

CALENDRIER

Jusqu'au 23 janvier 2009 : envoi des propositions de communication (par courriel à Frédéric Dobruszkes et Marie-Agnès Lanneaux), lesquelles veilleront à mettre en avant leur caractère géographique et comprendront les éléments suivants (maximum une page A4, Times New Roman 12 points) :

- Titre,
- Auteur(s), fonction (s), affiliation(s),
- Mots-clés (maximum cinq),
- Résumé (problématique, méthodologie, résultats attendus).

Février-mars 2009 : examen par le Comité scientifique.

N. Cattan (CNRS), F. Dobruszkes (ULB-IGEAT), M. Hubert (FUSL), M.-A. Lanneaux (U. Lille 3, MRTE), C. Vandermotten (ULB-IGEAT), J. Varlet (U. Savoie, Edytem), P. Zembri (U. Cergy, MRTE)

Mi-mars 2009 : annonce des communications retenues.

À partir de mai 2009 : inscriptions au colloque

Avant le 13 juin 2009 : envoi d'un résumé d'une page, et d'une figure.

9-11 septembre 2009 : tenue du colloque à Bruxelles (trois demi-journées en salle, deux demi-journées d'excursion dans Bruxelles).

12 septembre 2009 : excursion possible à Anvers et/ou Liège (sous réserve).

30 septembre 2009 : remise des textes par les auteurs.

2010 : publication des Actes.

Commission de Géographie des Transports



Comité National
Français
de Géographie

Informations et contacts :

Frédéric Dobruszkes, +32 2 650 50 75

frederic.dobruszkes@ulb.ac.be

Marie-Agnès Lanneaux, +33 (0)3 20 76 25 47/48

marie-agnes.lanneaux@univ-lille3.fr



Université Libre de Bruxelles

Institut de Gestion
de l'Environnement
et d'Aménagement
du Territoire



Université de Lille 3

IUT B
Département
Gestion logistique
et transports

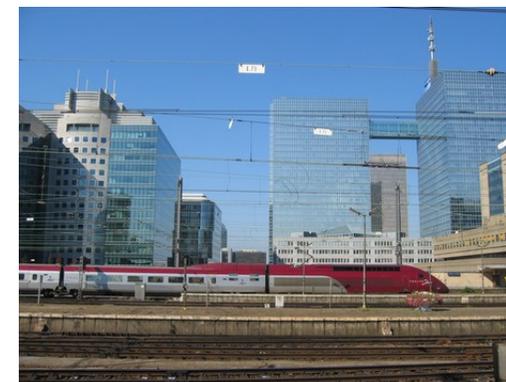
Comité d'organisation :

F. Dobruszkes (ULB), M.-A. Lanneaux (Lille 3), M. Hubert (FUSL), M. Strale (ULB), V. De Wilde (ULB), X. Courtois (ULB)

COLLOQUE

VILLES ET GRANDS ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT

Compétitions, tensions, recompositions



Comité National Français
de Géographie

Bruxelles
9-11 septembre 2009

APPEL À COMMUNICATIONS

APPEL À COMMUNICATIONS

La flexibilisation et la globalisation de l'économie sont à l'avantage des grandes villes qui sont devenues les nœuds d'un système mondial où se prennent les principales décisions — politiques et économiques — qui régissent une grande partie du devenir de nos sociétés. La (re)métropolisation s'accompagne d'une mise en réseau accrue des grandes agglomérations urbaines. Jadis articulatrices des espaces proches et lointains, dans un contexte de lenteur et de coût élevé des transports, les villes fonctionnent aujourd'hui, du moins pour les plus importantes d'entre elles, de plus en plus en réseau avec leurs semblables. Ces relations horizontales viennent compléter, et peut-être parfois supplanter, l'édifice des traditionnelles relations verticales. Cependant, les villes sont aussi concurrentes dans la mesure où leurs élites gestionnaires se battent pour attirer à elles les implantations d'entreprises et d'institutions internationales, supposées engendrer directement et indirectement des effets positifs (emploi, économie, finances publiques). Dans ce contexte, les grands équipements de transport (aéroport, gare TGV, autoroute urbaine, pôle de télécommunications, voire tramway moderne) et leur bon fonctionnement sont potentiellement des atouts importants en termes de pouvoir attractif direct et indirect (image de marque, marketing urbain).

Le colloque veut privilégier l'analyse des interrelations entre les grands équipements et le fait urbain, à toutes échelles spatiales, en focalisant les questionnements sur les logiques de compétition, sur les conflits d'intérêts et de territoires, et sur les recompositions spatiales et territoriales.

1- Les logiques géographiques de la compétition

L'actuel contexte de compétition et de concurrence entre villes nécessite de poser un regard renouvelé sur les logiques géographiques d'implantation des grands équipements de transport.

Il s'agit de préciser le degré de corrélation entre l'existence et/ou la nature d'un grand équipement et le niveau hiérarchique de la ville. Quels liens avec les facteurs classiques tels que le poids démographique, les fonctions nationales et internationales de commandement, etc. ? En d'autres termes, dans quelle mesure la « dotation » initiale des territoires contribue-t-elle à expliquer la géographie des grands équipements ?

Au-delà, quel est le rôle des stratégies des acteurs, tant publics que privés, dans l'orientation des choix, ici accentuant la logique territoriale précédente et là compensant plutôt celle-ci ? Citons telle région imposant l'aménagement d'une gare TGV contre la délivrance des permis de construire, telle région en crise finançant le développement d'un aéroport régional et l'implantation de compagnies low-cost, etc., l'objectif étant de garantir ou d'améliorer leur positionnement hiérarchique, de capter des activités génératrices d'emplois, etc. en synergie plus ou moins poussée avec les acteurs économiques.

Les logiques des opérateurs de réseau sont-elles en phase ou en contradiction avec celles des acteurs territoriaux ? Comment les stratégies des uns s'articulent-elles avec celles des autres, sachant que les options prises en termes d'infrastructures (localisation des gares TGV en ville ou hors agglomération, etc.) et d'exploitation (création d'un hub, desserte TGV ou non des villes de second rang, etc.) peuvent être lourdes de conséquences ?



SPWA-DIRCOM - Jean-Louis Carpentier 6576

2- Les conflits d'intérêts et de territoires

L'aménagement de grands équipements de transport, créés ou préexistants, engendre souvent des conflits.

Ceux-ci concernent souvent des choix d'implantation d'infrastructures, linéaires (autoroute, ligne à grande vitesse, tramway, etc.) ou ponctuelles (aéroport, port, plateforme multimodale, points d'accès au réseau tels que gare, station, diffuseur, ...). Ils soulèvent des problèmes de tracés, d'accessibilité et de nuisances qui questionnent les aménageurs urbains. Ils concernent aussi leur exploitation (couloirs ou hubs aériens, densité des sillons, fréquence de desserte, nuisances sonores, etc.) qui relève davantage des stratégies et politiques des opérateurs de réseau.

Beaucoup de ces conflits correspondent à des conflits territorialisés. D'une part, ils sont le produit de rapports sociaux inscrits dans l'espace : par exemple un groupe social qui se mobilise pour reporter ailleurs les nuisances des survols d'avions, ou un autre groupe pour attirer un équipement (ligne de métro). D'autre part, ils traduisent une évolution dans la répartition des compétences entre divers niveaux de pouvoir, la montée en puissance de la citoyenneté et la légitimation de revendications environnementales (défense du cadre de vie local).

Comment s'effectue l'articulation entre des objectifs et des échelles différentes, et ce en intégrant la compétition entre villes, l'usage différencié de l'espace par les différents groupes sociaux, le rôle de polarisation régionale et la vie intra-urbaine ? Comment s'effectue la gestion des projets entre les opérateurs des aménagements et les populations locales (riverains, etc.) depuis leur élaboration jusqu'à leur réalisation en passant par leur contestation ?

3- Les recompositions spatiales et territoriales

Enfin, l'aménagement et l'utilisation de ces grands équipements de transport induisent-ils des recompositions spatiales et territoriales ?

À l'échelle des systèmes urbains nationaux ou supranationaux, les transports sont à la fois le moteur et l'expression de relations. Dans ce cadre, quelles recompositions enregistre-t-on en matière de position des villes dans le système ou dans le réseau, de rôles, de stratégies... ? Quels liens réciproques entre systèmes urbains et systèmes de transport repère-t-on réellement ?

À l'échelle régionale, ces équipements de transport induisent-ils des reconfigurations d'aires d'influence ? Comment s'articulent ces villes en réseau avec les hinterlands urbains traditionnels ? En particulier, comment évoluent les dessertes des territoires ? Et comment s'organise l'intermodalité dans un cadre de logiques d'acteurs et d'échelles spatiales différentes ?

À l'échelle locale, quelles recompositions urbaines produit l'aménagement de ces grands équipements de transport, qu'il s'agisse de création d'un nouveau quartier ou de remodelage de quartiers anciens (sur les plans morphologique, fonctionnel et social), ou qu'il s'agisse de compositions ou de décompositions urbaines ? Ces grands équipements s'inscrivent-ils dans des projets urbains ? Sont-ils l'occasion de reconsidérer les politiques d'aménagement des transports et d'aménagement urbain ?