



## Infrastructure transport et développement économique

## Planification des mobilités

**Dr Emmanuel Ravalet**



## Search MOOC



## Video





Planification des mobilités

[MUSIQUE] Bonjour. Il est fréquemment fait état de la nécessité de désenclaver un territoire de manière à y générer du développement économique. L'infrastructure de transport serait alors le moyen que les investisseurs, que les entreprises et les ménages vont emprunter pour venir drainer le territoire et lui apporter les flux financiers qui lui manquent pour se développer. Nous proposons dans cette séance de traiter de cette question des liens qui peuvent exister entre infrastructures de transport et développement économique local. Vous trouverez dans les documents qui vous sont fournis cette semaine un article référence sur cette question, rédigé en 1993 par Jean-Marc Offner, et un texte rendant compte de la controverse que nous allons nous efforcer de discuter maintenant. Commençons cette séance par le dessin animé Cars réalisé par Pixar. Commençons plus exactement, pour ceux qui ont vu ce dessin animé, par se remémorer l'histoire de Radiator Springs, qui est le village dans lequel l'essentiel de l'action se déroule. Lorsque le film commence, ce territoire connaît une période très difficile de repli de son animation économique et touristique locale. Pourquoi?

Notes

Summary



0m 00s

# Radiator Springs



Planification des mobilités

Parce qu'une autoroute a été construite, et bien qu'une sortie ait été prévue pour desservir le village, plus personne ne s'y arrête pour y faire une pause, pour y faire vivre l'économie locale. Cette histoire, cette situation, illustre parfaitement le fait que lorsqu'une infrastructure de transport plus rapide est aménagée, tous les acteurs d'un territoire ne sont pas forcément gagnants. Tous les territoires non plus ne sont pas forcément gagnants.

Notes

Summary



1m 23s

- La mondialisation a eu des impacts très contrastés sur les territoires (polarisation, métropolisation, etc.)
- Les régions du monde les plus dynamiques du point de vue économique sont celles où se concentrent flux de personnes, de marchandises ou financiers.
- Les échanges se sont globalement intensifiés, « autarcie » et « économie moderne » ne font pas bon ménage...



ation des mobilités

Plus généralement, et au-delà de cet exemple, il est utile de replacer le débat dans un contexte large, qui est celui de la mondialisation. La mondialisation, c'est en économie, d'après le dictionnaire Larousse, l'élargissement du champ d'activité des agents économiques à une dimension mondiale. Cela recouvre plus largement l'idée d'une interaction généralisée entre toutes les parties de l'humanité. Sur les territoires, la mondialisation a eu des effets très différents. On parle de polarisation, de spécialisation des territoires, de métropolisation, etc. Autant de termes qui recouvrent l'idée que certains territoires sont plus concernés que d'autres par la mondialisation et par les flux économiques financiers et de personnes. Pour autant, ces dernières décennies, les flux se sont globalement intensifiés à l'échelle de la planète.

Notes

Summary

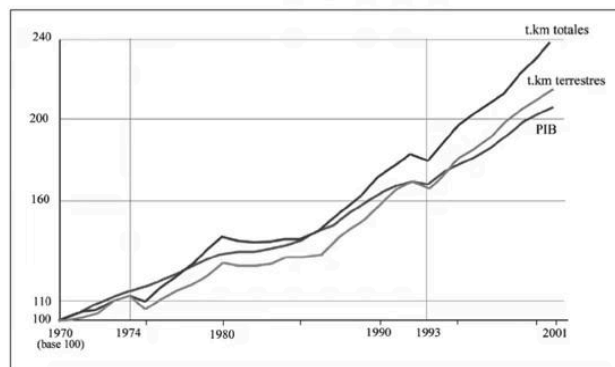


1m 54s

# Le « couplage »

On parle de « couplage » entre la croissance économique et la croissance des flux, mais attention, il n'a de sens qu'à un niveau global

Graphique 1 : Évolution du transport (t.km) et de l'économie (PIB) dans l'UE à 15 de 1970 à 2001



Source : Eurostat

Planification des mobilités

Sur le plan statistique, et toujours à un niveau global, il y a un lien entre la croissance des flux et le développement économique, lien que l'on appelle le couplage. Ainsi, en situation de crise économique, on peut mettre en évidence une chute concomitante des flux de personnes et de marchandises. On remarque ainsi sur ce graphique la crise économique de 1993. Si le graphique se poursuivait jusqu'à aujourd'hui, nous pourrions également observer les effets de la crise de 2008-2009 sur les flux de transports. Ce couplage a un impact important en termes de représentation sociale, et pourrait porter à croire qu'il faut donc systématiquement plus de mobilités, plus de transports, plus d'infrastructures pour générer de la croissance économique, ce qui est faux.

Notes

Summary



2m 50s



# Quels “effets” sur les territoires ?



- **Les effets keynésiens**, ou d'infrastructure (effets de construction, de nuisances visuelles et paysagères, de coupure...)
- **Les effets directs** découlent directement de l'activité de transport
- **Les effets indirects** transitent par des acteurs non impliqués dans l'activité de transport

Planification des mobilités

Pour avancer sur le débat qui nous intéresse ici, il est nécessaire de raisonner, non plus à une échelle globale, mais à une échelle locale. François Plassard a permis de mettre en évidence plusieurs formes d'effets qui peuvent être liés, localement, à l'arrivée d'une infrastructure de transport. Ce sont les effets keynésiens, les effets directs, et les effets indirects et induits. Les effets keynésiens, d'abord, renvoient à l'idée d'une diffusion de la commande publique sur l'ensemble des acteurs d'un territoire. Plus concrètement, il s'agit de l'effet positif d'une infrastructure sur l'activité travaux publics ou encore des retombées positives d'un chantier sur les finances locales, la restauration, l'hébergement, les commerces. Les effets directs, eux, découlent directement de l'activité de transport et sont relatifs à la réduction ou à la fiabilisation des temps de parcours. Enfin, les effets indirects transitent par des acteurs non impliqués dans l'activité de transport. Cela recouvre les impacts éventuels positifs ou négatifs sur les commerces, sur les entreprises, sur les logiques de localisation des ménages, etc.

Notes

Summary

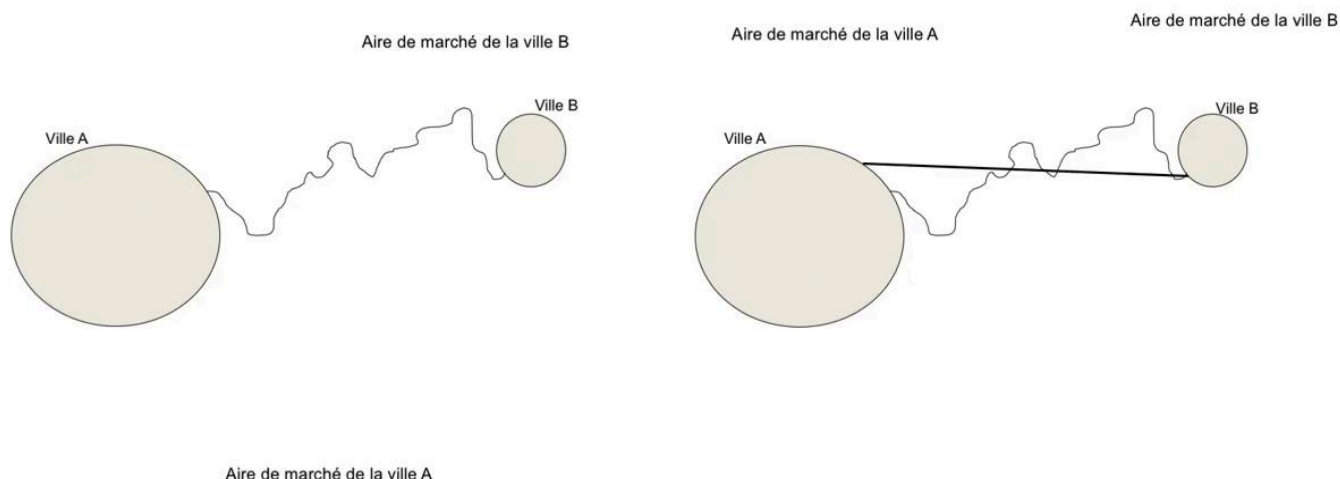


3m 44s

# Illustration d'effets indirects

Avant la nouvelle infrastructure

Après la nouvelle infrastructure



Planification des mobilités

Attardons-nous, au travers d'un exemple, sur ces effets directs et indirects. Prenons deux entreprises appartenant au même secteur d'activité. L'une est située dans la ville A et l'autre dans la ville B, plus petite que la précédente. L'arrivée d'une nouvelle infrastructure de transport plus rapide entre les deux villes peut avoir les effets suivants : d'abord convergence des prix des facteurs de production, ce qui veut dire que les deux entreprises pourront acheter des matières premières au même prix, ou à peu près. Deuxième élément, l'élargissement des aires de marché, ce qui veut dire que les deux entreprises pourront vendre leurs produits ou services à des agents économiques plus éloignés d'eux, donc à plus de monde.

Notes

Summary

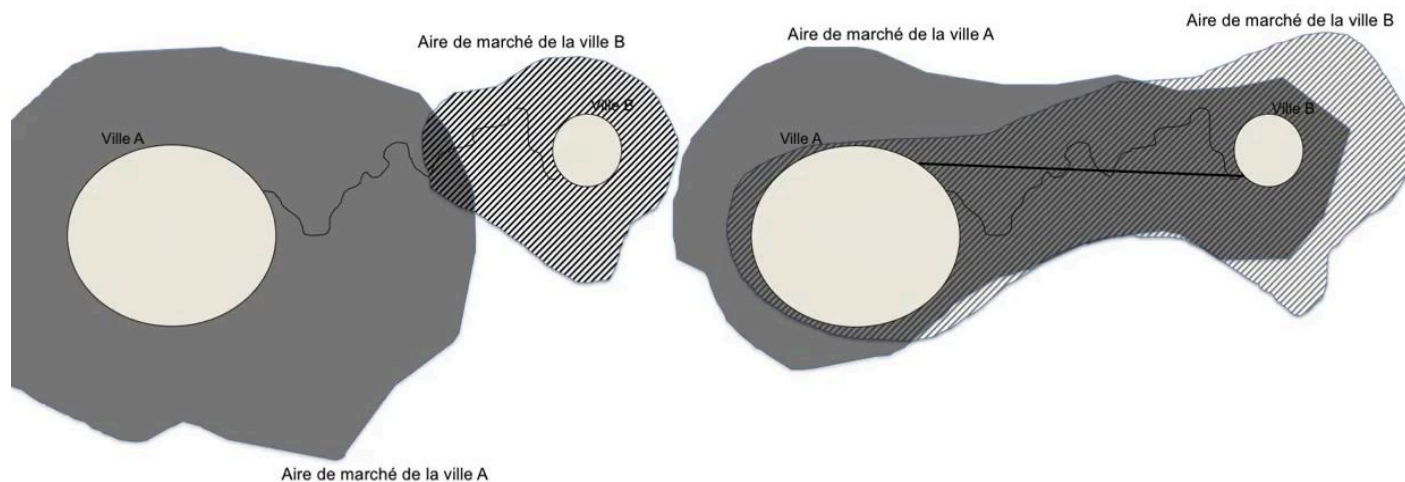


5m 03s

# Illustration d'effets indirects

Avant la nouvelle infrastructure

Après la nouvelle infrastructure



Planification des mobilités

La convergence des prix et des facteurs de production et l'élargissement des aires de marché pour les deux villes mènent à une accentuation des concurrences. Les entreprises de la ville B se retrouvent alors en concurrence avec celles de la ville A. Cette concurrence peut générer, certes, des gains de productivité globale, mais peut également générer un affaiblissement des territoires les plus faibles.

Notes

Summary



5m 54s



# Quels “effets” sur les territoires ?



- **Les effets automatiques** (découlent mécaniquement de l'offre de transport) ...
- **... aux effets conditionnels** (dépendent des conditions de mise en œuvre de l'offre de transport)

Planification des mobilités

Ces éléments nous portent à dire que quelle que soit l'infrastructure, et quels que soient les territoires concernés, il faut accompagner sur le plan politique les nouveaux aménagements. On peut donc rendre compte des effets des infrastructures sur les territoires en distinguant ce qui viendra automatiquement avec l'infrastructure et ce qui ne viendra qu'à la condition d'un accompagnement politique. Ce sont les effets automatiques et conditionnels. Les effets automatiques découlent de l'offre. Ils relèvent d'une vision politique simpliste qui veut que l'infrastructure soit dispensatrice de richesse, que désenclaver un territoire, c'est nécessairement bon pour lui. Cela fait également écho à la représentation des modèles spatiaux qui assimilent la distance ou le temps de parcours à un coût qu'il faut nécessairement minimiser. Les effets conditionnels permettent de souligner, eux, l'idée que les effets des infrastructures vont dépendre des conditions de mise en œuvre de cette infrastructure. C'est une attitude plus pragmatique dans la conduite des projets. Elle s'est accompagnée d'une recherche d'informations et de données sur les expériences passées en matière d'aménagement et donc le développement d'outils d'observation et la création d'observatoires de manière à mieux penser et construire l'accompagnement des aménagements infrastucturels.

Notes

Summary



6m 19s

# Retour sur Radiator Springs



Dans la même veine, Jean-Marc Offner parle de congruence, pour s'affranchir du rapport de cause à effet entre l'arrivée d'une infrastructure de transport sur un territoire et les structures économiques et sociales qui tendent à se renforcer dans les années qui suivent. Pour lui, et c'est ce que le terme de congruence tend à désigner, les infrastructures de transport trouvent leur pertinence sur un territoire uniquement en lien avec des tendances structurelles préexistantes. Si l'on revient finalement au village de Radiator Springs, on peut rappeler que l'arrivée d'une infrastructure de transport fait sur tous les territoires des gagnants et des perdants. Tout l'enjeu, c'est de les connaître et de les accompagner. Parallèlement, il est utile de prendre conscience que la pertinence d'une infrastructure dépend de l'histoire socio-économique de ce territoire. Aussi, même accompagnées, certaines infrastructures peuvent n'avoir aucun effet positif. Lorsqu'à la fin du film le village retrouve l'attractivité et l'activité économique qu'il avait perdues, on remarque que cela s'est fait au prix d'une réorientation économique du territoire vers un modèle plutôt touristique.

Notes

Summary



7m 42s

# Retour sur Radiator Springs



Plus généralement et au-delà de ce cas, il est utile de retenir que l'arrivée d'une infrastructure aura des effets différents sur l'économie touristique, résidentielle et productive des territoires concernés. Précisons également que les infrastructures ferroviaires et autoroutières sont des outils d'aménagement du territoire plus performants que les infrastructures routières de par la sélectivité territoriale de leur desserte. Au final, cette question des liens entre infrastructure de transport et développement économique local appelle à plus de planification.

Notes

Summary



8m 57s

Merci pour votre attention



Merci pour votre attention et au revoir.

Notes

Summary



9m 34s