



**HAL**  
open science

## Transport et organisation spatiale. Présentation du dossier

Marie Delaplace, Corinne Meunier

► **To cite this version:**

Marie Delaplace, Corinne Meunier. Transport et organisation spatiale. Présentation du dossier. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 2006, 49 | 2006, pp.5-8. 10.46298/cst.12039 . hal-04148364

**HAL Id: hal-04148364**

**<https://hal.science/hal-04148364v1>**

Submitted on 2 Jul 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

**TRANSPORT ET ORGANISATION SPATIALE.  
INTRODUCTION AU DOSSIER**

MARIE DELAPLACE  
CERAS-OMI

UNIV. DE REIMS CHAMPAGNE-ARDENNE

CORINNE MEUNIER

SLOT

INRETS

Ce dossier thématique a pour objet de présenter certains apports de l'école de la proximité à l'analyse du lien entre transport et espace. Dans les représentations standards de l'économie, l'espace intervient comme le coût de franchissement de la distance. Considérer uniquement un espace banal lui confère un rôle neutre et une représentation réductrice en termes de coûts de transport ou d'accessibilité. Dès lors, les infrastructures de transport structurent l'espace, puisqu'elles permettent d'abaisser les coûts de transport, d'améliorer l'accessibilité, d'induire la localisation industrielle, autrement dit de produire du développement. Le concept d'accessibilité a certes évolué pour faire référence à des notions plus larges que la distance physique. Dans les formes les plus élaborées, les indicateurs d'accessibilité comparent le coût d'utilisation de l'infrastructure pour se rendre aux destinations possibles avec l'utilité de rejoindre ces dernières. Toutefois, dans la pratique, ces modèles d'accessibilité qui tentent d'intégrer le service réel procuré par le système de transport afin de mieux rendre compte de la performance du réseau se heurtent à de nombreuses difficultés tenant à la lourdeur du système, à la quantité d'informations à considérer ainsi qu'à la finesse nécessaire pour la représentation

des réseaux. Ainsi, dans les faits, la plupart des modèles circonscrivent le calcul de l'utilité à des problèmes de coûts.

Au sein du mouvement de renouveau d'intérêt pour les questions d'espace et de proximité qui s'est développé en France depuis le début des années 1990, un rôle tout particulier de pionniers a été tenu par le groupe « Dynamiques de Proximité », composé d'économistes industriels ou de sociologues s'intéressant au spatial et d'économistes spatialistes s'intéressant aux questions d'entreprise et d'organisation. Ce groupe a engagé une réflexion collective ayant pour objectif de faire apparaître des convergences et des cohérences dans un ensemble de nouvelles approches théoriques de l'espace économique. Il repose sur l'idée partagée que l'espace n'est pas neutre et ne doit pas demeurer un parent pauvre de l'analyse industrielle : dans la mesure où les dynamiques industrielles sont spatialisées, leur analyse ne peut ignorer l'espace. Ainsi, dès l'origine, l'ambition des économistes de la Proximité a été (et reste) de contribuer à l'endogénéisation de la variable spatiale dans la théorie économique et d'expliquer la nature des effets de proximité en dépassant la seule prise en compte des coûts de transport. Pour ce faire, l'école de la proximité choisit de placer les interactions entre les acteurs et les activités au centre de la dynamique. C'est le contenu d'interactions, de logiques organisationnelles et de dynamiques qui différencie la notion de proximité de celles de distance et de distance-coûts de transport utilisées en économie. La proximité permet de montrer comment la contrainte spatiale intervient dans les dynamiques. Il ne s'agit pas de postuler le local, mais de le déduire : le territoire est un construit des pratiques des acteurs économiques, en ce sens que les dynamiques spatiales sont envisagées comme des retombées de la conduite des dynamiques interactives.

La proximité est ainsi déclinée selon deux composantes majeures :

- *la proximité géographique* qui traite de la séparation entre agents dans l'espace et des liens en termes de distance.
- *la proximité organisationnelle* qui constitue le pendant de la précédente du point de vue des relations puisqu'elle traite de la séparation économique entre agents et des liens en termes d'organisation de la production. Cette proximité organisationnelle repose sur deux types de logiques, que l'on peut qualifier respectivement de similitude et d'appartenance : 1) selon la logique de similitude, sont proches en termes organisationnels les acteurs qui se ressemblent, i.e. qui possèdent le même espace de référence et qui ont la capacité de mettre en commun des savoirs et des informations, d'organiser les interactions, partagent les mêmes savoirs, si bien que la dimension institutionnelle est alors importante. 2) selon la logique d'appartenance, sont proches en termes organisationnels les acteurs qui appartiennent au même espace de rapports (firme, réseau...) et qui ont la capacité de réaliser des interactions de différentes natures, de transférer des flux.

Loin d'être antinomiques, ces deux dimensions de la proximité organisationnelle sont parfaitement conciliables. Elles traduisent le passage d'une capacité de coordination à une coordination effective. Le passage d'une potentialité d'interactions à des interactions réelles nécessite des flux, c'est-à-dire la circulation des informations, des personnes et des biens. C'est donc la circulation qui permet la matérialisation de la coordination. La circulation regroupe :

- la circulation effective, le transfert physique des flux ; en effet, si d'un point de vue purement conceptuel, la proximité organisationnelle peut apparaître comme fondamentalement a-spatiale, la circulation de l'information, des personnes et des biens, et les flux qui lui sont associés ont une évidente dimension spatiale. Ainsi, la proximité spatiale favorise la circulation des flux. Toutefois en aucun cas la proximité spatiale ou son contraire n'a d'implications automatiques sur la dynamique génératrice de flux. Si une proximité spatiale forte peut favoriser la circulation des flux, elle ne la détermine pas pour autant.
- Ce serait en effet sous-estimer le rôle des stratégies des acteurs en matière de circulation, rôle qui supplante la simple contrainte physique. La circulation désigne ainsi également l'aptitude des acteurs à mettre en place des échanges physiques coordonnés et efficaces, c'est-à-dire l'organisation de la circulation des flux. Le rôle des stratégies des acteurs en matière de circulation supplante de plus en plus la simple contrainte physique, intègre davantage que des coûts et des temps de transport.

La réflexion sur les causes, les manifestations et les effets des relations de proximité s'organise aujourd'hui autour de quatre grands axes de recherche, qui concernent respectivement la définition des notions de proximité géographique et organisationnelle, le rôle central joué par les interactions, l'importance des questions de coordination économique dans l'analyse des relations de proximité, ainsi que les voisinages et confrontations théoriques avec d'autres courants d'analyse. Les papiers sélectionnés pour ce dossier qui sont issus des quatrièmes journées de la proximité de Marseille, les 17 et 18 juin 2004, s'inscrivent dans le cadre de ces réflexions.

La contribution de Gilles PACHÉ sur l'organisation spatiale des *supply chain* logistiques insiste en effet sur l'importance de la construction d'une proximité relationnelle entre les acteurs le long de la chaîne logistique, afin de maintenir la réactivité, notamment du réseau d'approvisionnement fonctionnant en juste-à-temps. La proximité spatiale devient dès lors secondaire au profit d'une organisation de la circulation entre les acteurs. L'espace logistique construit est alors un espace radialisé, fondé sur les principes de massification et d'éclatement.

Le papier d'Anne AGUILÉRA illustre pour sa part l'accroissement de la distance lieu de résidence-lieu d'emploi, non plus uniquement selon le schéma centre-

périphérie, mais en tenant compte de l'organisation polycentrique des emplois en périphérie. Au moyen d'une enquête menée sur l'aire urbaine francilienne, l'auteur distingue les pôles de banlieue, proches du centre, les pôles intermédiaires et les pôles de périphérie. Si ces pôles favorisent localement une meilleure proximité à l'emploi, les déplacements inter-pôles s'accroissent, traduisant une nouvelle organisation des déplacements de personnes, remplaçant les déplacements centre-périphérie. L'aire d'attraction des emplois situés dans les pôles de banlieue comme dans les pôles périphériques s'étend donc progressivement, sans qu'il y ait autonomisation de ces pôles.

Le renouvellement de la prise en compte de l'espace a nécessairement des implications quant à l'analyse de la relation infrastructures de transport-développement. Dans la mesure où une infrastructure induit une diminution des coûts de transport ou une augmentation de l'accessibilité, l'effet des infrastructures est mécanique. En considérant que l'espace est neutre, c'est-à-dire que l'espace est coût de transport, il n'a en effet aucun attribut. A l'analyse du lien direct infrastructures-développement, il convient alors de substituer la relation transport-espace-développement. Autour de l'exemple de l'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne, Sylvie BAZIN, Christophe BECKERICH, Marie DELAPLACE et Sophie MASSON démontrent l'importance de l'appropriation par les acteurs de l'infrastructure dans l'organisation de leur coordination. L'existence et la valorisation d'une proximité organisée entre les acteurs, utilisant les nouvelles proximités spatiales permises par l'infrastructure, deviennent dès lors prépondérantes pour les dynamiques territoriales.

Ces contributions n'épuisent pas la complexité de l'analyse du lien transport-espace et de l'exercice d'évaluation, notamment, du rôle du transport. Si les méthodes d'évaluation s'emploient à traduire cette complexité, l'objectif du dossier est d'insister sur le fait que l'enrichissement des méthodes ne doit pas occulter la permanence des cadres et des représentations sous-jacents. Les perspectives et les angles de recherche tenant aux interactions transport-espace restent nombreux comme en témoigne la tenue d'une session dédiée « proximité, TIC et mobilité » aux cinquièmes journées de la proximité de juin 2006 à Bordeaux.

Le site <http://www.univ-tlse1.fr/lereps/proximite/VF> propose plus d'informations sur le groupe « dynamiques de proximité ».