



## Notes de lecture

**Yves Morvan (directeur), Activités économiques et territoires Changement de décor, DATAR, Éditions de l'Aube, La Tour-d'Aigues, 2004, 187 p.**

Fruit du travail d'un des dix groupes de prospective mis en place par le précédent titulaire de la Délégation sise Avenue Charles Floquet, cet ouvrage a été dirigé par Yves Morvan, qui a aussi présidé ce groupe<sup>1</sup> entre 2000 et 2003.

On aura compris que l'ouvrage est consacré à la réflexion prospective sur les transformations possibles des territoires, dans leur relation dialectique à celles des activités qui s'y déploient.

Une introduction éclairante rappelle l'intérêt d'une telle démarche prospective, pleinement inscrite dans la vieille problématique sans cesse renouvelée de la localisation des activités, vue comme relation de la production à l'espace. Elle précise l'objectif, celui de dessiner des lignes d'action pour l'intervention publique, elle-même en recomposition.

Comme dans tout bon exercice de prospective, l'ouvrage tente d'abord (chapitre I) de repérer les *tendances lourdes* (p. 17) dans lesquelles peuvent s'inscrire les mutations du système productif, entendu comme un complexe reléguant définitivement la distinction production/services, aujourd'hui dépassée et inopérante. Dans le cadre d'une mondialisation et d'une globalisation renforcées, l'innovation est *au cœur* de mutations profondes tirant les organisations productives vers la mobilisation des connaissances, qui implique celle des compétences. Ici jouent différentes formes de proximité, de capacités logistiques, sources de coordinations efficaces. Les inflexions institutionnelles, en Europe tout particulièrement, se prêtent à d'importantes recompositions spatiales attendues (en cours), sous l'action des tendances rappelées ci-avant.

Comme dans tout bon exercice de prospective, l'ouvrage se poursuit avec la construction de scénarios (chapitre II) suivant les principes de *l'analyse morphologique* inspirée des travaux de M. Godet et H. de Jouvenel. Les scénarios retenus sont au nombre de quatre : l'essoufflement, la mondialisation débridée, la croissance régulée et une nouvelle croissance. Les deux premiers sont plus *tendanciels*, lorsque les deux autres sont plus *de rupture*. Pour chacun d'eux, cari-

catural par construction, sont déclinés les hypothèses, les mécanismes (dont la stratégie prévisible des acteurs), les implications territoriales et les politiques d'aménagement envisageables.

De ces quatre types de cheminement différenciés émergent de *nouvelles forces d'organisation du territoire* (chapitre III ; p. 95) : insertion confirmée de la France dans des mouvements de déploiement des capitaux à l'échelle mondiale ; existence renforcée de territoires, inégaux pour certains, différents pour d'autres ; permanence de la tendance à la polarisation des territoires et à leur mise en concurrence ; montée de l'économie résidentielle, des réseaux, des mobilités et des préoccupations environnementales.

Toutes ces hypothèses raisonnées conduisent aux contours de futures possibles politiques d'aménagement du territoire (chapitre V), non sans un retour sur les politiques des quarante dernières années en la matière. Une politique centralisée en direction des territoires garde aux yeux du groupe toute sa légitimité, même si elle appelle des arbitrages tenant compte de l'évolution des conditions mêmes du développement. Celui-ci est sous-tendu par la recherche de compétitivité, ce qui implique de valoriser les territoires, chacun dans sa spécificité, d'accroître leur attractivité en veillant à ne pas mettre en cause les solidarités et donc l'équité. Dans le même temps, il importe de préserver l'environnement, d'assurer anticipation et veille (prise en compte du long terme). Même dans une perspective de plus en plus européenne, il demeure essentiel pour les auteurs de *définir une architecture de l'espace national* (p. 164), dont ils rappellent les grands principes d'organisation. Parallèlement, de nouveaux partages de compétences doivent s'effectuer entre les niveaux de responsabilité : *plus d'État et plus de régions* (p. 176).

Cet ouvrage, bien construit, dans un style toujours accessible en même temps que rigoureux, constitue une bonne synthèse des questions essentielles à se poser quant aux principes, objectifs et moyens d'action sur le territoire dans les vingt années à venir.

La composition du groupe de travail (au demeurant éminent), dont l'ouvrage expose les travaux, explique qu'il puisse être considéré comme souffrant d'un léger excès d'économisme, même si le sujet s'y prête plus que tout autre. En effet, doit-on acter définitivement que l'articulation des activités à leurs territoires est vouée à n'obéir qu'aux seules forces induites par la pression concurrentielle globalisée ? Et

<sup>1</sup> L'ouvrage a bénéficié des apports et contributions de : Arabeyre-Petiot A., de Bandt J., Benko G., de Chilly J., Cliquet G., Cousquer D., Darmon D., Delamarre A., Dupuch S., Duron Ph., Gelot X., Glatron M., Gollain Soulage B., Torre A., Vandecandelaéré E.

les politiques à s'y adapter ? S'agissant de prospective, d'autres visions du développement et de sa dynamique ne peuvent-elles pas se concevoir, les faisant déboucher sur un cinquième scénario, en rupture radicale avec les représentations et valeurs, au total faiblement divergentes, des scénarios 1 à 4 de l'ouvrage ?

C'est une question qui vient à l'esprit, et pas des moindres, montrant à quel point l'ouvrage dirigé par Yves Morvan se révèle être un excellent stimulant intellectuel.

Guy Joignaux

© 2004 Lavoisier SAS

---

**François Plassard 2003, Transport et territoire, PREDIT, La Documentation française, Paris, octobre 2003, 97 p.**

---

L'auteur n'a pas à être présenté longuement : ses travaux sont un passage obligé pour tout parcours de recherche ayant à voir avec le transport, le développement et/ou l'espace. En effet, dans le droit fil de quelques mises en garde clairvoyantes et précoces (1969) d'économistes de la Conférence européenne des ministres des transports, François Plassard consacre sa thèse (publiée en 1977) à la question des *effets structurants* des autoroutes, aux confins de l'économie appliquée et de la politique. Son mérite principal est d'avoir soumis à un questionnement rigoureux des représentations et outils très en vogue en ces périodes de fort investissement dans les infrastructures de transport, routier en particulier, mais pas seulement (le TGV n'est pas loin). Pour caricaturer, le *main stream* tournait volontiers autour de l'idée : investissez dans l'infrastructure, il en restera toujours quelque chose de bon pour les régions et les localités... Et de puiser dans toutes les ressources du calcul économique ou de son proche parent plus anglo-saxon, *cost-benefit analysis*, pour élaborer d'ingénieux modèles prédictifs servant à graduer l'échelle des priorités dans l'ensemble des projets d'infrastructures à réaliser, à partir d'un indicateur central de rentabilité.

Pendant presque trente années, reprises par toute une lignée de travaux, les approches ont progressé, se sont affinées, enrichies, cherchant à se détacher du paradigme fondateur du calcul économique et à intégrer divers apports en provenance de la science régionale, de l'économie industrielle et des transports, ou encore de démarches empiriques telles que observatoires, enquêtes et autres bilans de la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982.

C'est précisément ce que l'auteur, à la demande du PREDIT, s'est efforcé de synthétiser dans cet ouvrage, court mais dense, sans omettre de replacer cette *trajectoire* de recherche dans les paradigmes auxquels ses différentes évolutions peuvent être rattachées.

L'ouvrage s'ouvre par un rappel de la problématique des *effets* des infrastructures, produit d'une représentation intellectuelle qui sera reprise dans le débat théorique du chapitre 4. Cette représentation inspire, dans la tradition française, la construction institutionnelle qui trouve son aboutissement, non remis en cause à ce jour, dans la loi de 1982, déjà citée.

Le deuxième chapitre fait un passage par l'histoire des voies de communication, instruments de la construction du territoire. Plusieurs *histoires locales* sont analysées, notamment celle du Creusot Montceau-les-Mines, en Saône et Loire et celle de Saint-Antonin, dans l'Aveyron. Mais l'auteur, s'appuyant sur Braudel, rappelle aussi celle de la fin des foires de Champagne et le déclin des voies y conduisant, à partir du moment (au XIV<sup>e</sup> siècle) où la marchandise a pu voyager *seule*, sans accompagnement, donc sans besoin de lieu physique de rencontre entre marchands d'Italie et de Flandre : l'organisationnel et l'institutionnel entrent dans les logiques explicatives du transport par le changement de contenu des transactions.

Le troisième chapitre brosse un état des approches empiriques mises en œuvre, depuis les modèles de croissance régionale jusqu'aux observatoires en passant par la mesure des *effets directs*, avec leur intérêt, mais aussi leurs limites, conduisant à la nécessité de nouvelles approches.

Le retour sur les *représentations théoriques* fait l'objet du quatrième chapitre, où les principaux cadres paradigmatiques sont passés en revue : d'abord la *mécanique spatiale*, d'inspiration saint-simonienne, dans laquelle s'est inscrite la tradition de l'économie spatiale et de l'économie du transport au sens strict ; ensuite, l'approche par la *structure des réseaux* ; enfin, les *nouvelles approches*, mettant en avant les notions d'interaction, de proximité pour expliciter le rôle du transport dans la constitution des territoires au sens que leur donnent différents courants inspirés de l'économie industrielle.

Dans le cinquième et dernier chapitre, l'auteur, bien que reconnaissant qu'*aucune explication théorique n'a pu être représentée qui puisse remplacer l'approche par les coûts de transport* (p. 72), plaide pour un repositionnement de la question des infrastructures dans l'ensemble du système de transport, lui-même inséré dans l'organisation du système social qui lui donne sens. Ceci implique de prendre en considération les échelles de temps et spatiales dans lesquelles s'inscrivent les modèles explicatifs et d'envisager le territoire comme *espace approprié* (p. 80). En filigrane de ces recommandations méthodologiques essentielles se dessine une *dialectique des structures et des comportements* (p. 83), renvoyant explicitement aux économistes du courant structuraliste des années 1960 (A. Nicolai).

La lecture de cet ouvrage, bien construit, agréable, clair et d'une argumentation riche et convaincante, ne peut qu'être vivement recommandée. Elle ne laissera indifférent aucun spécialiste d'économie du transport et/ou de science régio-

nale, même si certains aspects n'ont pu être abordés ou approfondis (contraintes éditoriales ?) : ainsi de l'incontournable problématique de la *durabilité*, qui imprègne aujourd'hui fortement celles de la mobilité et des territoires ; ainsi également de certains travaux anglo-saxons qui, à leur

façon, tentent eux aussi de renouveler les approches traditionnelles des relations transport-territoires.

Guy Joignaux

© 2004 Lavoisier SAS

---