

Calendrier prévisionnel

Avant le 31 janvier 2011

Envoi des propositions de communication (1 page max.)

- Recommandations :
- police times roman 12 pts
 - titre
 - auteur(s), fonction(s), affiliation(s)
 - mots-clés (5 max)
 - résumé

Envoi par courriel à raymond.woessner@wanadoo.fr et marie-agnes.lanneaux@univ-lille3.fr

Février-mars 2011

Examen par le comité scientifique et sélection

Fin mars 2011

Annnonce des communications retenues

Mai 2011

Ouverture des inscriptions

Avant le 15 juin 2011

Envoi d'un résumé d'une page et d'une figure

15-16 septembre 2011

Colloque

Avant le 30 septembre 2011

Remise des textes par les auteurs

2012 - Publication des actes

Comité scientifique

Francis Beaucire, Université Paris 1, CRIA Centre de recherche sur les réseaux • Antoine Beyer, Université Paris 4, CRIA • Laurent Chapelon, Université Montpellier 3, UMR Espace • Marie-Agnès Lanneaux, Université Lille 3, MRTE Mobilité Réseaux Territoire Aménagement • Jean-François Troin, professeur honoraire, Université de Tours • Jean Varlet, Université de Savoie, EDYTEM Environnements DYNAMIQUES et Territoires de Montagne • Raymond Woessner, Université de Strasbourg, Laboratoire Image, Ville, Environnement • Pierre Zembri, Université de Cergy-Pontoise, MRTE.

Organisation

Estelle Baehrel, Marie-Agnès Lanneaux, Raymond Woessner, Joël Forthoffer



Commission de Géographie des Transports



Crédit photo : F.Zvardon

Contacts

Raymond Woessner - Tél. +33 (0)3 89.06.22.26

raymond.woessner@wanadoo.fr

Marie-Agnès Lanneaux - Tél. +33 (0)3 20 75 25 47/48

marie-agnes.lanneaux@univ-lille3.fr



COLLOQUE

Comité National Français de Géographie
Commission de Géographie des Transports

Les territoires face aux
Transports en Commun
en Site Propre :
réalisations,
limites
et perspectives

Strasbourg, 15-16 septembre 2011

Appel à communications

Après avoir été hégémoniques, les mobilités fondées sur l'automobile sont aujourd'hui remises en cause face aux phénomènes de congestion, de pollution et de crainte diffuse du *peak oil*. Il s'agit d'une évidence dans les pays du Nord ; dans les Suds comme dans les pays ex-soviétiques, les interrogations vont elles aussi bon train. C'est pourquoi les *Transports en Commun en Site Propre (TCSP)*, tous types de modes et de mobiles confondus, apparaissent comme une solution adaptée aux problématiques de la ville, qui se veut durable et compacte, mais qui dans les faits semble vouloir se dilater à l'infini.

Il apparaît que le niveau de service des TCSP doit être très élevé pour ne pas seulement transporter des usagers captifs mais, au contraire, installer l'usage par le choix. Mais les TCSP sont-ils d'abord le produit d'une croyance partagée et répandue par la plupart des acteurs ? Ou bien leurs fondements sont-ils inattaquables du point de vue de la rationalité économique et scientifique ? Dans un contexte global dominé par des flux non seulement massifs mais aussi aléatoires, veut-on aménager les territoires ou infléchir les mobilités ? S'agit-il de mieux transporter ou de requalifier un territoire, voire de conférer une nouvelle image à la ville ? Jusqu'à quel point un TCSP l'est-il vraiment puisque, à l'exception des métros, les infrastructures dites en site propre partagent ici ou là des carrefours ou des segments de voirie avec les autres modes ?

Le colloque entend développer les trois axes de réflexion qui suivent.

1. Autour de la prise de décision

En amont de toute décision, les *représentations* produisent leurs effets. Par rapport aux Trente Glorieuses, notre époque a produit une inversion entre l'automobile et les TCSP. Dans le cas des villes françaises, le tramway et ses avatars semblent ainsi être devenus une icône de la durabilité. Sont-ils pour autant exempts de tout reproche ? Pour certaines extensions de réseaux, voire pour certains réseaux urbains où les autobus suffisent, comment restaurer l'image de ces derniers et les rendre désirables ? De manière générale, la fabrication d'icônes est une condition nécessaire en vue de l'acceptabilité sociale d'un projet innovant. De nombreuses oppositions, fondées sur d'autres représentations ou d'autres intérêts, doivent ainsi être surmontées, voire, dans certains cas, être intégrées dans le projet initial. Les métros (traditionnels ou automatiques) semblent ainsi mieux acceptés car ils n'empiètent pas sur la voirie automobile et ils diffusent une image flatteuse de « modernité puissante ».

La *dimension politique* concerne les jeux des acteurs responsables de la mise en œuvre des TCSP. Un oligopole de grands opé-

Les territoires face aux Transports en Commun en Site Propre : réalisations, limites et perspectives

rateurs, constructeurs et bureaux d'études vend ses technologies, compétences et ingénierie à la puissance publique selon un cahier de charges qu'il a plus ou moins inspiré. Il appartient aux autorités organisatrices de transport (AOT) de prendre des décisions d'intérêt général, de choisir une technologie, un mode d'organisation et de gestion, une qualité de service (confort, fréquences, intermodalité, « beau urbain »...). Les élus ne contrôlent pas nécessairement l'ensemble du territoire concerné par le projet. Il leur faut composer avec des frontières ou des emboîtements de compétences divers. Par rapport à l'extérieur, ils entendent fréquemment mettre leur territoire à niveau, voire lui donner un avantage concurrentiel, ou bien le promouvoir comme une vitrine sociale et environnementale. Ainsi, les TCSP sont-ils d'abord un outil de promotion d'un territoire, usuellement un territoire urbain central ? Ou bien constituent-ils réellement un modèle économique et urbanistique valide ?

2. Les approches

Les *approches théoriques et conceptuelles* peuvent être légitimement enrichies par toute monographie. Beaucoup de définitions et autres sigles restent opaques ou confus dans leurs diverses interprétations. Il s'agit donc de produire des instruments de compréhension des objets étudiés, instruments qui permettent de mesurer des chaînes causales complexes ; en effet la connaissance des systèmes géographiques devrait s'intéresser davantage à la marque (ce qui est stable) et à la trace (ce qui relève du moment). De l'empirisme au quantitatifisme, les méthodologies ne manquent pas. Elles peuvent produire des idées, développer des notions et risquer des concepts. Le champ sémantique ainsi produit pourrait constituer une nouvelle référence.

Une autre approche interpelle la *notion de prospective*. Il ne faut pas confondre la prospective et le projet. Le second devrait logiquement découler de la première alors que, dans les faits, il peut correspondre à une intuition du leader d'un système autocratique ou encore à une croyance partagée. On se retrouve ainsi au cœur du jeu des acteurs et des modalités de la prise de décision. Alors que les Etats peinent à élaborer des prospectives, peut-être parce que le champ macro est devenu trop aléatoire et complexe dans le temps long, la prospective concerne de plus en plus souvent les échelles locales et régionales. Pour un système territorial innovant, quelles sont alors les modalités d'émergence et de mise en œuvre, ainsi que la validité opérationnelle, des travaux prospectifs ? Des approches historiques de la prospective des TCSP devraient permettre de mieux comprendre ces postures.

3. Du Global au Local

La première échelle *s'ouvre au vaste monde*. Les modèles techniques et organisationnels des TCSP sont des marqueurs de la mondialisation et de l'interpénétration des cultures techniques et des modes de gestion. En effet, au cours des deux dernières décennies, divers modèles de TCSP se sont développés localement avant de se diffuser à travers le monde. Ils ont pour foyer l'Amérique Latine et l'Europe. Le BRT (Bus Rapid Transit) de Curitiba est un exemple bien connu de ce phénomène qui a ensuite essaimé aussi bien en Amérique Latine qu'aux Etats-Unis pour être aujourd'hui réalisé avec quelques adaptations en Europe (BHNS, par exemple). D'autres innovations commencent à voir le jour en Asie, notamment en Chine et dans une moindre mesure en Afrique. La diversité des modèles reflète bien sûr le niveau de la demande, tout comme la solvabilité des territoires et des populations desservies. Mais elle traduit aussi des traditions et des consentements à l'investissement public à réaliser. Enfin, le choix technique renvoie aux structures territoriales et aux contraintes urbaines locales, fruits de l'histoire et de la géographie des aires concernées. Dès lors il est intéressant de chercher à comprendre comment émergent et se diffusent de tels modèles. Quels en sont les vecteurs : grandes entreprises, collectivités ou urbanistes ? Quelles sont alors les modalités d'hybridation engendrée ? Cette approche ouvre une perspective comparatiste et exige une attention particulière aux logiques et aux systèmes territoriaux sous-tendus.

L'*échelle urbaine* s'intéresse à l'interaction TCSP / morphologie urbaine / cohésion sociale. Si l'automobile est le principal facteur permettant l'étalement urbain, les TCSP apparaissent, quant à eux, comme les propagandistes de la ville compacte. Dans les agglomérations, seules de fortes densités de population peuvent justifier l'investissement qu'ils nécessitent. Dans le monde périurbain, les villes et bourgs satellites peuvent aussi entrer dans le jeu (à moins que dans une logique para-urbaine, ces noyaux ne s'organisent entre eux avec des flux tangentiels au noyau urbain principal). Mais jusqu'à quel point les TCSP peuvent-ils être structurants pour la morphologie urbaine ? Doivent-ils précéder la ville ou bien peuvent-ils accompagner les dynamiques ? Les haltes, gares et pôles d'échanges intermodaux constituent des lieux critiques pour leur succès ou leur échec. Une autre problématique découle de ces aspects, qui tournerait autour des notions de risque (accidentologie, santé publique...).

Un colloque ouvert

Les géographes qui en sont à l'origine le veulent interdisciplinaire. Il s'adresse aux géographes, aux économistes des transports, à toutes les disciplines pouvant être concernées et aux praticiens de l'urbanisme et des TC. Il appelle le souci de mettre en relation théorie et application. Il s'intéresse à tous les lieux et territoires du monde.