
IHEDATE

10 et 11 mars 2016

Entreprises de réseau et territoires

Michel Savy

- professeur émérite à l'Université Paris Est (École d'Urbanisme de Paris et École des Ponts-ParisTech)
- membre du collège de l'ARAFER
- directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe

savy@enpc.fr

Les éléments du territoire

- “Entomologie” des êtres territoriaux
 - lieux (isolés ou en archipel)
 - aires
 - réseaux : relie les lieux, irriguent et traversent les aires
- Le territoire n’est pas une mosaïque d’éléments juxtaposés
 - un système d’entités locales interdépendantes
 - la communication permet l’interdépendance, qui renforce la spécialisation et la complémentarité (division du travail, transferts), la structuration de l’espace (et non l’uniformisation)

Réseaux et territoires

- Les réseaux permettent la mise en relation des entités locales
 - ils sont le support des échanges
 - ils les rendent possibles, ils les orientent
- Les réseaux : des entités technico-économiques et politiques spécifiques
 - inscrits dans l'espace, nœuds et arcs
 - infrastructures et services (statique et cinétique)
 - monopole naturel (rendements croissants)
 - socialisation des infrastructures
 - externalités
 - quel mode d'exploitation ? monopole intégré ? concurrence nécessairement régulée ?

Analyse des réseaux

- Décomposition par couches (exemple du fret)
 - infrastructure
 - véhicule
 - chargement
 - origine et destination
 - + système d'information, de régulation, transversal aux couches
- Pour chaque couche des acteurs différents, avec des techniques, des finalités, des horizons de temps et des rationalités spécifiques, plus ou moins sensibles à la décision publique et privée, etc.
- Mais qui fonctionnent ensemble, de manière plus ou moins cohérente et efficace ou conflictuelle ...

Infrastructures

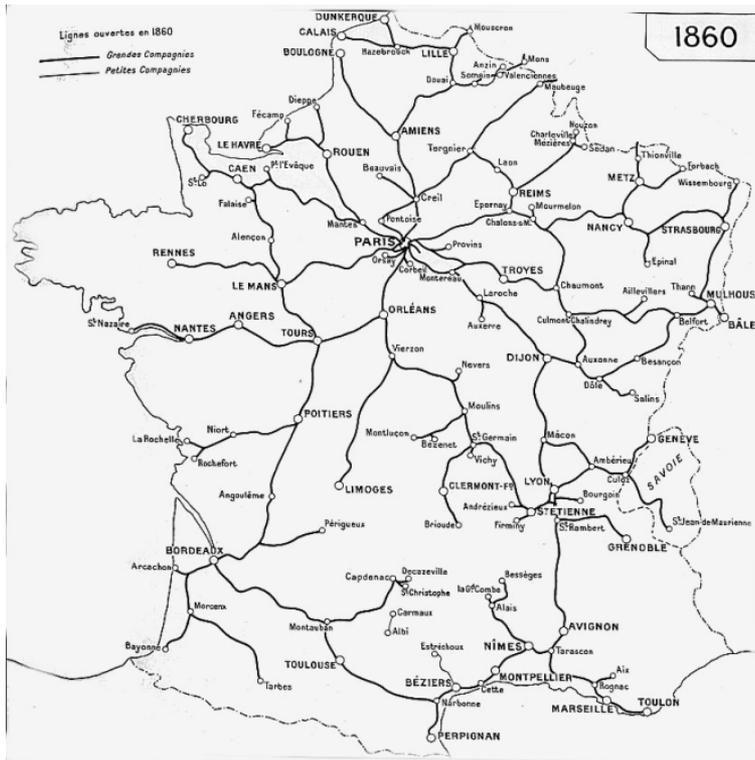
- La partie matérielle durablement inscrite sur le territoire
 - nœuds et arcs
 - investissement lourd, de longue période, indivisible, irréversible, préalable au développement économique et financièrement peu rentable (socialisé)
- Le noyau dur de la planification spatiale, de l'aménagement du territoire ?
 - financement public (et principalement national et local)
 - alors que les services sont de plus en plus ouverts à la concurrence et aux logiques de marché
 - actuellement : couverture par le téléphone mobile et les liaisons à haut débit, transport de l'électricité des énergies intermittentes, SNIT et Mobilité 21, etc.
 - c'est le service qui donne sens à l'infrastructure
- Vieux débat sur « les effets structurants des infrastructures »
 - conditions nécessaires...
 - ... mais non suffisantes : le développement suppose des projets mis en œuvre par des acteurs

Naissance d'un réseau (le rail)

- Segments initiaux
 - innovation
 - projets locaux, applications limitées
 - hétérogènes (pas de normalisation)
 - forte différenciation de l'espace (être branché, ou non)
 - exemple: les chemins de fer en France. Construction remarquablement rapide. Etoile parisienne caractéristique



Expansion d'un réseau(rail)



Allongement des lignes nouvelles. Les lignes locales sont intégrées dans un réseau.

Intégration technique (interopérabilité) et coopération technique et gestionnaire

Réseau à large maille : grandes lignes et villes principales, mais les zones rurales restent isolées

Maturité d'un réseau(rail)



Densification, réseau à maille fine (couvrant toutes les zones).

Homogénéisation de l'espace

Acmé du système ferroviaire en France: 1920

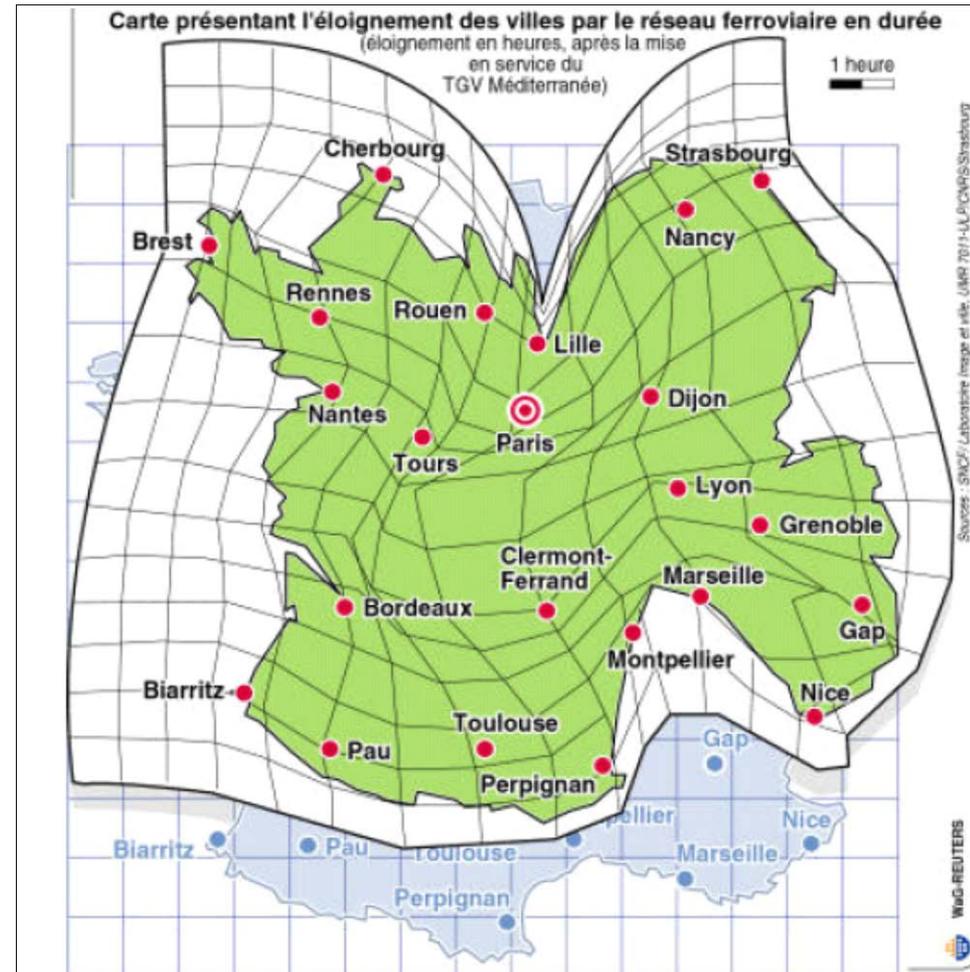
Déstabilisation d'un réseau(rail)

- Innovation externe au réseau: solution concurrente alternative (le transport routier contre le rail)
- Innovation interne : amélioration radicale, mais touchant seulement une part du réseau (le TGV contre le train traditionnel : un réseau à deux vitesses)
- Le réseau se contracte, est réduit aux lignes majeurs (le noyau)
- Une nouvelle phase de différenciation du territoire



Différenciation de l'espace

- Tant qu'un réseau n'est pas achevé, il ne dessert qu'une partie du territoire
- Exemple des TGV : une couverture inégale et des distorsions
- Concentration du trafic sur les lignes nouvelles (l'itinéraire le plus rapide n'est pas toujours le plus court)
- Effet doigts de gant
- Effet tunnel et polarisation



Diffusion du service

C'est le service qui importe !

Le matériel TGV peut circuler sur les voies traditionnelles

Ce service dessert des zones bien au-delà des LGV

Toutefois, un territoire à deux vitesses

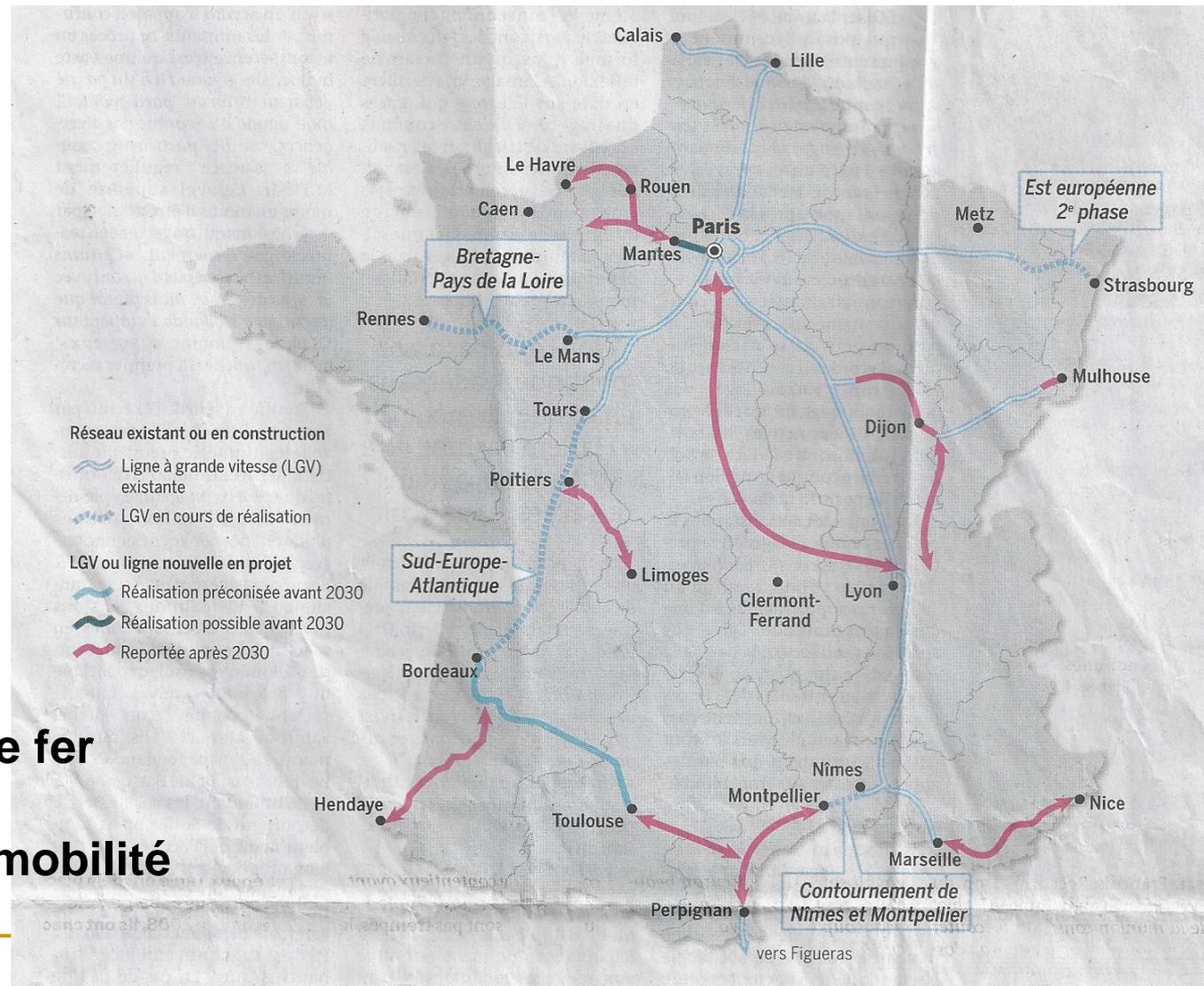


Perspectives

- Un plan ambitieux selon les lois Grenelle (2 000 km de LGV avant 2020, et 2 500 ensuite)
- Le TGV établit une nouvelle norme: le train traditionnel est lent
- 50 années entre les phases initiale et finale
- Homogénéisation du territoire au niveau métropolitain (polarisation)
- A l'échelle locale, forte discrimination entre les territoires (zones négligées, ou traversées sans être desservies)
- **Mobilité 21** : vers un ralentissement des investissements et des choix de projets plus nuancés (fin du tout-TGV)



Propositions de Mobilité 21



NB : du chemin de fer à l'intermodalité, du transport à la mobilité

Rareté et inégalité spatiale

- Il y a un lien entre infrastructure et développement du territoire !
- Rarement une relation causale simple
 - l'infrastructure est considérée comme une condition nécessaire mais non suffisante
 - pour tirer parti d'un équipement, des projets de développement sont nécessaires (endogènes ou exogènes)
- Desserte inégale et discrimination spatiale
 - quand un réseau n'est pas achevé, les zones reliées bénéficient d'un avantage comparatif, notamment pour attirer des investissements (critères de localisation : toutes choses égales par ailleurs, une zone bien reliée sera préférée à une autre)
 - un développement inégal se met en place, dont les effets peuvent perdurer bien après l'achèvement du réseau (exemples du téléphone, de l'énergie, etc.)
 - l'ordre de réalisation d'un réseau importe autant que sa configuration terminale
- **C'est la pénurie qui structure !**

Abondance et neutralité spatiale

- L'expansion et l'achèvement du réseau tendent à homogénéiser le territoire (à grande échelle)
 - des villes et des zones plus nombreuses sont reliées, les avantages compétitifs et les handicaps disparaissent
 - la disponibilité de l'infrastructure n'est plus un critère de choix de localisation, la discrimination disparaît
 - l'ordre des critères de choix se modifie : des éléments naguère secondaires deviennent primordiaux (main d'oeuvre, fournisseurs, clients, effet d'agglomération, etc.)
 - si l'infrastructure est ainsi oubliée, c'est que le problème d'accessibilité est résolu !
 - exception : les régions périphériques ou enclavées souffrent d'un handicap encore plus fort qu'auparavant (les nouveaux équipements créent une nouvelle norme de référence dont elles sont exclues)
- **Paradoxe formel : plus un réseau est puissant, moins il influence les structures du territoire !**
 - mais il influence la manière dont l'ensemble du territoire fonctionne
 - localement, la discrimination continue à structurer la forme du développement

Organisation du séminaire

- Le séminaire abordera délibérément différents types de réseau
 - transport, énergie, télécommunications
- Du point de vue de différents acteurs
 - usager, client (consommation)
 - opérateur (production)
 - gestionnaire d'infrastructures (production indirecte)
 - régulateur (puissance publique, intérêt général)
- Dans une vision nécessairement à différents horizons temporels
 - exploitation (opération, tarification, financement, modèle économique)
 - planification
 - prospective
- Croisement des expériences et des points de vue :
 - professionnels, administrateurs, politiques, chercheurs
 - sans ignorer les interventions des auditeurs eux-mêmes...
- Conclusion : des notions communes aux réseaux, des interrogations communes sur les effets et enjeux territoriaux ?
- Avec un fil conducteur pour l'ensemble de l'année : la démocratie des réseaux
 - modalités d'études, d'évaluation, de décision des projets
 - acceptabilité des projets et jeu des acteurs pour ou contre leur mise en place

Références

- **Le transport de marchandises**, Eyrolles - Les Éditions d'Organisation, 2006.
- **Logistique et territoire**, collection Travaux, DIACT, La Documentation française, 2006.
- **Cinq scénarios pour le transport et la logistique en 2040** (avec Philippe Duong, Samarcande), recherche pour le PREDIT, 2011.
 - <http://www.predit.prd.fr/predit4/document/42639>
- **Dix Propositions pour une nouvelle politique européenne des transports**, association TDIE, octobre 2014, 54 p.
 - <http://www.tdie.eu/images/pdf/Dix%20propositions%20pour%20une%20nouvelle%20politique%20europenne%20%20des%20transports%20octobre%202014.pdf>
- **Freight Transport and the Modern Economy**, with June BURNHAM, London, Routledge, 2013.
 - <http://www.routledge.com/books/details/9780415577502/>.
- **La logistique en France. État des lieux et pistes de progrès**, rapport du comité scientifique présidé par M. Savy, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Ministère de l'Industrie et du Numérique, mars 2015, 102 p.
- **Nouveaux lieux, nouveaux flux. Les mobilités de l'avenir**, Odile Jacob, 2015.
- **Bulletin Transport/Europe**
 - <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Observatoire-des-politiques-et-des-.html>