



HAL
open science

Introduction : Vers un renouvellement des approches ?

Antje Burmeister, Olivier Klein

► To cite this version:

Antje Burmeister, Olivier Klein. Introduction : Vers un renouvellement des approches ?. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 1999, dossier thématique “ Les interactions Transport-Espace ”, 36 | 1999, pp.5-10. 10.46298/cst.11974 . halshs-01357990

HAL Id: halshs-01357990

<https://shs.hal.science/halshs-01357990v1>

Submitted on 30 Aug 2016

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

INTRODUCTION :

VERS UN RENOUVELLEMENT DES APPROCHES ?

ANTJE BURMEISTER
INRETS
TRACES

OLIVIER KLEIN
LABORATOIRE D'ECONOMIE
DES TRANSPORTS

Les articles présentés dans ce dossier thématique sont issus des travaux d'un atelier thématique du GdR Transpace qui s'est tenu entre 1998 et 1999. Ce GdR fédère des recherches pluridisciplinaires autour de l'articulation entre les transports et l'espace. L'atelier sur le thème des *interactions transport — espace au sein des systèmes de production* a réuni des chercheurs issus de différentes disciplines en sciences sociales. Nous avons cherché à rassembler des travaux abordant les questions relatives au transport de biens, de personnes et au-delà, d'informations à travers leur articulation aux activités de production. Mais nous avons surtout recherché des travaux présentant des *approches innovantes* de la relation transport-espace avec l'objectif de confronter les différentes représentations sous-jacentes.

DE L'EFFET A L'INTERACTION : VERS UN RENOUVELLEMENT DES PROBLEMATIQUES

Le constat est largement partagé aujourd'hui, il n'existe plus de représentation explicitée des relations entre l'offre de transport et son environnement économique et social. Le concept d'effet structurant, visant à montrer l'existence de liens mécaniques entre la construction d'infrastructures de transport et le développement régional, a montré d'évidentes limites, soulignées notamment par François PLASSARD (1976) et Jean-Marc OFFNER (1993). Faute d'approches alternatives véritablement structurées, la référence à ce concept est encore largement adoptée, souvent par défaut, même au sein du milieu de la recherche en socio-économie des transports. On sort finalement avec difficulté d'une sorte de déterminisme par les transports.

Dans le contexte actuel de transformation des systèmes de production (globalisation, baisse des coûts de transport au sens strict, croissance des flux immatériels, imbrication croissante entre production et circulation...), les interactions entre infrastructures et développement sont de nature beaucoup plus complexe. Un nombre croissant de recherches considère en effet qu'il n'y a pas de lien direct entre l'offre de transport d'une part, et l'organisation puis les performances du système de production d'autre part. Ce postulat de départ ne conduit pas à nier l'importance des transports dans les phénomènes de structuration économique. Il conduit cependant à aborder la question d'une manière renouvelée en abandonnant le concept d'effet structurant au profit de celui d'interaction. Le point de départ de cette démarche ne saurait en effet être constitué par l'infrastructure de transport, mais par une analyse de la dynamique des interactions entre trois sous-ensembles : le système de production, le système de transport, le système spatial.

Un certain nombre de recherches, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du GdR, sont engagées dans des démarches voisines. Malgré la variété des entrées et les différences entre les disciplines scientifiques, des points d'accord, au moins tacites, peuvent être trouvés sur plusieurs thèmes :

- la faiblesse (ou l'affaiblissement) du déterminisme spatial dans l'organisation de la circulation des biens, informations et personnes ;
- le nécessaire détour par les stratégies d'utilisation des infrastructures par les acteurs du système de production ;
- les modifications de l'offre de transport envisagées comme innovations au double contenu technique et social ;
- l'accent mis sur les processus économiques et sociaux de production de l'offre de transport, et plus généralement des ressources d'un territoire.

CONTENU DU DOSSIER THEMATIQUE

Les quatre papiers réunis dans ce dossier thématique ne couvrent pas la totalité des thèmes que l'on peut aborder dans le domaine des interactions production – transport – espace et ne sont pas représentatifs de l'étendue des thèmes de l'atelier thématique dont ils sont issus. Ils partagent, en revanche, le postulat de la nécessité de dépasser la vision mécaniste de l'effet du transport sur l'espace et le développement régional.

Jérôme LOMBARD propose une analyse du territoire de l'entreprise de transport, en partant de l'idée que l'espace en est un support permanent qui évolue quotidiennement. L'article s'appuie sur les conclusions de plusieurs études sur les relations entre transporteurs et chargeurs dans le Nord-Pas-de-Calais. Le territoire de l'entreprise apparaît avant tout comme un espace de relations maîtrisé dans le temps.

Agnès ARABEYRE-PETIOT examine les conditions dans lesquelles pourrait être modélisée une éventuelle délocalisation d'entreprises appartenant initialement à un système productif localisé (sous-traitance aéronautique dans le piémont pyrénéen) vers une métropole (Toulouse) à la faveur de l'établissement d'une liaison autoroutière nouvelle. Le SPL est caractérisé par la création de « spécificités » nécessitant des rencontres en face-à-face. La métropole est représentée comme une entité où les échanges transitent uniquement par un système de prix sans création de spécificités. Le papier propose d'utiliser la théorie des standards pour modéliser le choix entre les deux localisations. Dans ce cadre, le maintien du SPL peut être raisonné à travers le coût d'accès à la métropole.

La contribution de Corinne MEUNIER interroge de manière critique les représentations théoriques des liens entre infrastructures de transport et développement économique. Elle propose, pour dépasser les limites inhérentes aux approches en termes d'effet, une grille de lecture en termes de réseau organisationnel. Dans cette optique, le transport est abordé comme l'un des moyens, ou l'un des processus de coordination des activités de production.

L'article de Dominique MIGNOT analyse l'espace polarisé et la place du transport et de l'accessibilité dans les dynamiques spatiales internes aux métropoles. Le transport est donc ici envisagé comme un élément de ces dynamiques. L'article s'appuie sur l'analyse de la localisation et de l'évolution, entre 1982 et 1996, d'un ensemble de secteurs industriels et tertiaires définis comme activités motrices. La métropolisation est ainsi envisagée du point de vue de la concentration des activités et de la spécialisation des territoires.

RETOUR SUR LES REPRESENTATIONS SOUS-JACENTES DE L'ESPACE

Chacun de ces papiers renvoie donc à une définition particulière de l'espace qui, si elle n'est pas toujours explicite, n'en est pas moins prégnante. Au delà des articles présentés ici, une façon rapide de présenter les principales représentations conceptuelles généralement évoquées est de les organiser autour d'oppositions fondamentales. Le tableau suivant résume cette construction :

Espace	↔	Territoire
L'espace comme topologie	↔	L'espace des interactions (entre acteurs économiques, sociaux...)
L'espace comme friction	↔	Le territoire-acteur
Accessibilité	↔	Proximité
L'espace comme réservoir de ressources génériques	↔	L'espace comme construction sociale de ressources spécifiques

Il apparaît alors que les réflexions des auteurs retenus ici, et plus largement, celles de l'atelier du GdR-Transpace que nous avons eu le plaisir d'animer se positionnent globalement dans la deuxième colonne, dans ce domaine où la matérialité de l'espace physique est articulée aux dimensions sociales, économiques, culturelles, etc. des activités humaines qu'elle supporte. On peut encore préciser ce consensus en soulignant que les quatre articles donnent une place importante aux interactions entre acteurs. *A contrario*, la notion de territoire-acteur, donnant au territoire une autonomie propre, est largement rejetée au profit d'une vision accordant un rôle central aux hommes et aux processus sociaux.

C'est le cas de Corinne MEUNIER et d'Agnès ARABEYRE-PETIOT qui placent les aspects organisationnels au cœur de leur problématique. De manière moins affirmée certes, c'est encore le cas de Dominique MIGNOT qui débouche sur une série de questions autour de l'articulation du système de localisation des activités d'une part, avec le système de localisation des ménages, les pratiques de mobilité quotidienne ou les relations entre activités diversement localisées. Pour Jérôme LOMBARD enfin, le territoire en tant que territoire d'entreprise est un processus de construction permanente de relations sociales articulées dans le temps et l'espace. Il semble donc que pour l'ensemble des auteurs de ce dossier, c'est davantage avec le « territoire », pris comme un espace social construit, qu'avec l'espace, simple support physique des activités humaines, que le système de transport interagit.

Les éléments formant ce consensus pourront apparaître restreints. Ils pourraient même passer pour des lieux communs tant ils sont largement admis dans certains milieux d'analystes du fait territorial. Pourtant, il ne

nous semble pas que le fait d'établir ce consensus soit aussi anodin qu'il y paraît. En effet, la difficulté du milieu de la socio-économie des transports à dépasser ce que l'on peut appeler « la crise du déterminisme des infrastructures » tient en partie à un déficit de conceptualisation de la réflexion sur ces questions. Dans ce contexte, le fait d'explicitier un socle partagé par un ensemble de recherches engagées dans ce processus est sans doute un préalable nécessaire car les champs disciplinaires abordés sont plutôt variés de sorte qu'il n'est pas évident d'y trouver un langage commun. Au-delà des quelques papiers présentés dans ce dossier, c'est sans doute le principal acquis des réflexions menées dans le cadre du GdR-Transpace que d'avoir participé à ce qu'un véritable dialogue s'établisse entre chercheurs abordant la relation transport-espace avec chacun des outils différents.

PERSPECTIVES DE RECHERCHE

Pourtant, une fois ce consensus minimal établi, le renouvellement - que nous souhaitons favoriser - des approches de la relation transport-espace nous paraît encore en grande partie en devenir. En nous fondant plus largement sur l'ensemble des travaux du GdR plutôt que sur les seuls articles qui suivent cette introduction, deux obstacles principaux nous paraissent devoir être mentionnés.

Le premier nous semble tenir à la difficulté d'articuler des travaux appliqués au domaine des transports aux préoccupations, aux outils et aux méthodes des disciplines académiques constituées. Par-delà la question de la maîtrise individuelle des concepts de la sociologie ou de l'économie, il s'agit de souligner la tension fondamentale qui naît de la confrontation entre des disciplines ayant chacune un dessein largement universel (le « pari de l'unidimensionnalité ») et un domaine matériel dont la réalité fait un objet complexe.

Les approches en termes de proximité (géographique, organisationnelle, institutionnelle) cherchent à prendre en compte, tout en le relativisant, le rôle de l'espace à l'intérieur des phénomènes de coordination entre les acteurs du système socio-technique. De ce point de vue, elles montrent bien que la difficulté à articuler un contenu théorique avec une réalité spatialisée n'est pas spécifique à l'analyse des relations transport-espace, ni même au milieu de la socio-économie des transports. Dans le même temps, en partie parce qu'elles permettent de rompre le relatif isolement de notre milieu, ces approches constituent aussi un point d'appui pour mieux confronter nos préoccupations aux cadres conceptuels existants. D'autres occasions de rencontres doivent pouvoir être développées.

Le deuxième obstacle, auquel il faudra bien un jour se frotter, réside dans l'appréhension de ce système socio-technique que nous appelons *transport*. La bonne connaissance empirique que notre milieu possède de cet objet

explique que l'on se focalise davantage sur d'autres aspects de la réflexion. Les quatre articles de ce dossier, qui ne font pas exception sur ce point, en témoignent : le système de transport n'y est abordé qu'allusivement, principalement à travers l'évocation de réseaux d'infrastructures. Finalement, ce second obstacle rejoint le premier puisque à nouveau il s'agit en partie du constat d'un manque de formalisation. Cet empirisme s'articule avec une vision plutôt statique et exogène des évolutions du système de transport.

Mais cette position n'est à l'évidence guère tenable dès lors qu'il s'agit d'interpréter les relations transport-espace en termes d'interactions. Le papier de Jérôme LOMBARD, parce qu'il s'intéresse directement à l'inscription spatiale d'une activité de transport, ouvre une voie en envisageant d'une certaine manière la formation du système socio-technique. La proposition avancée par François PLASSARD pendant une séance du GdR de considérer espace et transport comme deux aspects du même objet, l'un résultant d'un point de vue statique - acteurs et activités localisés à un moment donné -, l'autre d'un point de vue dynamique - le déplacement de ces acteurs et de ces activités au cours du temps - ouvre une autre perspective. Le recours à l'histoire et à la sociologie des systèmes techniques est enfin une troisième voie qui mérite d'être suivie.

L'ouvrage que les participants à l'atelier *interactions transport — espace au sein des systèmes de production* du GdR Transpace préparent actuellement n'épuisera pas, pas plus que le présent dossier, les perspectives qui viennent d'être brièvement évoquées. Nous n'avancerons que par la confrontation d'idées nouvelles, mais surtout différentes. A cet égard, il convient de préciser que cet ouvrage en préparation, à l'image des travaux du GdR, est moins « consanguin » que l'origine des signatures de ce dossier peut le laisser paraître. Cette dernière situation, qui résulte en partie d'aléas liés à la préparation de ce dossier, ne fait que confirmer l'absolue nécessité d'une ouverture plus large. Aussi profitons-nous de la conjonction de la parution de ce dossier thématique avec le renouvellement du GdR Transpace par le CNRS pour vous inviter cordialement à participer à ses travaux. Si les questions sous-jacentes à une démarche de renouvellement des approches de la relation transport-espace vous intéressent, alors travaillons-les ensemble ! En attendant peut-être de vous retrouver pour des échanges fructueux, nous vous souhaitons une bonne lecture.

REFERENCES

- OFFNER J.-M. (1993) Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique. **L'espace géographique**, n°3, pp. 233-242.
- PLASSARD F. (1976) **Les autoroutes et le développement régional**. Paris-Lyon, Economica - Presses Universitaires de Lyon, 341 p.