



Commission de Géographie des Transports

COLLOQUE INTERNATIONAL

TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

LE HAVRE
8-10 septembre 2010



APPEL À COMMUNICATIONS

CALENDRIER

Avant le 31 janvier 2010 envoi des propositions de communication à

françoise.guyot@univ-lehavre.fr

incluant la dimension territoriale de la recherche et respectant les consignes suivantes :

- 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 2010 : examen par le comité scientifique

Fin mars 2010 : annonce des communications retenues

Début mai 2010 : inscriptions au colloque

Avant le 30 juin 2010 : envoi d'un résumé d'une page et d'une figure

8-10 septembre 2010 : tenue du colloque au Havre (quatre demi-journées en salle, deux demi-journées de visite de terrain)

Avant le 30 septembre 2010 : remise des textes définitifs par les auteurs

2011 : publication des Actes.



COMITE SCIENTIFIQUE

- Farès Boubakour**, université de Batna (Algérie)
- Jacques Charlier**, FNRST-université de Louvain la Neuve (Belgique)
- Antoine Frémont**, INRETS-SPLOT (France)
- François Kengne Fodouop**, université de Yaoundé (Cameroun)
- Jean-François Langumier**, APRR (France)
- Jérôme Lombard**, IRD (France)
- Didier Plat**, ENTPE-LET (France)
- Violeta Puscasu**, université de Galati (Roumanie)
- Jean-Paul Rodrigue**, Hofstra University, Hempstead (Etats-Unis d'Amérique)
- Benjamin Steck**, université du Havre-IDEES/Cirtai (France)
- Pierre Thorez**, université du Havre-IDEES/Cirtai (France)
- Jean Varlet**, université de Savoie-EDYTEM (France)



COMITE D'ORGANISATION

Françoise Guyot, Bruno Lecoquierre, Laurent Lévêque, Benjamin Steck, Pierre Thorez



APPEL A COMMUNICATIONS

THEMATIQUE DU COLLOQUE

La croissance mondiale des échanges de marchandises et des déplacements humains, l'émergence de nouveaux foyers de l'économie, de la géopolitique et de la culture, les urgences environnementales qui s'imposent à toutes les activités, les impacts de l'innovation sur la vie humaine instituent la mobilité en paradigme politique et scientifique majeur. Dans un monde de la mobilité croissante, bien qu'encore inégalement partagée, il est indispensable de susciter des échanges scientifiques sur **les conditions d'une articulation réussie entre le mouvement et l'espace, au service du développement de tous**, à partir d'expériences, de réflexions et de travaux conduits par des chercheurs et praticiens publics et privés tant dans les pays du Nord que dans ceux du Sud. C'est l'objectif de ce colloque.

CHAMPS D'INTERROGATIONS

Le **premier** champ porte sur **la pertinence scientifique du rapprochement entre transport et développement**. Le développement est un processus de déploiement des potentialités personnelles et collectives dans l'espace et la durée. Le transport est une activité économique. Les propositions doivent permettre de préciser les conditions pour que cette activité contribue au mieux être des sociétés en leurs territoires.

Sont ainsi attendues, entre autres, des propositions sur : *l'innovation technologique, en particulier les TIC, traduite en termes de massification, rapidité, régularité, fiabilité, sécurité, *sur les réglementations de toute nature, issues des lois nationales et des décisions internationales, *sur les modes d'organisation et de fonctionnement liés aux choix économiques dominants et aux stratégies des entreprises, des pouvoirs publics, des citoyens. Il

s'agit de préciser le rôle du transport, en tant qu'activité économique, dans la multiplication des interactions entre acteurs et territoires.

Le **deuxième** champ concerne le débat qu'on pensait clos sur **les effets structurants des infrastructures de transport**. La dénonciation qui en avait été énoncée aux débuts des années quatre-vingt-dix, « mythe et mystification », selon J.-M. Offner, demeure pertinente mais les recherches menées depuis lors démontrent la persistance des discours et des prises de décisions établissant l'infrastructure comme l'instrument décisif du développement territorial. La critique n'aurait donc guère modifié la position des acteurs en responsabilité. Par ailleurs, d'autres travaux, conduits dans les pays du Sud, démontrent que l'ouverture d'une infrastructure constitue bien un levier pour modifier les compositions spatiales antérieures et en faire émerger de nouvelles. Si l'infrastructure n'apporte pas le développement *de facto* là où elle est créée, elle conduit bien à des dynamiques territoriales modifiées.

Sont ainsi bienvenues des propositions qui vérifient l'hypothèse selon laquelle une infrastructure nouvelle a des effets décisifs dans les territoires à faible densité d'infrastructures et à faible intensité des flux. Sont aussi attendues des propositions portant sur l'action différenciée des différents types de transports sur l'organisation territoriale. On peut s'interroger également sur la diversité des effets selon qu'on se situe lors de la révolution industrielle des XVIII^e et XIX^e siècles ou dans l'ère actuelle de l'accélération de la mondialisation. Les contributions s'appuieront sur des exemples précis mais la perspective systémique et la thématique de la congruence doivent permettre d'enrichir la réflexion théorique à partir des exemples présentés. Des travaux plus spécifiques de modélisation peuvent aussi être sollicités.

Le **troisième** champ a trait à **la problématique environnementale appliquée aux transports**

dans les différents espaces du monde. La question de l'ambivalence du transport est posée. C'est un moteur économique et l'hypothèse qu'il constitue un instrument d'amélioration des conditions de vie pour beaucoup pourrait être démontré par des propositions. Il est un outil majeur pour satisfaire les revendications accrues de mobilité, souvent synonymes de liberté. Mais le transport contribue aussi à la dégradation des milieux, source de pollutions multiples, d'engorgements délétères, de risques et de catastrophes, de coûts sociaux et naturels croissants. Il est pointé comme l'un des responsables du réchauffement climatique et donc comme l'une des causes des dégradations environnementales qui pèsent sur l'avenir de l'humanité.

Sont sollicitées des contributions qui démontrent comment concilier augmentation des flux et sauvegarde des milieux, en mettant en question les théories, les comportements et les techniques. Réduire la distance physique entre lieux de production et lieux de consommation, lieux de travail et lieux de résidence, devient une proposition pertinente, alors que le discours sur l'abolition des distances géographiques - qui semblait être une cause entendue dans les années 1990 - est de plus en plus contesté. Cet infléchissement théorique ouvre la porte à de nouvelles approches sur les relations entre transport et environnement (réduction des consommations énergétiques, lutte contre les nuisances, appui aux transports collectifs, prévention des accidents...).

UN COLLOQUE OUVERT

Les géographes qui en sont à l'origine le veulent **interdisciplinaire**. Il doit permettre le croisement d'approches se situant à **toutes les échelles**, du quartier urbain à l'espace mondial des flux. Il suppose que soient mis en interaction **tous les modes de transport**, sans exclusive. Il appelle enfin le souci de mettre en constante relation **théorie et application**.