le manque d'une structure assurant l'évaluation du dispositif, l'opacité du système d'aides publiques au transport ou encore l'absence de mesures incitatives pour le développement des activités des entreprises de transport. L'efficacité de la continuité territoriale devra être recherchée dans l'action publique locale, d'où « la nécessité d'inscrire la problématique des transports extérieurs de la Corse dans un projet collectif, construit avec et pour les acteurs résidant sur le territoire. »

Ces textes montrent que le domaine « transport, mobilités et territoires » traité de façon récurrente lors des colloques de l'Association de Science Régionale De Langue Française se confirme toujours comme un espace de création dynamique au sein d'une science régionale francophone elle-même bien vivante.