



HAL
open science

Les espaces de la grande vitesse

Olivier Klein

► **To cite this version:**

Olivier Klein. Les espaces de la grande vitesse. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 1992, 25 | 1992, pp.117-128. 10.46298/cst.11911 . halshs-00911040

HAL Id: halshs-00911040

<https://shs.hal.science/halshs-00911040>

Submitted on 28 Nov 2013

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

Les espaces de la grande vitesse

Olivier KLEIN

Laboratoire d'Economie des Transports
Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat,
CNRS, Université Lumière Lyon II, Lyon

DES EFFETS STRUCTURANTS A L'ENVIRONNEMENT GLOBAL

Dans les années 60 et 70, la problématique des effets structurants des infrastructures de transport a été l'objet d'un certain nombre de réflexions dans le milieu scientifique de l'économie appliquée. Cette époque était en Europe celle des grands équipements autoroutiers. En France, François PLASSARD (1) a marqué une étape de ce débat en montrant qu'il était illusoire de rechercher des liens de causalité directs entre la mise en place d'une nouvelle offre de transport et le développement économique d'une région. La période qui a suivi est caractérisée par une nette diminution du rythme de construction d'infrastructures nouvelles (2) et l'intérêt des chercheurs s'est réduit à l'étude de cas particuliers permettant d'affiner la conclusion générale qui précède.

Aujourd'hui, la situation s'est à nouveau renversée. Le décalage important existant entre les niveaux de croissance de l'offre et des trafics (3), la montée des problèmes de congestion (autoroutes, aéroports), la mise en chantier de grands ouvrages de franchissement des barrières géographiques (tunnel sous la Manche, isthme scandinave, traversées alpines), l'apparition de la grande vitesse ferroviaire sont autant d'éléments qui ont remis au centre de nos préoccupations la question des effets des infrastructures. Pour autant, la problématique initiale s'est modifiée sous une double influence : en premier lieu, les conséquences de la crise économique se sont largement amplifiées et l'on assiste désormais à la mise en place d'une organisation de la production profondément renouvelée, y compris dans ses formes d'inscription dans l'espace ; enfin, beaucoup plus qu'auparavant, les infrastructures de transport se mettent en place "sous contraintes" ; celles qui pèsent le plus lourdement sont relatives, d'une part à la protection du cadre de vie et des équilibres planétaires, et d'autre part à la limitation des ressources financières disponibles.

S'appuyant sur les conclusions d'il y a quinze ans, la conception qui prévaut largement de nos jours, et que nous prenons à notre compte, est celle d'un système de transport élément d'un environnement global des activités économiques. Cet environnement exerce sur l'organisation du système productif des contraintes fortes, mais qui dépendent de moins en moins des variables liées au transport. Sous l'action de ces contraintes, l'organisation de la production évolue considérablement, elle agit en retour sur son environnement, de nouvelles formes territoriales apparaissent. Le système de transport intègre alors à son tour ces nouvelles données, s'y adapte. Dans un tel schéma, on voit bien que les relations entre les transports et la sphère économique sont largement indirectes. On comprend mieux également qu'il est souvent impossible de dégager des liens orientés de causalité entre les évolutions que l'on repère d'un côté ou de l'autre. Même une vision où les relations de causalité s'exerceraient dans les deux sens paraît difficile à formaliser. En effet, le schéma de base que nous venons de présenter est en réalité utilisé pour de multiples interactions, avec des rythmes

temporels d'adaptation extrêmement variés. On débouche sur un processus continu d'évolution.

Selon l'optique qui vient d'être présentée, l'adéquation des réseaux de transport à grande vitesse aux structures territoriales contemporaines peut être envisagée. Il est alors indispensable de préciser le contenu des évolutions qui travaillent le système productif. Notre objectif sera d'en préciser l'inscription dans l'espace. Nous montrerons ensuite les convergences qui existent entre cette dernière et la trame que dessine peu à peu l'offre de transport à grande vitesse. Nous relèverons aussi quelques hiatus et nous envisagerons à quelles conditions des solutions peuvent être trouvées dans l'interconnexion des réseaux à grande vitesse et des réseaux régionaux.

1. L'INFORMATION AU COEUR DU SYSTEME PRODUCTIF

C'est une tendance courante des économistes et autres "prospectivistes" de prédire l'avènement d'une société informationnelle. Néanmoins, devant l'échec essuyé par ceux qui, il y a quinze ou vingt ans, promettaient par exemple la diminution de la mobilité par substitution massive des télécommunications aux déplacements, la plupart d'entre nous se méfie aujourd'hui de mécanismes trop technicistes et préfère accorder la priorité aux phénomènes socio-économiques dans l'analyse des évolutions futures.

L'importance accrue des processus d'acquisition et d'échange d'informations est d'abord une conséquence de l'accélération du monde économique. La théorie micro-économique enseigne que la valeur ajoutée se concentre sur les produits dont le degré de différenciation par rapport aux produits concurrents est le plus élevé. Lorsqu'une technique de production se banalise, le marché devient plus compétitif, et la pression sur les prix s'accroît au détriment des marges bénéficiaires. Or, on constate aujourd'hui que les cycles des produits se raccourcissent. Les entreprises qui le peuvent, pour demeurer en position dominante sur les marchés, sont obligées d'innover constamment. Les processus d'innovation, qui sont affaires de production et de traitement de savoir et d'information, jouent donc un rôle stratégique pour la compétitivité des entreprises.

On perçoit à ce niveau une première conséquence de l'importance accrue des opérations de traitement de l'information : la montée des activités de services correspondantes. La deuxième conséquence peut être introduite en partant de la nécessité, pour les opérateurs économiques de réagir le plus rapidement possible aux sollicitations extérieures. Cela implique, en particulier pour les structures les plus grosses, une modification sensible de leur organisation. En effet, cette dernière était traditionnellement conçue pour une optimisation du fonctionnement basée sur des périodes longues. Il s'agit aujourd'hui de placer la circulation efficace de l'information au cœur des préoccupations de la production (4).

1.1. La montée des services

Il convient de ne pas se laisser abuser par les statistiques. La forte croissance du secteur tertiaire que l'on constate depuis plusieurs décennies est en partie imputable à un mouvement d'externalisation d'activités périphériques par le secteur secondaire. De la même manière, les difficultés que l'on rencontre lorsque l'on veut quantifier la production de service invitent à relativiser les conclusions que l'on pourrait tirer de la lecture d'un tableau de chiffres.

Pour notre propos, l'essentiel n'est pas là, mais ces précautions préliminaires ont l'intérêt de nous faire préciser de quelles activités de services nous traitons. Le problème est complexe et l'on peut l'approcher à travers la nature de cet objet immatériel - l'information - sur lequel elles agissent. Jacques BONNET et Louis REBOUD, dans un article récent, font un parallèle entre l'information et la monnaie (5). Ils décrivent, à l'image de la monétarisation d'une société, le processus "d'informationnalisation" comme fonction de son développement économique et social. A chaque situation ses informations spécifiques et ses moyens de transmission et d'échange (6). Mais les auteurs font également de l'information un bien économique aux caractéristiques particulières : "elle n'est pas directement un bien productif, ni de consommation... Comme la monnaie, l'information peut revêtir différentes formes, circuler plus ou moins vite, avoir une durée de vie plus ou moins longue" (p.12). Continuant leur raisonnement, ils insistent sur l'importance des circuits de transmission que l'information utilise et mettent en évidence un "secteur information" au rôle comparable au secteur "banques et assurances".

Dans ce cadre, l'importance des activités de services liées au traitement de l'information dépasse largement la part qu'elles occupent dans l'emploi ou la valeur ajoutée. Elles sont un outil de compétitivité et deviennent aussi un enjeu de compétition. Elles sont encore un facteur de réorganisation du système productif. Nous reviendrons sur ce dernier point, mais il nous donne ici l'occasion de préciser la position de ces activités par rapport à celles qui sont plus "traditionnelles".

La fonction de traitement de l'information concerne simultanément les échanges internes à l'entreprise et ses échanges avec l'extérieur. Mais l'aspect important à souligner est qu'une consommation importante de services externalisés (appel à des sociétés de services) s'accompagne d'une structure interne de gestion de l'information importante. Cette activité, stratégique pour développer les capacités de réaction et d'innovation des acteurs économiques, transcende en quelque sorte les frontières sectorielles, mais aussi celles des entreprises. Notre société n'est pas celle de la fin de l'industrie, mais celle dans laquelle les activités de services représentent un enjeu pour la vie économique dans son ensemble.

1.2. L'intégration organisationnelle

Nous avons déjà mentionné que les formes traditionnelles d'organisation des entreprises étaient inadaptées à gérer rapidement les contraintes de court terme. En fait, la crise du taylorisme se développe à plusieurs niveaux (7). Il y a tout d'abord un décalage croissant entre "les formes sociales du travail" et les modes de vie. Ensuite, l'utilisation de la productivité du travail direct comme critère exclusif de gestion a atteint ses limites. D'une part, les facteurs dont les charges ne sont pas directement liées au travail voient leur importance croître. D'autre part, on assiste à une large diversification des objectifs de la production qui tend à mettre au premier plan la notion de flexibilité.

Enfin, la crise du taylorisme traduit l'impossibilité pour ce type d'organisation de répondre aux besoins actuels du monde économique. En effet, les structures traditionnelles de gestion des entreprises considéraient une à une chaque étape ou chaque fonction d'un processus de production. L'optimisation globale se ramenait alors à l'optimisation de chacune des unités ainsi découpées. La mise en cohérence des sous-objectifs propres à ces unités s'effectuait par allers-retours successifs et ajustement à la

marge. Le tout était évidemment basé sur la stabilité des objectifs globaux nécessaire pour donner le temps aux ajustements de s'effectuer.

Evidemment, la nécessaire stabilité a aujourd'hui disparue, empêchant le bel édifice de fonctionner. Mais le temps n'est pas la seule variable remise en cause. Le découpage du processus de production en différentes fonctions spécialisées ne résiste pas plus aux évolutions actuelles. Pour s'adapter au rythme rapide des changements, la capacité de flexibilité devient une qualité essentielle. Or, on peut admettre en première analyse que la capacité de flexibilité d'une organisation ne dépend pas de la somme des flexibilités de chacune de ses unités, mais plutôt de la flexibilité de la plus "rigide" d'entre elles. Voici donc un premier argument en faveur d'un "modèle systémique", selon le mot de Pierre VELTZ ; il s'agit de s'adapter aux mutations. Le second découle de la place désormais stratégique qu'occupent les processus d'innovation dans les structures de production. Innover à tous les niveaux de la production, mobiliser vers cet objectif l'ensemble des ressources d'une entreprise, d'un groupe ou d'une association plus lâche de producteurs est de plus en plus indispensable. Les problèmes sont à peu près les mêmes qu'en ce qui concerne la flexibilité, mais ce dont il s'agit là, c'est de savoir provoquer des mutations.

On le voit, tout pousse à une intégration plus forte entre les différentes phases de la production. Mais cette intégration ne repose pas sur un pyramidage de type hiérarchique. Il s'agit plutôt de favoriser la circulation et le traitement de l'information : au niveau de chaque fonction, cela implique une forte autonomie de manière à se libérer des lourdeurs inhérentes aux structures trop importantes ; entre elles, c'est bien la notion d'intégration, de mise en cohérence, de globalité qui est en question. La structure de pouvoir interne à l'entreprise suit un cheminement parallèle : le contrôle *a priori* des actes tend à être abandonné (autonomie) et remplacé par un contrôle *a priori* des hommes (intégration). Le mouvement décentralisation / intégration peut sembler contradictoire. En fait, il s'agit simplement de deux échelles différentes d'une même vision : l'unité, le structurel sont concernés d'un côté, la totalité de l'autre.

2. LES "RESEAUX CONNEXES" AU COEUR DU TERRITOIRE

L'inscription territoriale de ces nouvelles tendances de l'organisation des activités productrices ne peut pas se lire simplement, en ne considérant que la localisation physique des établissements sur un espace que l'on représenterait alors homogène. Certes, de nombreux éléments plaident pour un allègement des contraintes physiques pesant sur ces localisations. Sans revenir sur les progrès technologiques en matière de transport ou de télécommunication, on peut s'arrêter un instant sur quelques aspects liés à l'importance de l'information dans les processus de production. La croissance de la part des productions immatérielles dans la valeur ajoutée est le plus ancien d'entre eux. Différents établissements, de plus en plus autonomes, peuvent assurer la cohérence de leur activité par des échanges qui s'affranchissent aisément des distances. Les entreprises aux localisations dispersées sont aujourd'hui nombreuses.

S'en tenir à ces réflexions revient à véhiculer une image des télécommunications qui seraient devenues aptes à porter l'ensemble des liens sociaux que la proximité permet communément de tisser. Ce serait enlever toute signification à la notion même de proximité. L'apparition récente de formes d'organisations productives spatialement concentrées et fortement ancrées sur leur territoire suffit à infirmer cette hypothèse. On peut ainsi penser aux pôles industriels de la "troisième Italie". Si l'on analyse les questions de localisation des activités économiques en raisonnant secteur par secteur,

voire au niveau de chaque groupe industriel - en quelque sorte un découpage vertical - on aperçoit donc des schémas très divers. Concentration ou au contraire éclatement spatial, aucune de ces représentations ne semble prendre le pas sur l'autre.

2.1. Des fonctions privilégiées qui s'agglomèrent

Notre hypothèse est qu'une analyse "horizontale", où l'on distingue les fonctions, permet de dégager des structures plus nettes pour certaines d'entre elles. Un tel découpage met en évidence des activités pour lesquelles les échanges d'informations entre entreprises tiennent une place essentielle, et d'autres pour lesquelles importent surtout les communications internes, voire la réduction des coûts de production directs. Ces dernières voient leurs contraintes de localisation très indépendantes de leur environnement et plutôt déterminées par l'histoire et la stratégie des différentes entreprises. Il en va bien sûr tout à fait différemment pour les activités échangeant largement avec l'extérieur. Pour fonctionner efficacement, elles ont le besoin impératif d'être plongées dans un milieu particulier, capable de les alimenter en savoir et en prestation, capable également de recevoir.

L'identification de ces activités est assez facile. On peut les circonscrire à deux fonctions principales : la première est centrée sur la direction et la gestion stratégique des entreprises ; elle recouvre les activités financières, juridiques et de conseils divers (expertise, audit, communication...); la seconde est directement liée aux hautes technologies (Recherche et Développement et activités de production à très haute valeur ajoutée). Une hiérarchie très nette apparaît ainsi. Les activités que nous venons de citer occupent évidemment le haut du panier, ce sont celles qui concentrent pouvoir et richesse. Ce sont également celles qui, à la recherche du milieu qui leur est favorable, se concentrent le plus spontanément dans l'espace.

Si le principe d'autonomie explique largement que certaines fonctions aient une logique propre de concentration, les exigences intégratives n'en demeurent pas moins. Elles s'articulent selon deux directions. D'une part vers l'aval, les fonctions de "commandement" doivent être en relation étroite avec les activités qu'elles dominent. D'autre part, elles fonctionnent au sein d'un vaste ensemble d'interrelations qui s'étend à l'échelle de la planète.

2.2. Réseau, une image commode

La représentation de l'espace que l'on peut dégager de cet ensemble de considérations se visualise plus facilement en utilisant l'image d'un réseau. Ou peut-être est-ce céder à un effet de mode ? Notre réseau est d'abord constitué d'un ensemble d'activités privilégiées. Elles concentrent un important pouvoir de décision et un haut potentiel de valeur ajoutée. Elles s'agglomèrent enfin en quelques lieux de ce fait eux aussi privilégiés. Ces activités tissent entre ces derniers des liens très serrés. Elles suivent les mêmes rythmes et mettent en oeuvre tout un arsenal pour "gommer" la distance qui sépare leurs différentes localisations (télécommunication en temps réel, transports rapides, mais aussi banalisation des différents lieux par l'emploi de la même langue, la fourniture de services indifférenciés et même une architecture de "quartiers d'affaires"). Nous parlerons donc de "réseau connexe". Celui-ci est dominé par un "noyau central" très cohérent. Tout autour, un ensemble de liens plus ténus relie ce noyau aux activités dont les fonctions d'exécution sont plus marquées et, nous l'avons vu, les localisations sont plus diversifiées.

Evidemment, la description de ce réseau est ici très schématique. On pourrait sans doute préciser le dessin, distinguer des sous-ensembles géographiques dans ce que nous appelons le noyau central, discerner des sous-réseaux spécialisés dans certaines fonctions de direction ou de Recherche-Développement. Il doit encore être relativement aisé de mettre en évidence, parmi ces activités "haut de gamme" des fonctions essentielles qui ne sélectionneraient que des agglomérations comme Tokyo, New-York ou Paris par exemple. Il reste que l'identification du groupe de villes d'Europe qui font partie du coeur de ce réseau connexe est dans une large mesure possible (8).

2.3. Des structures spatiales de plus en plus complexes

Une erreur que nous ne commettrons pas serait de ne considérer désormais l'espace qu'à travers le prisme déformant de ce schéma. Nous préférons représenter le territoire comme la juxtaposition, en un même lieu géographique de différentes activités, très généralement exercées en relation avec d'autres lieux. Nous distinguons alors deux formes anciennes d'organisation et d'inscription dans l'espace de ces activités. Liée à un espace "banal", homogène, une première forme d'organisation est fondée sur la contiguïté. Sont concernées par cette structuration les activités de proximité, aux aires de marché, aux bassins d'emploi ou aux zones d'approvisionnement diffuses.

Une seconde forme peut être repérée, qui s'appuie sur un espace disjoint, un ensemble de lieux différenciés non seulement géographiquement, mais aussi d'un point de vue fonctionnel. Dans l'Histoire, le commerce triangulaire entre l'Europe, les côtes d'Afrique et l'Amérique représente l'archétype de cette organisation ; chacun des sommets du triangle possède une fonction et une logique interne qui lui sont propres.

Ces deux formes d'organisation spatiale restent encore largement présentes. La structure de réseau connexe vient se superposer aux autres et non les remplacer (9). Les structures du territoire vont alors en se complexifiant de manière intensive. D'une part, les interactions, les échanges d'informations entre différentes unités économiques se renforcent quantitativement et qualitativement. D'autre part, des formes diversifiées d'organisation spatiale se superposent toujours davantage. Enfin, les formes les plus "informativées" sont porteuses d'une forte hiérarchisation du rôle des différentes agglomérations. Elles résultent de la conjonction d'un nombre élevé de potentialités qui doivent présenter à la fois suffisamment de redondances et de diversités pour que des formes complexes d'organisation puissent apparaître (10).

3. LA GRANDE VITESSE AU COEUR DU SYSTEME DE TRANSPORT

A ces évolutions du système productif, et en particulier de l'occupation qu'il fait de l'espace, répondent des évolutions du secteur des transports. Nous avons annoncé en introduction que la mise en place de l'offre de déplacements à grande vitesse était l'une d'entre elles. Il nous faut maintenant préciser les contraintes qui la structurent.

3.1. Une évolution marquée par des seuils

L'activité de transport de personnes est actuellement en pleine évolution. Avancées technologiques, bouleversements des conditions du marché, transformations politiques, de nombreux éléments concourent à cette situation. En matière de restructuration des réseaux de transport, trois caractéristiques principales peuvent

résumer les tendances actuelles : il s'agit de l'accélération des flux, de leur massification et de la limitation des points d'entrée sur les différents réseaux.

L'accélération des flux est un phénomène ancien. Mais son processus n'est pas continu, il est marqué par des seuils, des étapes particulières. Ces seuils sont déterminés par les progrès matériels des conditions de déplacement, mais également par l'organisation économique de cette activité, ainsi que par les besoins que créent les structures sociales de chaque époque. L'une de ces étapes a été de rendre possible les déplacements dans la journée. Il a fallu les aménagements routiers importants réalisés au XVII^{ème} siècle, l'augmentation des rendements agricoles laissant des surplus pour les échanges et enfin la montée en puissance - encore toute relative - d'une bourgeoisie négociante pour que cette étape soit atteinte à l'échelon régional. Le développement et le perfectionnement des chemins de fer n'a réduit la France aux dimensions d'un voyage de 24 heures qu'à la fin du XIX^{ème} siècle. Il a fallu attendre la généralisation des vols long-courriers pour que le monde soit également ramené à cette taille.

Aujourd'hui, une nouvelle étape est à l'ordre du jour : il s'agit de rendre possible des déplacements allers retours dans la journée en laissant une plage de temps importante disponible à destination. Lorsqu'en 1983 le TGV a offert cette possibilité entre Paris et Lyon, la réponse de la clientèle a été importante, prouvant par là qu'un besoin de ce type est inscrit dans nos modes de vie.

Au niveau des déplacements urbains, ce stade d'évolution est dépassé depuis longtemps. Au niveau régional, la voiture particulière permet déjà ce type de mobilité. Par contre, offrir ces possibilités de déplacement contenu dans la journée est au coeur des réflexions actuelles sur le devenir des transports collectifs à moyenne distance. L'allongement de la distance disqualifie définitivement les transports routiers. L'avion, sur ces parcours compris entre cinq cent et deux mille kilomètres, possède les qualités requises pour que de tels allers-retours soient viables. C'est plutôt la structure des réseaux de desserte qui détermine les possibilités effectives et ceux-ci sont actuellement en évolution rapide. A un niveau à peu près équivalent, les trains à grande vitesse se positionnent fortement sur ce créneau que l'expérience du TGV entre Paris et Lyon a contribué à révéler. Les déplacements intercontinentaux enfin, sans introduction d'un nombre important d'avions supersoniques, stagnent actuellement à l'étape précédente.

Les principales évolutions se situent donc assez clairement sur deux maillons : les déplacements régionaux d'une part et les déplacements nationaux ou intra-européens d'autre part. La connexion des réseaux de ces deux niveaux avec ceux qui les complètent pour les trajets terminaux doit donc faire l'objet d'un soin particulier.

3.2. Des réseaux fortement hiérarchisés

La massification des flux et la limitation des points d'entrée sur les réseaux ont des conséquences fortes sur la structuration de ces derniers. Que l'on considère le réseau ferroviaire à grande vitesse qui se met peu à peu en place en Europe ou les dessertes aériennes internes à la Communauté, ces conséquences sont très voisines. Nous allons les examiner à la lumière de l'expérience française. En effet, d'une part celle-ci est suffisamment ancienne en matière de dessertes TGV pour que l'on puisse en tirer des enseignements, d'autre part, les distances en jeu sont du même ordre que celles que l'on trouve couramment dans la Communauté.

On constate qu'Air Inter comme la SNCF pour le TGV utilisent deux grands types de schémas d'exploitation distincts. Dans le premier cas de figure, la demande de transport est suffisamment forte pour permettre une fréquence de desserte très élevée,

soit entre quinze et vingt allers-retours quotidiens. C'est la situation qui prévaut entre Paris et Lyon en train, et, en avion, entre Paris et Toulouse par exemple. Le second schéma concerne les liaisons où le volume de la demande est plus faible. Il consiste en l'organisation d'une desserte permettant de voyager soit le matin, soit à la mi-journée, soit le soir, avec, à chaque fois, une ou deux possibilités seulement.

Ces deux principes de schéma d'exploitation peuvent alors être mis en correspondance avec une typologie succincte des agglomérations concernées par la grande vitesse.

On peut distinguer trois types d'agglomérations :

Type 1 : Paris.

Type 2 : Lyon, et par extension les principales agglomérations françaises dépassant 500.000 habitants.

Type 3 : Dijon, Grenoble, Montpellier, etc..., c'est à dire, les autres grandes cités. puis examiner les schémas de desserte réalistes :

Liaison entre type 1 et type 2 : à l'image de ce qui se passe entre Paris et Lyon, ces liaisons sont assurées à l'aide d'une fréquence très élevée.

Liaison entre type 1 et type 3 : nous sommes dans le cas d'une liaison organisée autour de trois possibilités distinctes de voyages dans la journée.

Liaison entre deux villes de type 2 : la desserte de ce type de relations doit a priori se faire selon le modèle à trois possibilités, mais suivant l'aire d'attraction de chacun des deux pôles une intensification de la fréquence n'est pas irréaliste.

Liaisons entre type 2 et type 3, ou entre type 3 : sauf cas particulier, des relations à grande vitesse tant aériennes que ferroviaires sur des liaisons de ce calibre sont peu probables.

Muni de ces explications, il est relativement aisé d'entrevoir les grandes lignes du système de transports internes à la CEE : une sorte de "super-réseau" relie à haute vitesse et à haute fréquence les principales capitales politiques et économiques du continent ; ce réseau fondamental étend quelques unes de ses branches vers les *second cities*, les agglomérations comptant de 500 000 à 1,5 million d'habitants ; c'est une offre de transport rapide minimale qui relie ces villes entre elles ; cette offre minimale sert aussi à arrimer les agglomérations plus petites au coeur du système. Cette structure de réseau met en évidence une très forte hiérarchisation des différents noeuds ; non seulement les fonctions assurées par chacun d'entre-eux sont fortement différenciées, mais en outre, il apparaît que pour de nombreuses liaisons, la mise en place de dessertes à grande vitesse est illusoire et que de larges parties du territoire resteront à l'écart de ce réseau.

4. L'INTERCONNEXION DES RESEAUX AU COEUR DES ENJEUX

L'offre de transport à grande vitesse est, presque par nature, sélective. Au grand dam des responsables locaux, de nombreuses zones en seront privées. Il est maintenant temps de nous demander à quels enjeux économiques est lié le développement des transports à grande vitesse. Nous essayerons alors de rassembler dans un même discours les analyses portant sur les mutations du système productif et celle portant sur la structuration des réseaux de dessertes rapides.

4.1. Une coïncidence qui n'est pas fortuite

Chacun aura remarqué que le "super réseau" à grande vitesse qui vient d'être décrit ressemble furieusement au "noyau central" des réseaux connexes d'activités de gestion et traitement d'information dont il a été question plus haut. Cette ressemblance n'est bien sûr pas due au hasard. Au delà des distorsions -involontaires- que nous aurions pu introduire pour mieux justifier notre propos, elle s'inscrit dans la représentation d'un système de transport comme élément d'un environnement global. La grande vitesse et les services tertiaires supérieurs sont en effet fortement liées. Les observations réalisées autour de la liaison TGV entre Paris et Lyon ont mis en évidence que les déplacements professionnels dont les motifs concernaient les échanges de services ou la transmission interne d'informations ont connus les taux de croissance les plus élevés. Elles ont également montré que les entreprises de services à haut contenu informationnel sont mieux positionnées pour profiter des opportunités nouvelles de développement offertes par une offre de transport accélérée (11).

En effet, ces réseaux d'activités ont besoin, dans leur recherche de connexité (effacement de la distance séparant les points du réseau, fonctionnement sur des logiques et des rythmes semblables), de sauvegarder leurs capacités de contacts directs. En matière de transports de biens, la logistique du juste-à-temps, en particulier celle organisée autour du "saut de nuit" (expédition des marchandises en soirée et réception le matin) répond aux besoins découlant de cette évolution. Pour les déplacements de personnes, le seuil correspondant à la possibilité d'effectuer un aller-retour dans la journée sans empiéter sur sa journée de travail s'inscrit complètement dans ce mouvement.

On peut dans ce cadre avancer quelques éléments pour expliquer qu'au sein des relations entre les principales villes internationales du monde, un sous-ensemble européen prenne son autonomie : à une échelle planétaire, les fonctionnements du type "réseaux connexes" s'appuient largement sur les possibilités de contacts et d'échange que permettent les télécommunications modernes. Or, le déplacement des personnes demeure porteur de potentialités de gains dans la qualité des échanges. Il est alors un facteur actif de différenciation. Les liens entre les principaux centres de décision en Europe sont ainsi plus étroits. Ils incorporent des activités qui ne peuvent s'adapter aux conditions des déplacements intercontinentaux. Ils concernent également des localités qui ne sont pas insérées dans des réseaux plus vastes.

Le territoire garde sa complexité. Il serait erroné d'écarter *a priori* d'autres formes d'organisation des évolutions du secteur des transports. On peut ainsi analyser le franchissement du seuil de l'aller-retour dans la journée : il est d'une part la conséquence de la recherche de gains de productivité par les activités structurées sur le modèle de "l'espace disjoint" ; il est d'autre part l'un des éléments qui ont permis la mise en place de fonctionnements en "réseaux connexes" ; enfin, le développement de ce dernier mode d'organisation contribue à son tour à renforcer les offres de transport qui permettent de tels déplacements.

4.2. Un problème de marge

La structure de réseau connexe se repère assez bien, mais l'imprécision de ses marges est grande. En effet, les organisations territoriales des différentes activités "d'informations" se superposent largement, mais, bien sûr, leurs frontières ne coïncident pas exactement. Un ensemble d'agglomérations moyennes se retrouve dans une

position... moyenne. Elles sont insérées dans les réseaux de quelques activités de commandement ou *high-tech*, mais restent à l'écart de nombreux autres. Leur rôle dans ces réseaux est parfois brillant, souvent plus terne. Pourtant, la prospérité de ces cités passe aussi par la capacité qu'elles auront à conserver, voir renforcer leurs positions dans les rouages dominants de notre économie.

Face à ces marges floues, les transports à grande vitesse affichent une forte rigidité. Nous avons vu que hors du "super réseau", la desserte se réduit rapidement à une seule destination. Pourtant, une marge de manoeuvre est perceptible qui permettrait de fluidifier ces limites trop marquées. Elle se situe autour de la desserte des villes que nous avons rangées dans le type 2, celles qui ne sont pas complètement insérées dans le coeur du système de la grande vitesse, et sans doute aussi dans le coeur des réseaux connexes. Y renforcer leur ancrage est primordial. Pour y parvenir, ces agglomérations ont besoin de l'appui de la région qui les entoure. Elles ont besoin de drainer les trafics à longue distance que cette dernière génère. Ainsi, elles peuvent espérer renforcer l'offre à grande vitesse dont elles disposent. Un étage en dessous, les villes moyennes qui leurs sont proches sont sûres de n'obtenir de liaisons directes à grande vitesse qu'avec la capitale économique qui les domine. Pour développer leur autonomie tout en renforçant leurs liens avec le "noyau central" une solution peut être recherchée auprès de la métropole régionale voisine. Avec de bonnes conditions d'accessibilité, les villes plus petites pourraient trouver là l'offre de transport à longue distance de qualité qui leur fait défaut, alors que la grande métropole verrait son poids renforcé. Cela implique un réseau de transport régional "inter-cités" performant.

EN GUISE DE CONCLUSION

N'y-a-t-il qu'un problème de marges ?

Des agglomérations moyennes qui pourraient insérer certaines de leurs activités dans des réseaux connexes peuvent effectivement pâtir d'être isolées des réseaux de dessertes rapides. D'un autre point de vue, il y a un intérêt potentiel important à voir ces réseaux porteurs de fortes capacités de direction, d'anticipation sur l'avenir, de création de richesse prendre une extension maximale chez soi, en France dans mon cas.

Mais poser les enjeux de cette manière revient à considérer ces nouvelles formes d'organisation spatiale de façon isolée. Nous avons pourtant insisté sur le fait que le territoire se complexifie, que les formes nouvelles se superposent aux structures plus classiques, sans les faire disparaître. Nous n'avons par contre pas assez montré que ces réseaux connexes, supports de dominations, sont aussi des vecteurs d'évolutions, voire de progrès, pour l'ensemble des activités qu'ils surplombent. Dans cette optique l'essentiel est peut-être d'analyser plus précisément les relations entre des activités structurées différemment. L'essentiel est peut-être de montrer à quelles conditions ces formes, ces rythmes et ces logiques diversifiées coexistent. Une autre manière d'éclairer les débats sur la "société à deux vitesses" dont les transports ne sont pas absents.

Notes :

- (1) PLASSARD François, Les autoroutes et le développement régional, Economica/Presses Universitaires de Lyon, Lyon, 1977, 341p.
- (2) SALINI Patrice, Financement des réseaux de transport : vieilles questions ?, in notes de synthèses de l'OEST, n°38, mai 1990.

- (3) Conférence Européenne des Ministres des Transports, les investissements dans les infrastructures de transports des pays de la CEMT, Paris, 1988, 148p.
- (4) Certains auteurs font même de l'information "la ressource primordiale, plus encore que les traditionnels facteurs de production (capital et travail)", Bruno LANVIN, La société d'information en suspens, in *Futuribles*, Octobre 1986, pp.46-65.
- (5) Jacques BONNET, Louis REBOUD, Rhône-Alpes : un environnement serviciel, rapport particulier pour le Programme Pluriannuel en Sciences Humaines de la région Rhône-Alpes, in *les Cahiers du CUREI*, n°7, décembre 1991, pp.1-64. Les vingt premières pages présentent en particulier une intéressante synthèse sur le rôle des services dans les mutation du secteur productif.
- (6) On peut peut-être voir derrière cette représentation l'esquisse du processus de diffusion de l'"informativisation". L'historien Fernand BRAUDEL explique par exemple que l'islam médiéval domine (au sens économique) l'Europe. "Aucun Etat ne peut rivaliser avec ses monnaies d'or et d'argent". La monnaie (l'information ?) est alors un instrument de domination. "Si l'Europe médiévale, ajoute-t-il, perfectionne ses monnaies, c'est qu'elle doit faire "l'escalade" du monde musulman dressé en face d'elle". La monnaie (l'information ?) dominante est la référence qui s'impose. Fernand BRAUDEL, Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme, XVème-XVIIIème siècle, Armand Colin, Paris, 1979, Tome I : Les Structures du Quotidien, p. 386 et suiv.
- (7) Le titre et le contenu de cette partie concernant "l'intégration organisationnelle" doivent beaucoup à l'article de Pierre VELTZ : Communication, réseaux et territoires dans les systèmes de production modernes, in ROWE Frantz, VELTZ Pierre (sous la direction de), Entreprises et territoires en réseaux, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1991, pp.93-126.
- (8) ...même si la précision des contours de cet ensemble reste problématique. Le Laboratoire d'Economie des Transports a récemment mené deux recherches destinées à mieux cerner les attributs des "villes internationales". La première a été réalisée dans le cadre du projet *new international city era* (NICE) du Professeur SOLDATOS.
BONNAFOUS Alain, BUISSON Marie-Andrée (sous la direction de), A quoi reconnaît-on une ville internationale ? Tentative de réponse par consultation d'experts (méthode DELPHI), LET, Lyon, 1991, 61p.
BONNEVILLE Marc, BUISSON Marie-Andrée, COMMERCON Nicole, ROUSIER Nicole, Villes européennes et internationalisation, Programme Pluriannuel en Sciences Humaines de la région Rhône-Alpes, Vol.9, 1992, 213p.
- (9) Sous l'égide du Centre National de la Recherche Scientifique un Groupement De Recherche (GDR) rassemble une vingtaine d'équipes autour du paradigme de réseau. On trouvera un court mais intéressant "état de la science" sur ce sujet dans le Rapport d'activité 1988-1991 du GDR 903 "réseaux", CNRS, Noisy-le-grand, 1991, pp.15-22.

-
- (10) Information, complexification... le rapprochement avec le concept de bruit auto-organisateur que développe Henri ATLAN est tentant, mais délicat. ATLAN Henri, Entre le cristal et la fumée, Seuil, coll.Points Sciences, 1979, 290p.
- (11) BONNAFOUS Alain, The regional impact of the TGV, in *Transportation*, Vol.14, n°2, 1987, pp.127-137.
BUISSON Marie-Andrée, Effets indirects du TGV et transformation du tertiaire supérieur en Rhône-Alpes, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, 1985.