

RESEAUX ET PORTES D'ENTREE: UNE PROSPECTIVE TERRITORIALE

Nadine Cattan
Directrice de recherche au CNRS
UMR Géographie-cités

IHEDATE
Paris, 16 mai 2013

1. Constat :

La nécessité de prendre en compte la réalité mobile

2. Cadre d'analyse :

Pour identifier le système territorial à soumettre à la prospective

3. La démarche :

Au croisement de 4 défis

4. Les scénarios :

Dans une combinatoire de 10 processus

Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux

L'essor des flux de personnes, marchandises, informations transforme en profondeur le territoire national. Reste que la territorialisation de ces mobilités et de ces échanges est aussi difficile que paradoxale : comment dessiner ce qui est, par définition, mouvant ?

Cette carte s'essaie en montrant l'hyper-mobilité individuelle des espaces périurbains et transfrontaliers ; les trafics des deux principales infrastructures de transport, et les hubs tels les ports, les aéroports et bien sûr, les villes.

Territoire de la mobilité

Inter-urbain

Trafic routier (exprimé en moyenne annuelle de la circulation journalière en 2007)



Trafic ferroviaire (exprimé en nombre moyen de trains par jour en 2008)



Périurbain

Mobilité périurbaine (exprimée par les communes ayant plus de 50 % de ménages bi-motorisés en 1999)



Transfrontalier

Mobilité transfrontalière (exprimée en nombre de travailleurs transfrontaliers en 2008)



Porte d'entrée

Entrepôt de la grande distribution en 2007 (exprimé en surfaces cumulées d'entrepôts par commune)



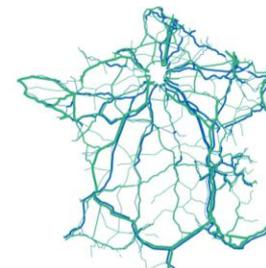
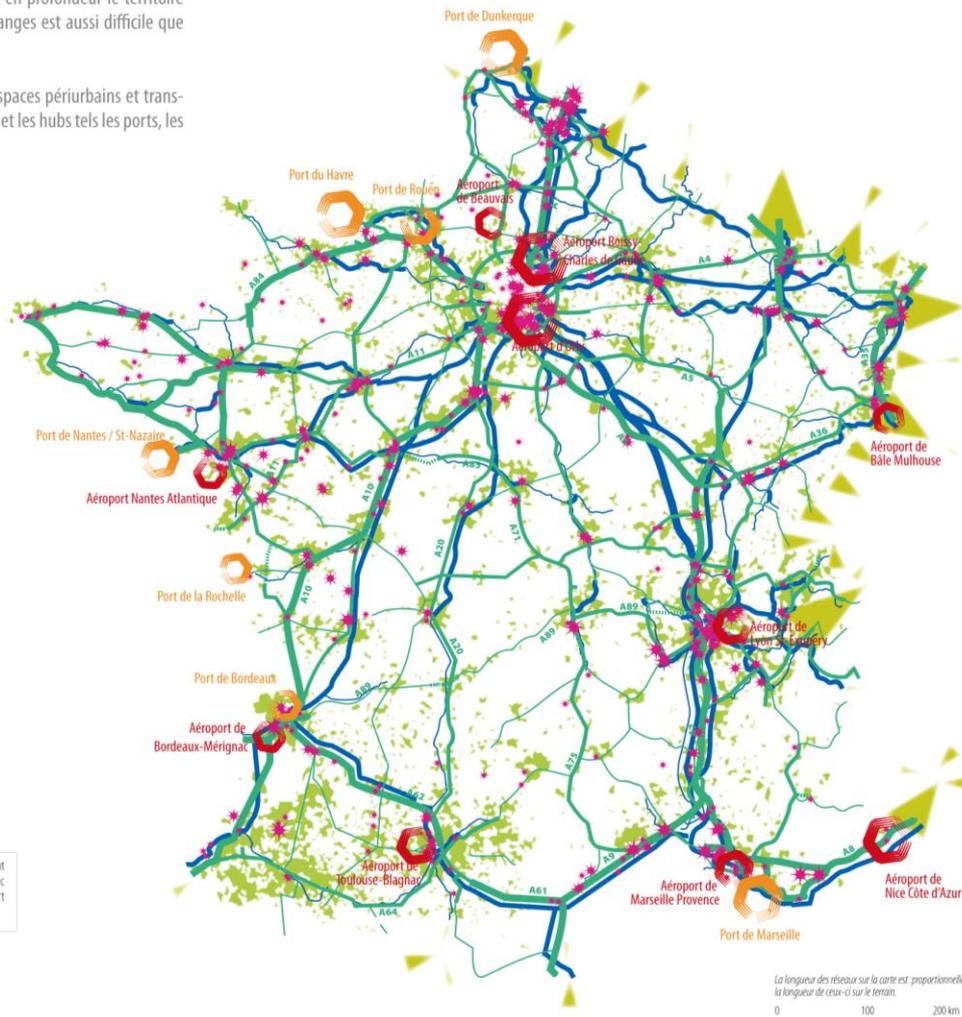
Grand port maritime (exprimé en millions de tonnes de marchandises en 2006)



Aéroport dont le trafic est supérieur à 2 millions de passagers par an en 2008



Les grands ports maritimes sont des établissements publics de l'État, installés sur de vastes sites portuaires, ils ont vocation à exercer leurs activités à l'intérieur d'un périmètre géographique propre. Ils traitent plus de 80 % du trafic maritime de marchandises. Ce type de statut, créé en 2008, remplace, pour les principaux ports maritimes, celui de port autonome.

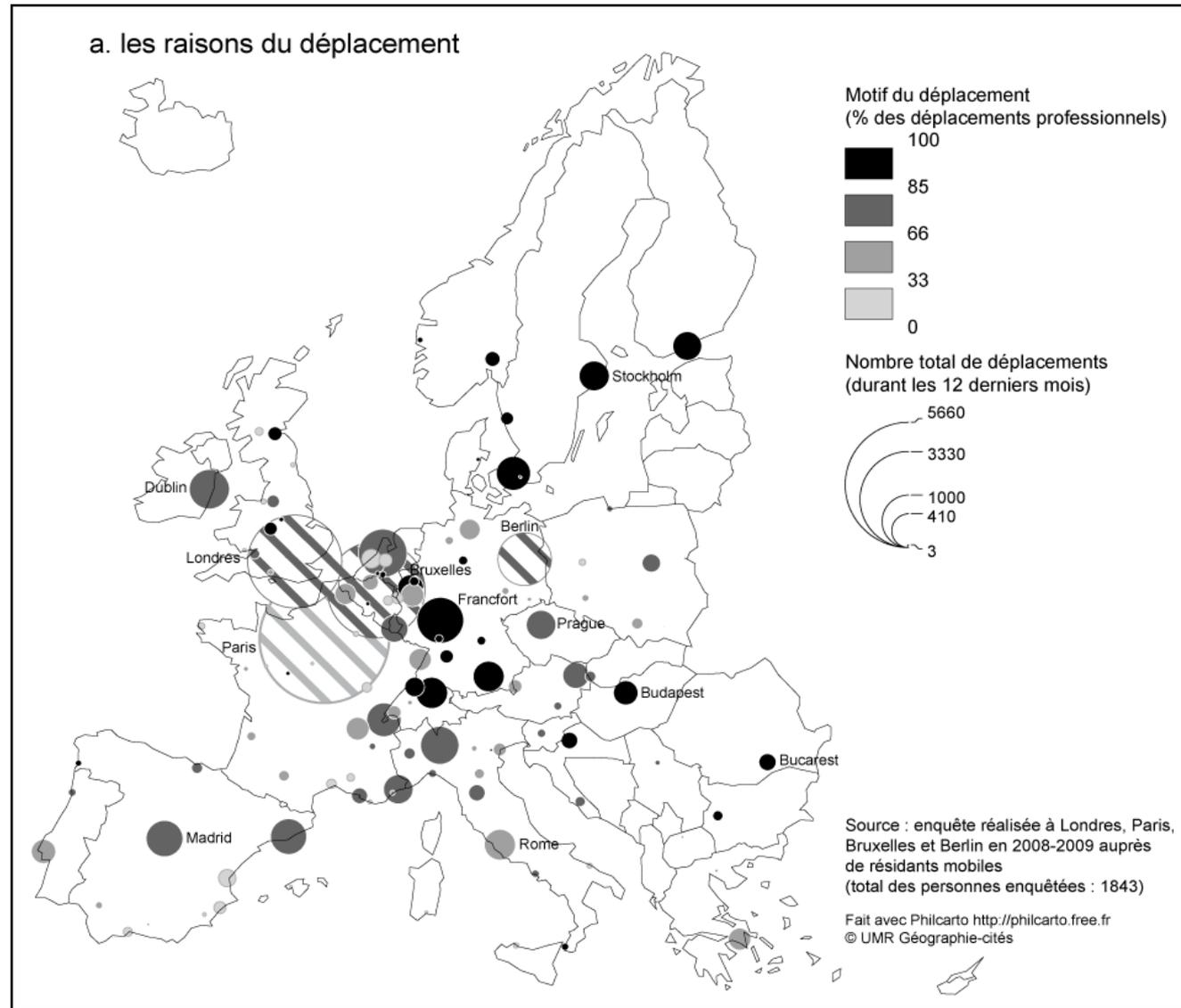


La longueur des réseaux sur la carte est proportionnelle à la longueur de ceux-ci sur le terrain.



Les déplacements de loisirs

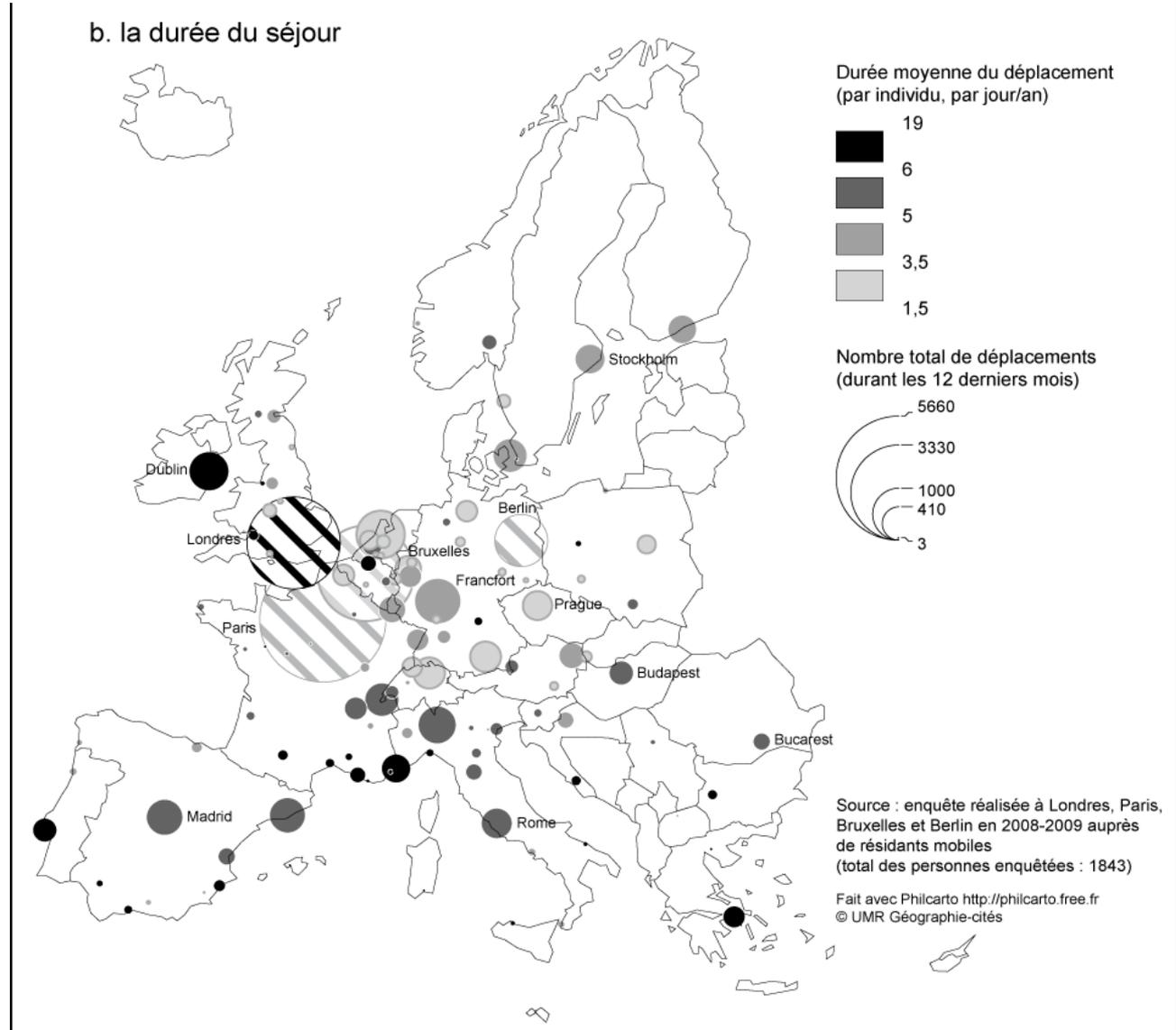
Les capitales du Sud comme pivots de l'intégration territoriale



La DUREE du séjour

Un indicateur de flux à réhabiliter

b. la durée du séjour



Villes de l'enquête, par conséquent villes les plus fréquentées

Figure 1 - La mobilité étudiante en Europe



Flux considérés
comme peu
structurants

L'Europe des
capitales?

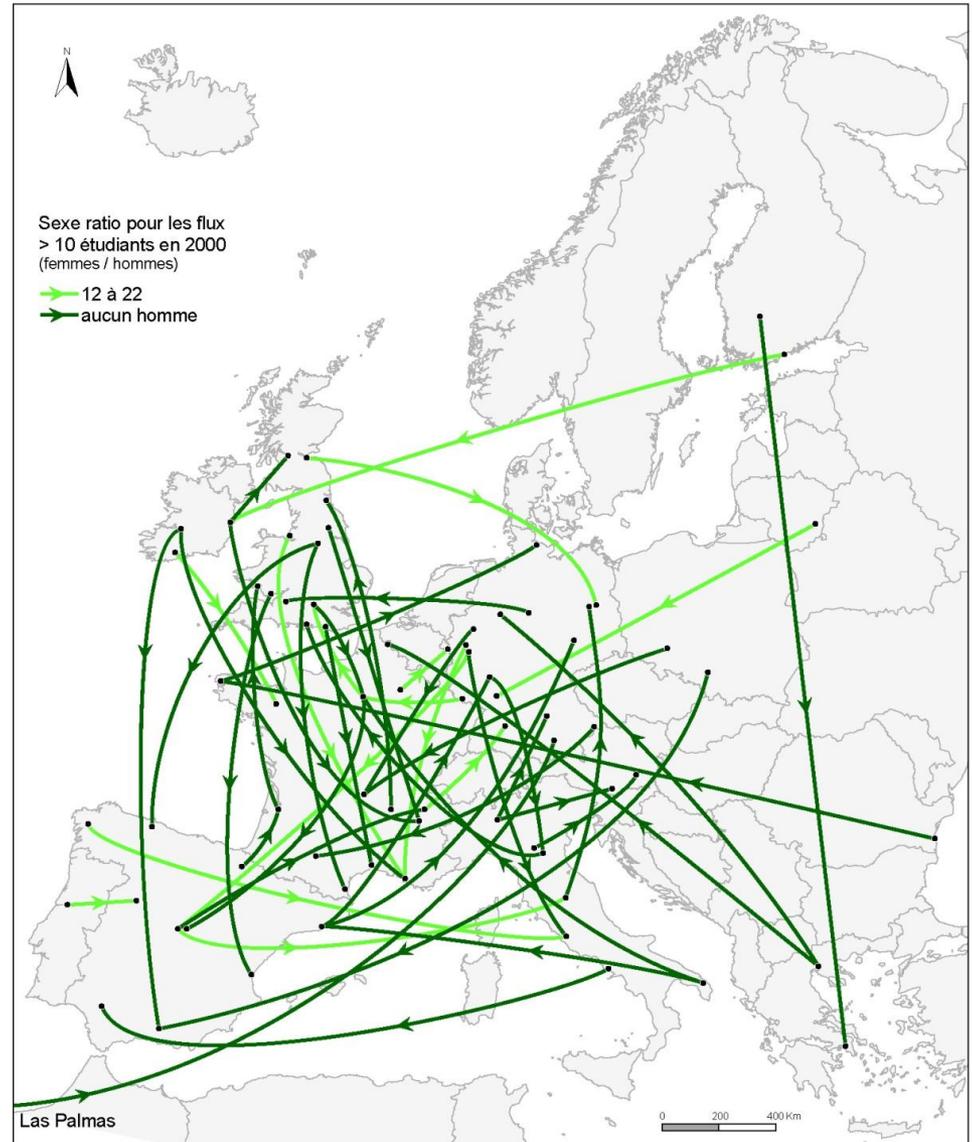
Vers une
intégration plus
polycentrique?

Figure 6 - Mobilité étudiante entre villes :
les liaisons les plus féminisées

MOBILITE GENREE

Réseau faiblement polarisé

Configurations qui ne répondent à
aucune logique urbaine ou spatiale
spécifique



Flux dits structurants

Intégration fonctionnelle des territoires

Réduction à 2 modèles:

1) Centre / Périphérie

2) Modèle hiérarchique des réseaux urbains nationaux

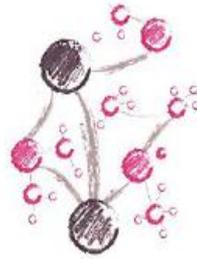


Une démarche matricielle pour définir le système territorial

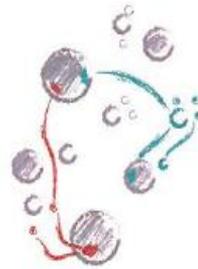


Figure 5. Système de portes et de flux :
quatre exemples

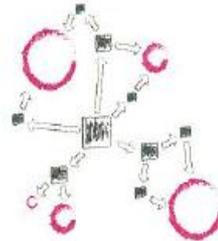
Réseau des
métropoles



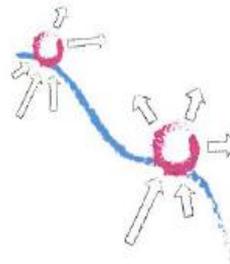
Réseau des
diasporas



Réseau
logistique



Port et leur
hinterland



LES DEFIS

La territorialisation

quelle capacité à faire territoire ?



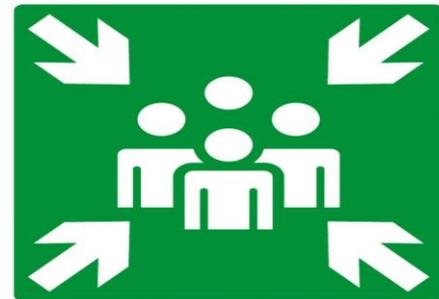
La responsabilité

quelles capacité de maîtrise et de régulation ?



L'attractivité

quelle capacité à renouveler les flux ?

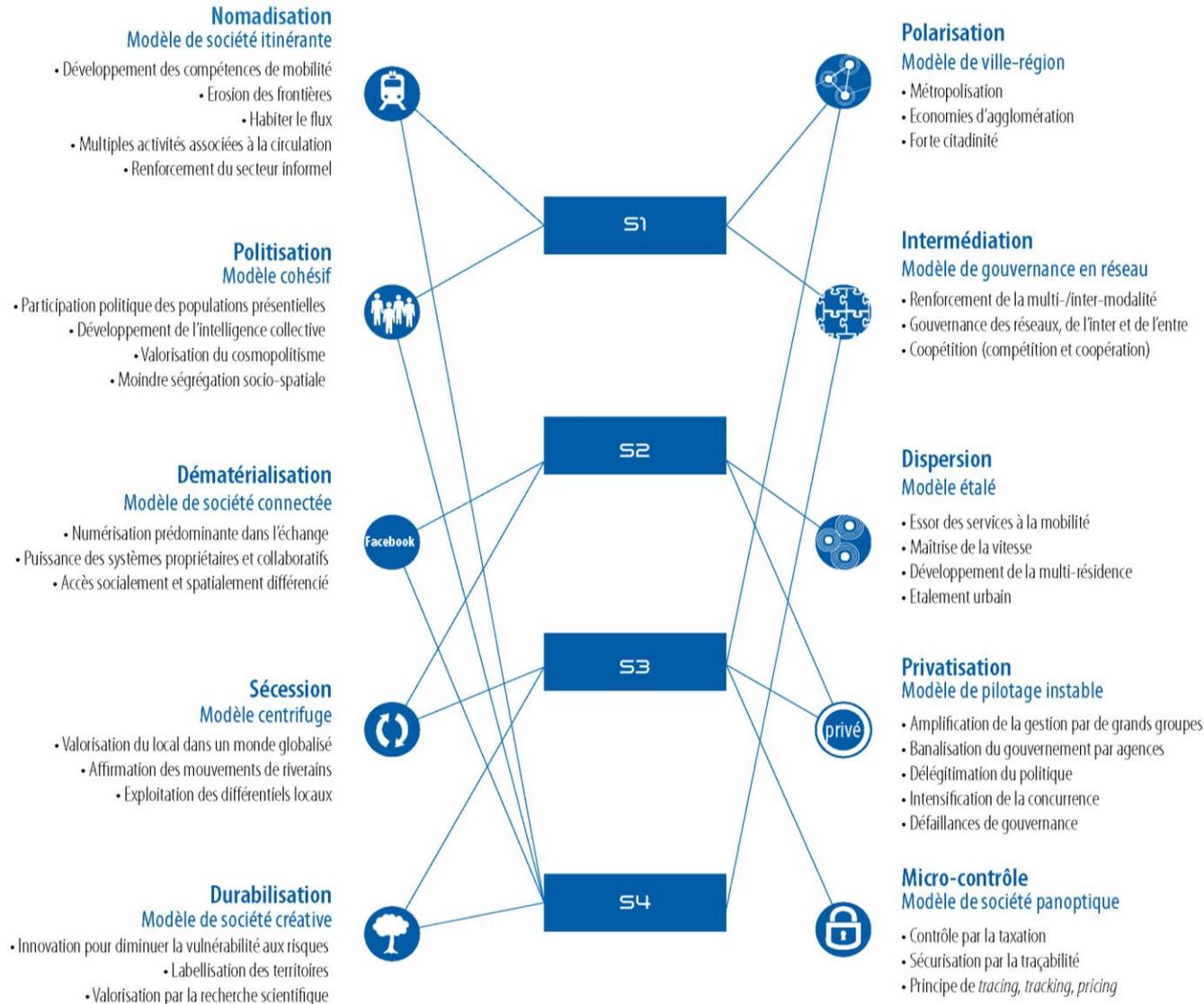


La vulnérabilité

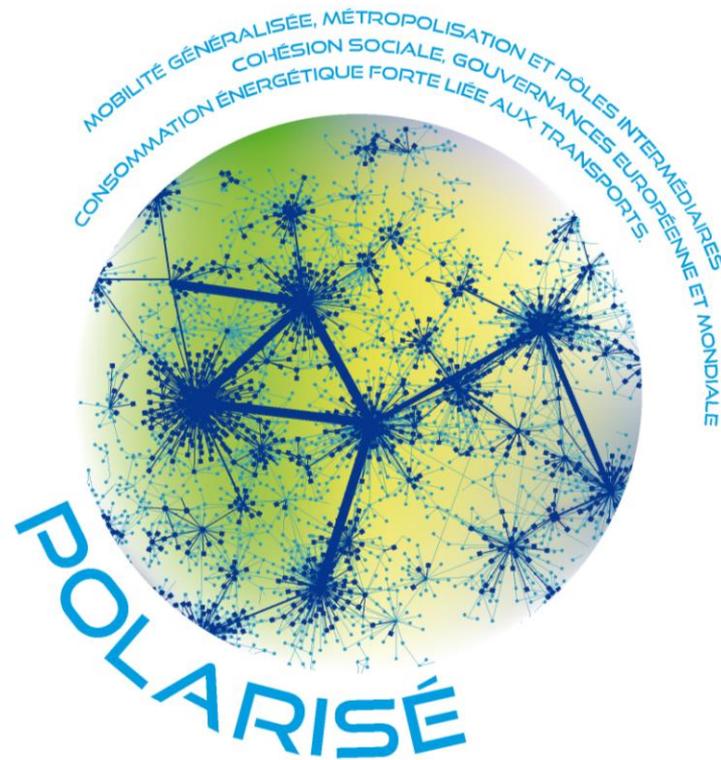
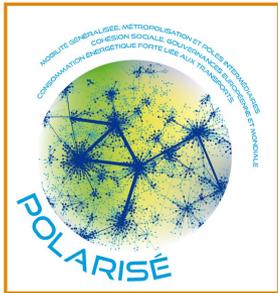
quelle capacité d'adaptation et quelle durabilité ?

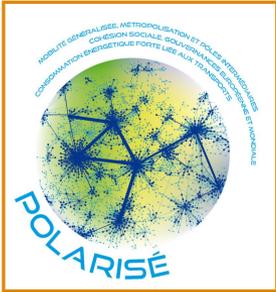


Schéma de combinaison des processus à l'oeuvre



Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux à 2040

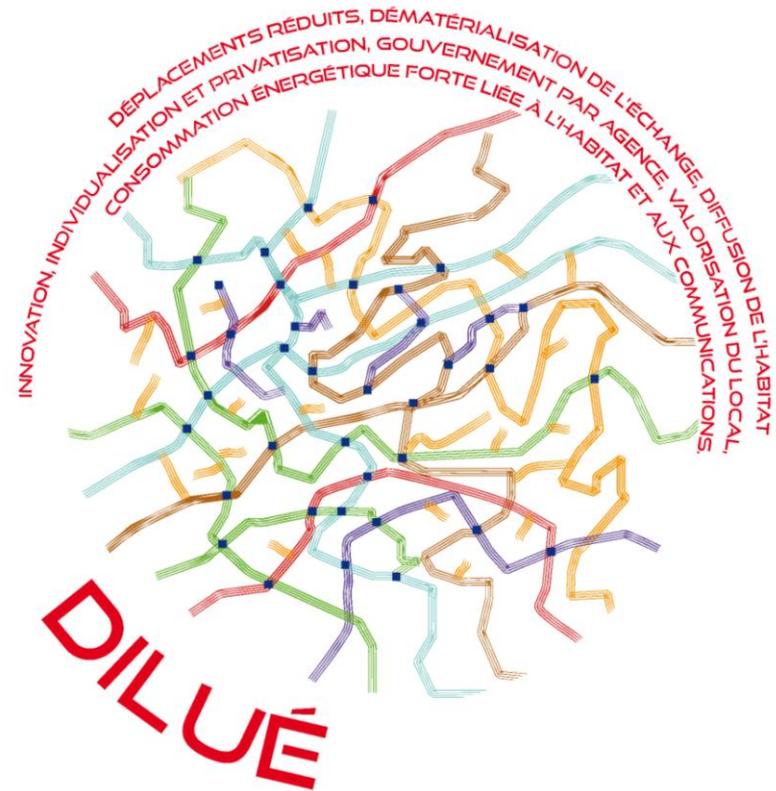




Six enjeux pour l'action publique

- Coopération et coordination accrue à tous les niveaux pour faire émerger une gouvernance intégrée.
- Spécialisation des espaces.
- Planification multiscalaire des portes, des infrastructures et de la circulation.
- Promotion des solidarités socio-spatiales.
- Préservation des surfaces non bâties.
- Innovation technologique et organisationnelle pour favoriser l'accès de tous à la mobilité.

Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux à 2040

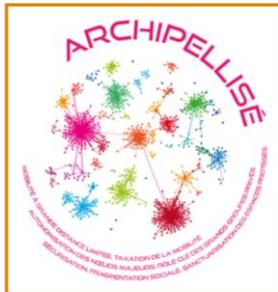
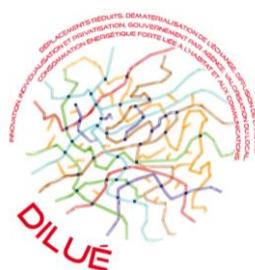


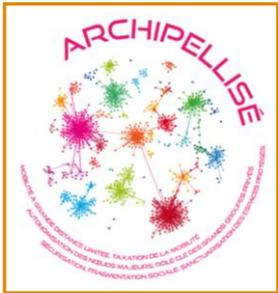


Cinq enjeux pour l'action publique

- Organiser économiquement et écologiquement l'offre de transport individuel.
- Développer des circuits courts et d'accessibilité généralisée aux services et équipements.
- Atténuer les inégalités socio-spatiales.
- Enjeu de qualité des territoires et des paysages.
- Maîtriser la gouvernance de proximité.

Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux à 2040



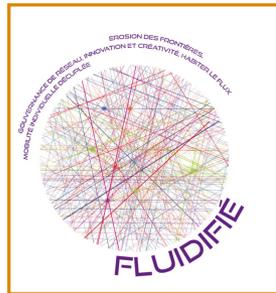
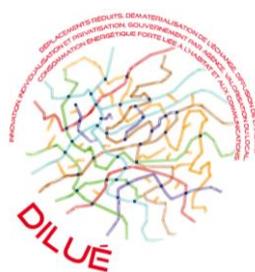


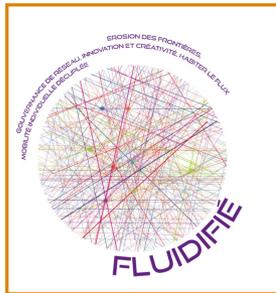
Cinq enjeux pour l'action publique

- Régulation des conflits territoriaux, sociaux et environnementaux.
- Contrôle et sécurisation.
- Maîtrise de la gouvernance multi-acteurs : métropoles, cités, Etats et grands groupes privés.
- Innovation autant sociale que technique pour limiter la dépendance à l'automobile.

Anticipation des risques de toute nature liés à la concentration.

Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux à 2040





Cinq enjeux pour l'action publique

- Elaborer des gouvernances et aménagements en réseau combinant acteurs publics et privés.
- Soutenir l'innovation territoriale ouverte et la créativité.
- Production de valeurs sociales qui autorisent la diversité.
- Mettre en scène les territoires.
- Prendre en compte l'hybridation des modes de vie.

Les scénarios imaginés

