Belgeo

Revue belge de géographie

1-2 | 2010

Villes et grands équipements de transport/Cities and large transport infrastructures

Editorial

Jean Varlet

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/6636>

DOI : 10.4000/belgeo.6636

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Édition imprimée

Date de publication : 30 septembre 2010

Pagination : 5-7

ISSN : 1377-2368

Référence électronique

Jean Varlet, « Editorial », *Belgeo* [En ligne], 1-2 | 2010, mis en ligne le 05 décembre 2012, consulté le 05 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/6636> ; DOI : 10.4000/belgeo.6636

Ce document a été généré automatiquement le 5 mai 2019.

Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

Editorial

Jean Varlet

Le Président et l'ensemble des membres de la Commission de géographie des transports expriment leurs chaleureux remerciements et toute leur gratitude :

à la revue Belgeo et à son directeur, Christian Vanderमotten, pour avoir accepté d'ouvrir ses colonnes à la présente thématique ;

ainsi qu'à l'Université libre de Bruxelles, l'IGEAT, Marie-Agnès Lanneaux (Université de Lille-3), Frédéric Dobruszkes, Mathieu Strale et Xavier Courtois pour la très grande qualité de l'organisation du colloque, sans oublier Christian Vanderमotten, Michel Hubert, Nadine Cattan, Pierre Zembri, Marie-Agnès Lanneaux et Frédéric Dobruszkes pour leur participation active au comité scientifique.

- 1 Les rapports entre les transports et la ville reviennent régulièrement dans le débat scientifique. Si les problèmes de fonctionnement de réseaux pour assurer le maximum des déplacements de personnes aux coûts énergétiques et écologiques les plus faibles dominent dans les préoccupations actuelles, la thématique des infrastructures est récurrente. Et dans la période contemporaine où les transports rapides ont connu un intense développement, le regard du géographe sur les interrelations entre les grands équipements de transport et le fait urbain ne manque pas d'intérêt et d'actualité. En témoigne la richesse du colloque "*Villes et grands équipements de transport : compétitions, tensions, recompositions*" qui s'est tenu à Bruxelles¹.
- 2 Mue par l'enjeu majeur du développement, la compétition est déclenchée par la rupture d'un équilibre en matière d'accessibilité, liée à une innovation technologique (le TGV par exemple), à un changement d'échelle (la mondialisation, d'où la volonté de maintenir son rang), ou à une modification des règles du marché. Plus tard, avec un éventuel retour à l'équilibre, l'extinction de la compétition peut se produire. Au cours de ces processus, que de tensions engendrées, vécues et plus ou moins réglées, que de territoires en ébullition et que de recompositions induites ! Les débats du colloque ont privilégié plus particulièrement les logiques géographiques de la compétition, les conflits engendrés par l'aménagement de ces grands équipements (choix d'implantation puis d'exploitation) et les recompositions spatiales et territoriales induites. Les articles retenus pour ce numéro en rendent compte².

- 3 Une première partie s'attache au système ferroviaire à grande vitesse et, dans un premier temps, aux logiques d'implantation des gares TGV.
- 4 En ce qui concerne le positionnement des gares en France et le rôle du territoire sur le réseau, Valérie Facchinetti-Mannone et Jean-Jacques Bavoux s'attachent aux processus de décision et de choix, interactifs et multiscalaires, et aux rapports de force entre logiques territoriales – considérées aux échelons nationaux, régionaux et locaux – qui ont débouché sur l'aménagement soit d'une gare principale centrale dans les grandes villes soit d'une gare périphérique dans les villes petites et moyennes. Devant la multiplication des secondes, "exurbanisées", créées de toutes pièces en plein champ souvent à la demande d'élus locaux, Jean-François Troin s'interroge sur ces "désirs de gare TGV" chez des élus locaux, sur l'image véhiculée et sur les compétitions urbaines qui en résultent, ainsi que sur le déménagement ou le "désaménagement" ainsi engendré.
- 5 Au-delà de l'implantation des gares, et dans le sens inverse de l'interaction, la valorisation de l'arrivée de la grande vitesse par les acteurs des territoires concernés est abordée à travers deux exemples récents de gares centrales. Le projet et la mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV) Est ont enclenché des dynamiques et un nouvel épisode dans la compétition historique entre deux villes de même rang, les deux capitales lorraines, Metz et Nancy. Anne Hecker analyse les recompositions urbaines de leurs quartiers de gare, avec leurs convergences (réhabilitation des friches ferroviaires) et leur point de divergence à savoir les types d'intégration dans le centre-ville et d'élaboration d'un nouveau coeur d'agglomération. Dans l'exemple de Bruxelles, Mathieu Van Criecken étudie l'opération récente autour de la gare du Midi et procède à une comparaison des plus convaincantes avec l'opération réalisée dans les années 1960 sur le quartier Nord. Dans ces deux exemples de réaménagement de quartiers de gare, dans la même ville et à un quart de siècle de distance, le rôle des autorités publiques et le rôle des mécanismes de (re)valorisation et de spéculation foncière sont particulièrement mis en évidence.
- 6 Dans le cas de l'arrivée d'une autoroute, la valorisation touristique est une action fréquente ; plus rare est-elle avec la grande vitesse ferroviaire. Sylvie Bazin, Christophe Beckerich et Marie Delaplace soulignent combien, à Reims, les attentes sont fortes en matière de tourisme urbain et d'affaires, et comment l'appropriation collective d'une innovation peut déboucher sur des innovations de services complémentaires valorisant des ressources locales, et sur une "mise en tourisme" de la ville.
- 7 Aux échelles interrégionale et internationale de l'arc alpin, la compétition s'exerce entre villes européennes ; dans un contexte de connexion des réseaux ferroviaires à grande vitesse, les nouvelles traversées alpines qui comportent notamment le percement de tunnels de base en sont la traduction au sein d'une "Cité-Europe" en construction. Kevin Sutton développe cet aspect des choses.
- 8 Dans un deuxième temps, qu'en est-il de l'aéroport ? Les aéroports sont un instrument de la compétition entre métropoles, et face à leurs perspectives de développement se dresse l'obstacle des nuisances occasionnées en raison d'un étalement urbain non maîtrisé dès l'origine. Face à ces tensions entre opérateurs, autorités et riverains, les compromis compensatoires sont devenus des outils de régulation. Julie Gobert les détaille et compare les processus de concertation/négociation des trois aéroports de Paris Charles de Gaulle, Berlin Brandeburg International et Los Angeles International.

- 9 Pierre Thorez développe l'exemple des trois principaux aéroports moscovites. Devenus instruments de promotion et portes internationales dans un contexte d'ouverture post-soviétique, ils sont entrés dans une concurrence dynamique en matière de qualité de l'offre aux compagnies et aux passagers et d'accès à la métropole en transports collectifs (train) au regard de la congestion automobile.
- 10 Dans un troisième temps, il est davantage question de recompositions à l'échelle régionale.
- 11 Mathieu Strale s'intéresse à la localisation des entreprises logistiques et aux aspects concurrentiels entre villes et régions au sein de l'Europe du Nord-Ouest en tenant compte de la densité d'activités et du type d'entreprise.
- 12 Dans l'exemple de l'estuaire de la Seine, caractérisé par les mises en service du Pont de Normandie et de "Port 2000", Laurent Lévêque, Benjamin Steck et Bruno Lecoquierre montrent comment les dimensions territoriale, maritime, urbaine et environnementale s'entrecroisent et interagissent dans les domaines de la gouvernance territoriale et de la recomposition.
- 13 Au sein de l'espace rhénan, Joël Forthoffer développe, en ce qui concerne le Rhin supérieur, les interactions entre les projets d'équipement en transports et les villes (plates-formes internationales, corridors, relations transfrontalières).
- 14 Quant à Cyprien Richer et Pascal Bérion, ils rendent compte des effets territoriaux potentiels de la LGV Rhin-Rhône, en construction, au sein d'un réseau métropolitain associant Bourgogne, Franche-Comté, Alsace et les territoires voisins, suisses et allemands.
- 15 Enfin, à l'échelle locale, au sein d'une agglomération, les tensions entre acteurs sont analysées sur plusieurs registres.
- 16 Elles le sont d'abord sur le plan routier. À propos du devenir des projets de contournements autoroutiers de quatre grandes agglomérations françaises (Bordeaux, Toulouse, Strasbourg et Rouen), Laurent Gatineau expose les tensions entre acteurs aux stratégies ou perspectives différentes, les uns partisans de leur nécessité et les autres opposés à ce nouvel engrenage routier. A Douala (Cameroun), Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet et Maïdadi Sahabana portent leur attention aux tensions et recompositions entre modes de transport et entre acteurs, liées à un événement exceptionnel : la réfection du pont sur le fleuve, situé sur un axe majeur, qui a nécessité la restriction de la circulation d'une partie des transports collectifs urbains.
- 17 En ce qui concerne les transports collectifs urbains ensuite, et notamment le métro, deux cas sont abordés : d'une part la ligne Météor du métro parisien, dont Geneviève Zembri souligne l'aspect hybride du projet et qui s'intéresse au processus de décision complexe, à ses conditions et aux risques induits ; d'autre part celui de la capitale belge. Céline Tellier en analyse *a posteriori* le projet de métro et l'évolution des tensions entre les deux acteurs publics fondamentaux (deux ministères) : une phase de controverses est suivie d'une phase de compromis, assortie de choix, de préférences et de délaissements. Au moment de nommer les stations – marqueur social – c'est entre les concepteurs du métro et le monde politique que se produisent les tensions ; Frédéric Dobruszkes décortique les combinaisons d'objectifs et de choix entre production sociale et structuration de l'espace mental des citoyens/usagers.

NOTES

1. Colloque annuel de la Commission de géographie des transports (Comité national français de géographie) organisé par l'Université de Lille 3 et par l'Université libre de Bruxelles (IGEAT), du 9 au 11 septembre 2009.

2. Le texte correspondant à la communication de Patrick Frenay a été publié par ailleurs dans *Brussels Studies* 31 (<http://www.brusselsstudies.be>).

AUTEUR

JEAN VARLET

Président de la Commission de géographie des transports (CNFG), jean.varlet@univ-savoie.fr