

U • T • H •
2001



**INFLUENCE DE LA GRANDE VITESSE SUR LA
RESTRUCTURATION DE L'ESPACE EUROPEEN**



UTH 2001 est le label commun de documents diffusés par la Délégation à la Recherche et à l'Innovation (DRI) du Ministère de l'Équipement pour contribuer à une réflexion prospective sur les villes et l'habitat : études dont elle a pris l'initiative ou textes choisis notamment dans les programmes auxquels elle participe. UTH pour "Urbanisme et Technologies de l'Habitat", appellation conventionnelle des programmes de recherche et d'expérimentation dans ce domaine que la DRI a la charge de coordonner ; 2001 pour marquer qu'il s'agit de documents à caractère prospectif.

Notre principal objectif est de présenter des textes français ou étrangers significatifs, concernant le plus souvent un pays européen, situés le cas échéant dans leur contexte et commentés par un expert. Nous souhaitons, à terme, qu'UTH 2001 devienne un support de liaison et d'identification entre tous ceux qui, en Europe, sont concernés par les débats et enjeux prospectifs dans les domaines de l'urbanisme et de la gestion urbaine, de la construction et de l'habitat.

Documents disponibles :

Parus en 1989

01/04 Planification spatiale et aménagement du territoire aux Pays-Bas (J-C Boyer 1988) :

- 1- Le quatrième rapport sur l'aménagement du territoire
- 2- Le programme de recherche "réseaux urbains"
- 3- La concurrence interurbaine
- 4- "Revitaliser les villes"

05 Les politiques urbaines du Royaume-Uni depuis 10 ans (H. Huntzinger - 1989)

06 La fiscalité locale sur les entreprises au Royaume-Uni et en Allemagne (H. Huntzinger - 1989)

07 La Hollande en 2015 : résumé officiel du 4ème rapport sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire (Ministère du Logement, de l'Urbanisme et de l'Environnement - 1988)

08 Télétopia : la ville et les systèmes d'information au Japon (R. Piorunski - 1989)

09 Prospective de l'exploitation de la route (A. Vivet - 1989)

10 Urbanisme et économie en RFA (H. Huntzinger - 1989)

11 Les acteurs du génie urbain : évolution internationale (G. Mercadal - 1989)

Parus en 1990

12 Acteurs sociaux et mutations urbaines (A. Touraine - 1987)

13 Influence de la grande vitesse sur la restructuration de l'espace européen (A. Bieber - 1989)

Documents annoncés :

Pays-Bas :

- Comment décongestionner les axes routiers de la Randstad Holland ? (J.C. Boyer - 1990)

Suède :

- Les quatre révolutions logistiques (Ake Andersson - 1986)

Pour tous renseignements, contacter Franck Scherrer, Groupe Prospective, D.R.I.

Bureaux : 74 rue de la Fédération, 75015 PARIS, tél : (1) 45.49.63.26.

Diffusion et secrétariat : M. Duhamel et D. Dessagnes, tél : (1) 45.49.63.29

INFLUENCE DE LA GRANDE VITESSE SUR LA RESTRUCTURATION DE L'ESPACE EUROPEEN

Dossier conçu et présenté lors de la Conférence "EUROCONSTRUCT BIPE" du 15/12/89 à Paris par Alain BIEBER, Directeur pour la prospective des Transports à l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur sécurité (INRETS), Professeur à l'ENPC.

Le registre du texte de Monsieur Alain Bieber est celui de la prospective au sens plein du terme. Il offre ainsi l'intérêt de récapituler les probabilités de diffusion à long terme des innovations technologiques en matière de transport urbain et supra-urbain, déclinant les multiples variations de la notion globale de "grande vitesse". Pour autant l'accent principal est mis, au travers de nombreuses questions, d'une part sur les conditions économique-politiques de l'émergence de nouveaux réseaux, d'autre part sur les contraintes géo-politiques.

Sommaire

	<i>pages</i>
Une constante de l'innovation dans les transports : la recherche de la vitesse ; quelques conséquences lourdes en termes de réseaux	2
Qu'attendre de la technique dans la première décennie du XXIème siècle ?	3
Trois niveaux pour les questions-clés : financement, coordination institutionnelle, transports terminaux en zones denses ou touristiques	4
Quelques éléments transports pour les réflexions "géo-stratégiques" actuelles	7
Un mot de précaution pour ne pas se laisser trop enfermer dans le climat intellectuel des années 80	9
Références	10

Pour les premières, on peut citer la transformation rapide de la fonctionnalité des réseaux de transports, notamment urbains, et la recherche d'une spécialisation fine ; l'importance des financements nécessaires à la réalisation de grandes infrastructures et les difficultés de la coordination institutionnelle à l'échelle de l'Europe ; enfin, dans le contexte de concurrence entre les villes, l'importance grandissante du problème de la "congestion terminale" en zone dense.

L'enjeu de la gestion de cette congestion sera crucial pour l'avenir tant du noyau de forte densité urbaine "ouest européen" que pour "l'arc héliotropique" de la rive nord de la Méditerranée où la concentration des grands réseaux supra-urbains va se poursuivre. Ceci peut constituer une chance non négligeable au profit de villes plus excentrées à condition qu'elles bénéficient d'une bonne desserte au passage des nouvelles infrastructures trans-européennes et que s'atténuent fortement les "effets de barrière" des frontières qui pénalisent aujourd'hui leur future rentabilité.

UNE CONSTANTE DE L'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS : LA RECHERCHE DE LA VITESSE ; QUELQUES CONSEQUENCES LOURDES EN TERMES DE RESEAUX

- La vitesse est non seulement un gage d'attractivité du point de vue de la qualité de service, mais le facteur fondamental de progrès en termes de coûts de production. C'est ce qui la rend inéluctable dans notre type de société.

- Les efforts de stabilisation de la vitesse propres à certaines techniques (autoroutes à l'heure actuelle par exemple) ne sont sans doute que des paliers. Dans une évolution à plus long terme les progrès de commande-contrôle des véhicules et de réduction des nuisances repousseront ces limites (vers l'autoroute à grande vitesse).

- Les vitesses élevées sont d'autant plus gérables que les vitesses des véhicules qui empruntent une infrastructure sont homogènes. Conséquence : spécialisation de plus en plus poussée des réseaux - Séparation des flux.

Quelques exemples :

- TGV voyageurs et grandes vitesses marchandises
- Autoroutes "spéciales" pour P.L. et/ou pour V.P.

- Séparation plateformes aériennes "normales" et "STOL-régionales".

- Les grandes vitesses conduisent naturellement à une forte distance entre plateformes et/ou arrêts. De ce fait les réseaux se hiérarchisent en "étoiles emboîtées" et s'écartent des conceptions en "réseaux maillés". Les aménageurs doivent constamment lutter contre une tendance naturelle à la sur-concentration spatiale, au sein des villes, et à la sur-hiérarchisation des villes.

- La tendance précédente est amplifiée par l'influence de la vitesse sur **la concentration des fréquences sur les grands axes**. Ex. : sur Paris-Lyon les usagers valorisent au moins autant l'effet fréquence que l'effet vitesse.

- En termes d'attractivités réciproques pour les voyages d'affaires, et certaines formes d'activités, les grandes vitesses favorisent plus la visite du plus faible vers le plus fort que la visite du plus fort vers le plus faible. Liée à la division internationale croissante du travail, cette évolution accroît la hiérarchie entre les villes d'influence "mondiale", les villes d'influence "européenne" (de l'Europe des douze), les villes d'influence nationale.

- Les études récentes de la DATAR en France montrent que la "restructuration de l'espace européen" est problématisée en termes de concurrence inter-ville. L'Europe des 12 révèle à la fois ses aspects intégrateurs (diminution des effets frontières, extensions des territoires élitistes, des échanges culturels et économiques) et ses aspects de rivalités (concurrence des places financières, des places de recherche et de technologie, des zones touristiques et des concentrations de services). Ces aspects sont aussi indissociables que les deux faces d'une même pièce de monnaie.

QU'ATTENDRE DE LA TECHNIQUE DANS LA PREMIERE DECENNIE DU XXIEME SIECLE ?

En se posant la (vaste) question des grandes vitesses, on débouche nécessairement sur une réflexion technique très risquée, concernant les innovations qui peuvent le plus modifier le paysage Européen. Distinguons, pour permettre le débat, trois catégories d'innovations selon leur niveau de crédibilité à moyen terme.

Les innovations plutôt crédibles à l'horizon de la décennie 2000-2010 :

1. Le développement du réseau de trains rapides type TGV ou équivalent (accompagné de systèmes pendulaires pour les itinéraires à faibles rayons). Le début du développement de TGV passagers roulant la nuit et de TGV pour messagerie.
2. Le développement de réseaux rapides de rabattement TC et VP des usagers des aéroports vers les centres tertiaires les plus lourds.
3. L'apparition sinon le développement d'autoroutes souterraines (type ISOP-LASER) réalisant les "grandes vitesses urbaines" moyennant perception de péages très sélectifs pour automobiles particulières (premier pas vers la réalisation des réseaux autoroutiers rapides pour automobiles).
4. Le développement limité de STOL-ports du type de celui récemment mis en service dans le quartier des Docklands à Londres.
5. L'apparition de transports en commun rapides pour la liaison de certaines zones "éclatées" de l'espace des mégapoles. Aspect prévisible pour la région de Paris : création d'une ou plusieurs rocade rapides en banlieue "intermédiaire". D'autres formes sont probables dans d'autres contextes - Point commun : insertion et silence à 150/200 km/h

Les innovations capitales mais totalement "en question" actuellement, pour la décennie 2000-2010, du fait même de leur importance

1. Le recours au péage routier généralisé (road-pricing) en zone urbaine, privilégiant la fluidité générale des déplacements plutôt que leur faible coût direct.
2. L'équipement de certaines autoroutes existantes en systèmes de contrôle-commande permettant de repousser leurs limites de vitesse en améliorant la sécurité (Etudes type Prometheus-Drive). A défaut, l'apparition d'une nouvelle génération d'autoroutes spécialisées pour automobiles de haut de gamme très équipées en électronique, dûment contrôlées, et néanmoins conduites par des "conducteurs d'élite".
3. Les "super-tunnels" généralisant la démarche du Tunnel sous la Manche aux traversées montagneuses. Ici, le problème est évidemment celui de la capacité de financement avant toute autre limitation technique. Nous y revenons plus loin.

Les innovations dont on peut repousser la date d'introduction après 2010, sans gros risque d'erreur

1. Les super-TGV (à environ 500 km/h), voire les engins guidés en tunnel "sous vide", pour permettre de plus fortes vitesses. Ces engins touchent encore au domaine de la science fiction.
2. L'avion hypersonique, par contre très vraisemblable à long terme, mais qui implique que soient dominés les problèmes d'aéroports correspondants (Remote Transfer Airports, dont commencent à parler les prospectivistes du secteur aérien).
3. La diffusion du transport aérien à courte distance vers des plateformes régionales très dispersées et, malgré tout, très intégrées aux espaces à desservir (idée de VTOL "convertibles"). Ici, une mutation technologique dans le domaine du contrôle du bruit au décollage et à l'atterrissage paraît conditionner cette innovation, qui pourtant jouit déjà d'un certain crédit dans les milieux spécialisés (projets US et Euréka)
4. La substitution massive des télécommunications aux transports, en particulier pour les voyages liés aux affaires. La réorientation des priorités du secteur des transports vers le secteur touristique et ludique, qui demeure son seul véritable monopole face aux télécommunications, sera sans doute postérieure à 2010.
5. L'amélioration de la fluidité du trafic urbain par l'introduction d'automobiles urbaines de très petites dimensions, vraisemblablement à propulsion électrique. Ces nouveaux véhicules, que la logique fonctionnelle et écologique porte à long terme, ne peuvent se généraliser qu'au prix d'un gros effort promotionnel et réglementaire. Cet effort sera peut-être le résultat d'une très forte pression écologique (lié en particulier au problème de "l'effet de serre"). En résumé, introduction probable, mais généralisation avant 2010 problématique.

TROIS NIVEAUX POUR LES QUESTIONS-CLES : FINANCEMENT, COORDINATION INSTITUTIONNELLE, TRANSPORTS TERMINAUX EN ZONES DENSES OU TOURISTIQUES

Les questions-clés qui conditionnent d'une part le développement des grandes vitesses en termes quantitatifs et d'autre part les "formes spatiales" de ce développement se regroupent, nous semble-t-il, en trois grandes catégories ou niveaux.

Le premier est celui du financement

Une relance de l'économie européenne est actuellement pronostiquée sur la base de taux de croissance modérée mais durables des économies. Le "marché" des grandes vitesses est généralement perçu en expansion nettement plus rapide que la croissance générale sous l'influence de multiples facteurs qualitatifs, de recherche de faibles coûts et de l'internationalisation croissante de l'économie ouest-européenne, comme nous l'avons souligné au début de cet exposé.

Ces grandes vitesses exigent qu'un effort d'investissement considérable soit effectué alors même qu'on constate un retard accumulé au cours des années 80 dans cet effort. Ainsi la "Table ronde des industriels" (1) n'hésite pas à avancer que la part des investissements de transport dans le PNB actuellement tombée à 0,6% environ devrait remonter à 0,9% (pour faire face à une croissance globale des flux voyageurs et marchandises de près de 50% entre 1984 et 2000. (Réf. 10).

Ceci représenterait, selon ces auteurs, environ 120 milliards d'écus supplémentaires à trouver d'ici l'an 2000.

Citant ce même document, cette constatation quantitative est suivie de la phrase suivante : *"Dans le contexte économique et politique actuel, le seul espoir de budgets publics accrus (pour faire face à cette dépense) conduirait à l'échec"*.

Suit un ensemble de recommandations manifestement inspirées par l'exemple d'Eurotunnel et misant donc sur le financement par le secteur privé de l'effort d'investissement nécessaire à la réalisation des chaînons manquants les plus évidents...et les plus rentables. (Traversées alpines, réseau TGV, Scandinavian link, nouvelle génération de systèmes de contrôle du trafic aérien (ATM).

Le second est celui de la coordination institutionnelle

La lente progression de l'Europe des transports fait craindre à beaucoup d'observateurs qu'aux difficultés de financement déjà évoquées viennent s'ajouter des blocages "bureaucratiques", en fait révélateurs de l'importance des enjeux nationaux et de la lenteur des arbitrages "bilatéraux". L'exemple d'Eurotunnel est fortement mis en avant par la Table Ronde des Industriels pour accélérer les processus. Bornons-nous ici à souligner combien le cas d'Eurotunnel s'est développé dans un contexte favorable (unicité, spectacularité, neutralité des enjeux industriels, rentabilité). Ces conditions sont très difficiles à rassembler. Quelques exemples montreront l'ampleur des problèmes.

a) **Unicité** : Le traitement du ou des super-tunnels Alpains par la Confédération Helvétique semble exclure l'unicité de l'ouvrage, pour des raisons d'aménagement du territoire. Les liaisons ferroviaires entre la France et l'Espagne, voire entre la France et l'Allemagne, sont toujours sous-tendues par une idée de bi-polarité des espaces à desservir (Madrid-Barcelone, Ruhr et Allemagne du Sud).

b) **Spectacularité** : L'épargnant lointain (Japonais ?) sollicité par ces projets répondra-t-il toujours fidèlement, alors que les enjeux perdront progressivement leur impact, leur symbolique initiale ?

c) **Difficultés des enjeux industriels** : Le cas des grandes vitesses ferroviaires illustre bien la difficulté provenant des nécessaires "mariages" entre constructeurs de matériels roulants (trop) habitués à traiter sur un plan national.

(1) Groupe de pression des industriels et constructeurs ouest-européens à Bruxelles

d) **Rentabilité** : Alors que dans certains cas (traversées de barrières naturelles, ouvrages urbains) les rentabilités financières sont, semble-t-il, acquises et permettent d'envisager des montages privés de type Eurotunnel, dans d'autres cas on est loin du compte (cas des lignes TGV de 2ème génération par exemple). Bien sûr, l'idée de globalisation vient à l'esprit (création d'une Agence Européenne d'Investissements) mais son réalisme politique reste à prouver.

Le troisième est celui de la congestion "terminale" dans les zones urbaines (prises au sens large)

Toutes les études consacrées récemment aux effets des transports sur l'aménagement de l'espace européen (Réf. 3, 9, 10, 11) insistent sur l'importance des transports en zone urbaine dense sur les performances réelles des transports à longue distance. C'est un lieu commun d'affirmer que plus semblent proches les grandes agglomérations du monde, a fortiori celles de l'Europe, plus semblent insupportables les phénomènes de congestion terminale.

Les transporteurs aériens, conscients du danger, ont déjà largement réagi en réclamant des lignes de transport en commun très rapides vers les centres tertiaires les plus denses. Il est de plus déjà possible d'avancer que les concepts d'autoroutes à péage (et à fluidité garantie) seront adaptés à la desserte des aéroports.

Les succès des TGV sont en grande partie basés sur la compétitivité temporelle des chaînes de déplacement terrestres du fait de la bonne pénétration vers les zones centrales. Des "gares bis" doivent en outre permettre d'irriguer de grands secteurs de banlieue.

* *
*

Pour résumer cette partie, retenons donc trois difficultés essentielles qui interdisent de pronostiquer sûrement à quel rythme (10 ans, 20 ans, 30 ans ?) se réaliseront de véritables réseaux multimodaux à grande vitesse sur le territoire européen.

1) l'ampleur des besoins financiers (10 fois le Tunnel sous la Manche pour la seule **accélération** des investissements prônée par la Table ronde des Industriels).

2) les difficultés géo-politiques "bilatérales" considérables si l'on a bien en tête les fortes rivalités régionales qui existent dans la plupart des pays européens.

3) les effets modérateurs de la congestion terminale sur les grandes vitesses (dès que l'on s'écarte d'une conception limitée au ferroviaire... et aux centres tertiaires en surplomb des gares centrales, conception respectable certes mais tout à fait insuffisante pour qui veut comprendre l'ensemble de la question). Les "grandes vitesses routières", en zone congestionnée notamment, sont désormais une clé aussi importante du problème que celle qui touche au rythme de réalisation du réseau de trains à grande vitesse lui-même.

QUELQUES ELEMENTS TRANSPORTS POUR LES REFLEXIONS "GEO-STRATEGIQUES" ACTUELLES

Résistons à la tentation de présenter des cartes d'Europe où s'inscriraient sans ambiguïté les infrastructures et leurs effets. Nous pressentons que ces images, toujours séduisantes, ne reflètent pas vraiment les incertitudes extrêmes qui existent en cette matière. L'actualité récente, marquée par l'ouverture de l'Europe de l'Est, doit de son côté nous rendre encore plus prudents que d'habitude !

Efforçons-nous toutefois de distinguer quelques éléments localisés de la réflexion actuelle. Nous en proposerons quatre, qui nous paraissent importants.

La constitution du noyau Ouest-européen et le problème de congestion de cet espace

Le tunnel sous la Manche et le réseau de trains à grande vitesse entre Londres, Amsterdam, Cologne et Paris (sans oublier son tronc commun Lille-Bruxelles) constitueront, à l'horizon que nous nous sommes fixés, des atouts considérables pour ces villes qui délimitent ce que l'on peut appeler le noyau Ouest Européen.

Les phénomènes de congestion routière devront y être combattus par des moyens nouveaux. Le retentissement des idées de péage très sélectif, voire d'infrastructures routières sélectives à péage électronique, sera fort dans ces régions, comme en témoignent déjà les réflexions hollandaises (Réf. 31).

La saturation des aéroports de cette zone (malgré une situation un peu améliorée par les réseaux rapides de surface) pourra être critique dès l'an 2000, au plus tard en 2010 dans les cas les plus favorables, comme pour Roissy à Paris. La question clé déjà posée est, au-delà de l'amélioration des capacités existantes par le recours à de nouvelles procédures d'ATM et à des avions plus gros, la création de nouveaux aéroports (sans doute en liaison étroite avec le réseau TGV).

Les traversées des Alpes et des Pyrénées : (les "super-tunnels")

Le fort développement économique des pays de la péninsule ibérique et de l'Italie, leur enclavement relatif par des chaînes montagneuses importantes posent un problème considérable de financement des percées nécessaires aux trafics voyageurs et marchandises.

Le problème des traversées Alpines par les deux trouées "historiques" Suisses (voies du Simplon et du Saint-Gothard) est déjà l'objet d'un débat vif entre les représentants des intérêts politiques lointains (CEE, etc.) et ceux des intérêts politiques proches, toujours très puissants dans le contexte helvétique.

Le transport d'ensembles routiers maxi-codes sur des wagons surbaissés spéciaux sera sans aucun doute développé fortement, mais le gouvernement Suisse a déjà fixé une stratégie et des échéances lointaines (2020) pour la construction des deux nouvelles percées ferroviaires longues qui devraient régler le problème.

Sont également l'objet de premières réflexions les liaisons Autriche-Italie (Brenner) et France-Italie (Fréjus). Là aussi des solutions ferroviaires empruntant de longs tunnels comment à être avancées.

Il n'est pas exclu que les difficultés et les délais de réalisation de ces futures liaisons donnent beaucoup de force à l'idée de contourner le massif Alpin par le Nord pour équiper en lignes ferroviaires à grande vitesse la vallée du Rhône entre Lyon et Marseille et ses deux prolongements les plus naturels (et les plus faciles à réaliser). Vers le sud-ouest et Barcelone à partir de Marseille. Vers le nord-ouest et Francfort à partir de Lyon (cf. Réf. 16).

Résurgence de la vieille idée de liaison Rhin-Rhône, mais ferroviaire à grande vitesse et non plus fluviale, pour donner corps à l'idée un peu visionnaire d'une "grande diagonale de villes" allant de Barcelone (voire Madrid) à Francfort (1).

La constitution de nouvelles régions trans-frontières au profit de villes un peu excentrées dans les espaces nationaux traditionnels.

Les "effets de barrière" des frontières actuelles sont très importants : les trafics entre villes séparées par une frontière sont, en gros, quatre à six fois moins importants que leurs homologues entre couples de villes comparables de même pays.

Mais à l'horizon 2010, ces effets, essentiellement culturels, peuvent nettement s'amoinrir. C'est ce qu'espèrent les transporteurs attachés au succès de réalisations encore limitées du point de vue de la rentabilité, tels les TGV entre l'Allemagne et la France, ou entre l'Espagne et la France pour ne prendre que deux exemples bien connus.

Si tel est le cas, un certain nombre de villes frontalières peuvent jouer la carte d'entités régionales traversant une ou plusieurs limites administratives et se développer très fortement. De telles villes existent dans tous les pays. Citons ici quelques "doublets" particulièrement évidents sans prétention à l'exhaustivité : Lille-Bruxelles bien évidemment, déjà cités, mais aussi Lyon-Genève, Nice-Turin, Bordeaux-Bilbao, Strasbourg-Bâle, etc... (la liste peut être considérablement allongée).

Dans ce contexte, la configuration des lignes ferroviaires à grande vitesse et le nombre de trains desservant effectivement ces villes joueront un rôle d'entraînement déterminant... aux côtés bien sûr de la capacité des responsables locaux à mobiliser pleinement les synergies nécessaires au décollage de ces "Euro-régions".

L'équipement des zones littorales qui constituent le grand arc "hélotropique" de développement du Sud, de Valence à Naples

Dans son rapport récent et remarquable sur la formation de l'espace européen, Terence Bendixon (Réf. 11) n'hésite pas à faire de l'hélotropisme une des quatre grandes tendances lourdes qui modèleront l'avenir de notre région (avec les franchissements des grandes barrières naturelles, l'éclatement des agglomérations urbaines et l'ouverture à l'Est).

(1) Madrid, Barcelone, Montpellier, Marseille, Lyon, Genève, Bâle, Stuttgart, Francfort (cf. intervention de R. Brunet au colloque, référence 16).

Peut-on, comme certains le pronostiquent déjà, penser à la constitution d'une Californie et d'une Floride européenne ?

Sans aller aussi loin, il paraît indiscutable que certaines sociétés cherchant à attirer des cadres internationaux de bon niveau technique commencent à envisager des implantations en zones touristiques... à condition que les niveaux d'équipement locaux permettent d'éviter l'asphyxie saisonnière. Une autre forme de concentration pose en effet des problèmes certes plus diffus mais tout aussi sérieux : c'est le cas des régions qui peuvent, sous le soleil, jouer à la fois la carte du tourisme, des "technopôles" et des équipements culturels, trilogie désormais consacrée d'un milieu de cadres moyens épris de nature. Ici, la résolution des problèmes de congestion routière sera déterminante du succès ou de l'échec de nombreux efforts de développement (1).

UN MOT DE PRECAUTION, POUR NE PAS SELAISSE TROP ENFERMER DANS LE CLIMAT INTELLECTUEL DES ANNEES 80

Les années 80 ont été les années de l'entreprise, du libéralisme "post-industriel", de l'ouverture des frontières, de la spéculation financière et foncière. L'immobilier de bureaux (Réf. 20,24,26) a quasiment monopolisé l'intérêt des aménageurs.

Dans ce contexte, des concentrations tertiaires nouvelles importantes se sont constituées en jouant carrément l'absence de transports terminaux lents et surtout de correspondances éprouvantes en s'implantant sur les gares.

A la limite, des réalisations de grands centres tertiaires sur les aéroports eux-mêmes (les "aérovilles" n'hésitent pas à dire certains, cf. Réf. 12) témoignent fortement de cette volonté d'épargner des transports désagréables aux élites circulantes.

Au-delà de leurs aspects fonctionnels, ces restructurations des transports et de l'urbanisme ont constitué le prolongement naturel des phénomènes de "gentrification" qui marquent actuellement si fortement la scène urbaine.

Il y a dans l'accumulation foncière de ces grandes plaques tournantes mondiales de tels enjeux, qu'il paraît difficile de douter en 1990, de la poursuite de scénarios de concentration des moyens, des patrimoines, des pouvoirs... Va-t-on droit vers une Europe dominée par trois ou quatre villes prestigieuses ? Assistera-t-on à une réaction forte de la part de nouvelles "guildes hanséatiques" de villes de 2ème rang, musclées par de nouvelles solidarités internationales ?

On sent que la réponse à ces questions dépend d'orientations socio-politiques fondamentales.

Gardons à l'esprit qu'en matière d'aménagement régional, un retour aux préoccupations classiques d'équité spatiale, peut constituer un ralentisseur puissant aux mécanismes de concentration mis en oeuvre, entre autres raisons, par les moyens de transport à grande vitesse.

(1) Un débat très intéressant à suivre concerne l'autoroute d'arrière-pays devant décongestionner le littoral Provence-Côte d'Azur qui est en plein boom tertiaire, résidentiel et touristique. Des problèmes semblables se posent ou se poseront dans de nombreuses zones côtières.

REFERENCES

1. Transport in Europa (14-16 septembre 1987) Munich - Colloque organisé conjointement par LudwigBölkow-Stiftung et Cesta- Voir en particulier contributions de G. Dobias(France) et H. Prem (Allemagne)
2. Guided Transport in 2040 in Europe. European Transport and Planning Seminar - PTRC - 11-15 sept. 1989 - University of Sussex - G.B.
3. Les ressources pour les transports de demain. 11ème symposium international de la CEMT - Bruxelles - 12-14 septembre 1988
4. Relations entre offre et demande, Effets sur les comportements de déplacement à longue distance et sur l'économie régionale. Journée spécialisée INRETS - Actes n° 22 - 18 Avril 1989
5. Propositions pour un réseau européen à grande vitesse. Documents Union Internationale des Chemins de fer (UIC) non datés (1988-89)
6. Les villes européennes. Datar. Groupe Reclus (sous la direction de R. Brunet). La Documentation Française - Mai 1989
7. Atlas de l'aménagement du territoire. (sous la direction de Priscilla de Roo). La Documentation Française - Décembre 1988. Voir chapitre "les espaces de l'Europe"
8. Un milliard de déplacements par semaine - La mobilité des Français (sous la direction de J.P. Orfeuil) - INRETS - La Documentation Française - Avril 1989
9. Keeping Europe mobile - The Roundtable of European Industrialists - Bruxelles - Déc. 1987
10. Need for renewing transport infrastructure in Europe - The Roundtable of European Industrialists - Bruxelles - non daté (1988 ?)
11. Transport in the nineties - The shaping of Europe. T. Bendixon for the Royal Institution of Chartered Surveyors - Londres - Octobre 1989
12. Les Aéroville : nouveau concept d'intercommunication et de localisation d'entreprises - Cahiers du CREPIF n° 27 - La Documentation Française - Juin 1989
13. All aboard the supertrains - Newsweek - 31 Juillet 1989
14. 1970-1987 - Evolution des transports dans les principaux Etats de la C.E.E. - M. Braibant - Notes de l'OEST - Avril 1989
15. The scandinavian link plans for Nordic transport infrastructure investments : efficiency and equity aspects (K. Lemberg - Nectar group - European Science Foundation - 1989)
16. Les couloirs Rhin-Rhône dans l'espace européen - Colloque organisé par le Laboratoire d'Economie des Transports - Université Lumière - Lyon - Octobre 1989
17. Deux perspectives pour les villes : suburbia et big city - Notes de travail communiquées par B. Prél. Bipe - Eté 1989
18. L'inégal développement des régions Européennes : la prépondérance des effets nationaux B. Oddo et F. Poinot - INSEE - Economie et Statistiques n° 222 - juin 1989

19. Transports et mégapoles au XXIème siècle - Notes de travail de C. Lamure - INRETS - travail en cours pour le Centre d'Evaluation et de Prospective - Ministère de la Recherche. A paraître.
20. Stratégies d'entreprises, grandes opérations d'aménagement et nouvelles hiérarchies métropolitaines dans l'intégration européenne - Ronéo - H. Rousset-Deschamps - Equipe ARIA - Université Paris XII - Val-de-Marne - Mai 1989
21. Concentrations touristiques et transports - Communications diverses à la Journée d'étude organisée le 7.12.89 à Paris par l'INRETS - Arcueil - A paraître
22. Nouvelles dynamiques urbaines et choix des infrastructures de transport.
A. Bieber - Revue Recherche - Transport - Sécurité n° 22 - Juin 1989 - INRETS - Arcueil
23. Les comptes de transport en 1988 - INSEE - Résultats n° 5 INSEE - 1989 - cf. chapitre VIII - Les Transports en Europe
24. Immobilier d'affaires - Supplément au Journal Le Monde (Paris) du 3 Novembre 1989
25. La revanche du Sud - Berger et alii - L'Harmattan ed. Paris - 1988
26. Analyse économique et aménagement du territoire - C. Lacour - in Repenser l'aménagement du territoire - Revue d'Economie Régionale et Urbaine - N° 1 - 1989
27. Dimension Européenne et perspectives d'avenir des chemins de fer - Séminaire des 15-17 janvier 86 - Paris - CEMT
28. TGV - Cap sur le Nord - La lettre de la SNCF - n° 76 - Octobre-Novembre 1989
29. Etudes relatives au modèle MATISSE (des transports de voyageurs dans l'espace européen) - INRETS - Notes diverses - Article RTS à paraître
30. Effets du TGV sur la Bourgogne et Rhône-Alpes - Datar - SNCF - INRETS - DEST - LET - Paris - 1988
31. Documents divers - Ministère des Transports des Pays-Bas - Tweede Struktur schema Verkeer ev Vervoer - The Hague - 1988.
32. Côte d'Azur - L'arme du soleil - Le nouvel économiste n° 707 - 11 Août 1989

* *
*

Pour le lecteur sélectif : ouvrages essentiels en réf. 6,9,10,11 et 31. Abondante bibliographie dans 11.