
Réseaux et territoire

IHEDATE, octobre 2008

Michel Savy

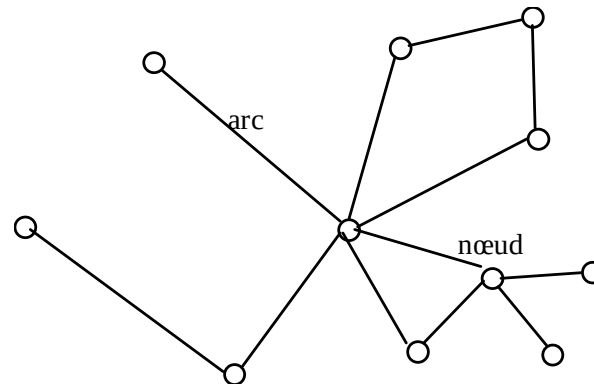
- professeur à l'Université de Paris 12 et à l'École nationale des ponts et chaussées
- directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe

Organisation de l'espace

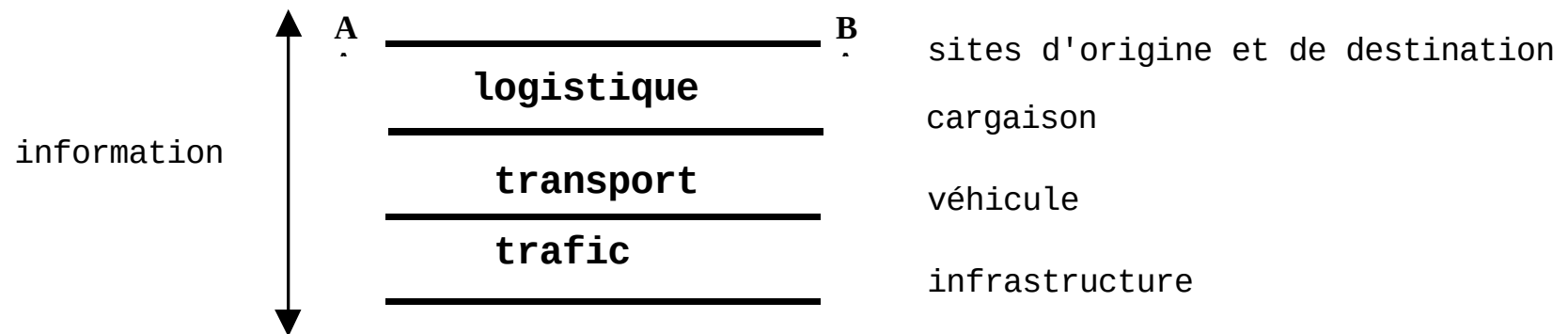
- Territoire des lieux, territoire des flux
 - ❑ pas une mosaïque de parcelles juxtaposées
 - ❑ les régions (au sens générique) sont interdépendantes
 - ❑ les échanges (transports, télécommunications, etc.)
n'uniformisent pas le territoire, elles alimentent la
spécialisation (intersectorielle) et la diversification (intra-
sectorielle) [cf. avantages comparatifs de David Ricardo]
- Trois catégories d'entités spatiales
 - ❑ les sites
 - ❑ les aires
 - ❑ les réseaux

Composantes d'un réseau (et lecture spatiale)

■ Système en plan



■ Système en couches



Rapport réseau - territoire

- Arcs et nœuds, connectivité, connexité, nodalité, etc.
- Considérer chaque couche : un réseau ne se réduit pas à l'infrastructure, le service importe, sa disponibilité, sa qualité, son prix...
- Phases successives d'édification d'un réseau et effets sur l'espace
 1. tronçons isolés
 2. diffusion, élargissement et densification
 3. unification, interconnexion
 4. nouveau cycle d'innovation, mettant en crise le réseau antérieur

Effets structurants des infrastructures et des services ?

- C'est la pénurie qui structure ! Une infrastructure n'ouvre qu'une possibilité (condition nécessaire mais non suffisante)
- Paradoxe de localisation : plus un réseau se renforce, moins il joue un rôle discriminant et moins il structure l'espace
 - raisonner à diverses échelles : à l'intérieur d'une agglomération, les sorties d'échangeurs autoroutiers sont des sites privilégiés pour les centres commerciaux, les zones logistiques, les hôtels, etc.
- D'autres facteurs, naguère secondaires, passent au premier rang pour l'arbitrage entre sites (cf. le succès du plan routier breton)
- Une infrastructure n'a d'effet que si des acteurs locaux s'en saisissent pour réaliser un projet
- Question de l'internalisation des effets territoriaux externes
 - les compagnies ferroviaires japonaises, les compagnies d'autoroutes espagnoles...

Une relation de long terme

- Le rythme de vie des réseaux n'est pas celui de l'activité économique courante
- Un réseau arrivé à maturité n'a pas pour autant un rôle neutre sur l'espace : la situation finale est profondément différente de l'initiale, quant au fonctionnement spatial des activités. Ex. : division spatiale des activités et téléphone (l'économie de l'archipel). Congruence avec le modèle productif
- Les effets des inégalités de dotation perdurent longtemps après la disparition des causes (exemple de la métallurgie alpine)
- Politiques publiques d'aménagement : investir d'abord là où la demande est la plus forte ? privilégier les zones faibles ? limiter leur retard d'équipement et de desserte ? (cf. les zones d'ombre du téléphone portable, la "fracture numérique" du haut débit, etc.)
- Autant que l'image finale d'un réseau, l'ordre des priorités dans sa réalisation importe (sur un effort qui peut s'étaler sur une ou deux générations)