

UNIVERSITE PARIS-SORBONNE
UFR DE GEOGRAPHIE ET D'AMENAGEMENT

La construction d'un espace européen des transports

Du principe de souveraineté nationale
aux modalités de son dépassement

Dossier d'habilitation à diriger des recherches (HDR) déposé le 1^{er} septembre 2014

Antoine BEYER

Sous le parrainage d'Anna Geppert (Professeur des Universités)

Volume 1. Activités scientifiques

Section 1. Curriculum Vitae

Section 2. Publications

Juillet 2014

Remerciements

Le travail qui suit est le résultat d'un parcours de recherche de plusieurs années. Il est le fruit de multiples rencontres et de nombreuses lectures qui ont progressivement dessiné mes orientations scientifiques. Cette place liminaire est donc l'occasion pour moi de mettre en exergue les personnes qui m'ont épaulé, guidé et soutenu dans ce cheminement intellectuel et personnel. Je tiens plus particulièrement à remercier :

Guy Chemla, pour avoir appuyé ma demande de détachement auprès du Conseil scientifique de l'Université. A travers lui, je remercie tous les enseignants de l'UFR de géographie et d'aménagement ainsi que le personnel administratif. Je me permets d'exprimer tout particulièrement ma gratitude à mes collègues de la formation TLTE de Paris-Sorbonne, notamment Jacques Charlier et Patrice Salini auprès de qui j'ai énormément appris.

Elisabeth Gouvernal et Corinne Blanquart, énergiques directrices de l'UR SPLOTT à l'IFSTTAR pour m'avoir accueilli au sein de leur équipe et m'avoir fait confiance dans l'animation de la recherche. J'y associe l'ensemble des membres du collectif FLUIDE dont les nombreux voisins de bureau à Marne-la-Vallée.

Michel Savy qui m'a initié à la recherche dans le domaine des transports et m'a permis depuis 2000 de vivre l'Europe des transports au rythme des passionnantes réunions de travail de l'OPSTE.

Gabriel Dupuy, mon second mentor qui m'a accueilli au sein du CRIA et qui, par ses travaux, a durablement guidé mes recherches sur les questions de territoires et de réseaux. Au-delà, je salue le formidable creuset intellectuel qu'a été pour beaucoup de chercheurs dans le domaine le LATTS avec ses directeurs successifs. Il reste pour moi un modèle dans l'exigence de la recherche interdisciplinaire. Des amitiés durables y sont nées grâce à un climat de confiance et de dialogue.

Mes collègues et amis strasbourgeois, Jean-Luc Piermay, Christiane Arbaret, Patrice Paul, Bernard Reitel et Patricia Zander ainsi que les autres membres du groupe Frontière aujourd'hui actifs sur les interfaces vives de la géographie en Alsace, au Luxembourg, à Mulhouse, à Metz ou dans le Nord la France.

Anna Geppert, ma collègue européenne à plus d'un titre, pour avoir accepté de m'accompagner dans la rédaction de ce texte.

Pierre Zembri et Guy Baudelle pour avoir accepté de participer au jury de cette HDR

Enfin ma famille Teresa et Matheus à qui je dédie mes efforts, et à mes amis pour qui ces quelques lignes ne compensent pas le temps que ce travail leur a soustrait.

Champs sur Marne, Juillet 2014

Introduction générale

Le dossier d'habilitation à diriger les recherches présenté ici s'est efforcé de faire converger les consignes de l'Université Paris-Sorbonne avec les recommandations formulées par la section 23 du CNU. Il se compose ainsi de trois éléments :

Le premier volume section 1 (Parcours scientifique) présente mon *curriculum vitae*. Il s'attache à revenir de manière détaillée sur les grandes étapes qui rendent compte de mon parcours intellectuel, depuis ma formation initiale en géographie puis suivant l'itinéraire pris par ma recherche. Avec du recul, on peut dire qu'il s'est construit dans une réelle harmonie avec les engagements qui incombent à un enseignant du supérieur. Mon itinéraire se prolonge par des problématiques que je me propose de développer pour les années à venir.

Le premier volume section 2 (Publications classées) reprend d'une manière différente cette trajectoire dans la mesure où les divers textes produits rendent compte des inflexions et des approfondissements à travers les différents thèmes abordés dans mes travaux scientifiques.

Le deuxième volume (Volume original) correspond au texte original de l'habilitation qui a une double ambition : apporter un regard neuf sur les objets qui avaient jusqu'ici constitué mon domaine de recherche à savoir les systèmes européens de transport dans leurs interactions locales avec les frontières, mais également offrir à la lecture un texte dont la cohérence thématique et rédactionnelle rende possible une publication ultérieure. Par ces deux aspects, ce travail s'inscrit pleinement dans une dynamique de recherche. Il permet en effet d'élargir et surtout de reformuler la question des interfaces réticulaires en situation frontalière. Sa ligne directrice l'éloigne volontairement de l'ancrage local et de la perspective proprement transfrontalière. Elle déplace le regard vers les acteurs étatiques et leur rôle dans la formation d'un espace européen des transports. Si les territoires et leur construction par les systèmes de transport reste le thème commun, les échelles et les modalités d'explication sont ici profondément renouvelées. Les considérations techniques s'effacent quelque peu devant une lecture plus politique. Une place plus importante est aussi accordée aux réalités institutionnelles des pouvoirs et à leurs transcriptions en termes géographiques. Face aux acteurs locaux qui le plus souvent sont contraints de composer avec des décisions qui leur sont imposées, l'approche par le système des Etats permet de mieux mettre en lumière les décisions et la logique politique de ceux qui les portent. Il s'agissait bien en fait de se dessaisir de l'objet « frontière » pour mieux en comprendre les mutations. Celles-ci sont alors appréhendées moins par leurs effets d'ouverture et de fermeture que par les principes politiques profonds qui

motivent ces évolutions, dans une perspective européenne. Bien sûr, le renversement copernicien que cherche à opérer cette recherche, loin de déstabiliser les lectures précédentes qui ont nourri mes premières réflexions, jettent une nouvelle lumière par ce changement d'échelle et de perspective. Restés jusque-là le point aveugle de mes approches, les Etats occupent ici le devant de la scène dans leur rôle moteur de construction des réseaux de transport et avec leurs objectifs territoriaux. La coopération croissante qui anime la construction européenne depuis un demi-siècle pousse à comprendre comment a émergé, non sans difficulté une politique commune des transports, celle-là qui permet justement d'introduire un nouveau dialogue transfrontalier. Cette lecture permet également de mieux comprendre le cadre politique et juridique qui s'impose au monde des transports et à sa géographie. Elle met notamment en avant une nouvelle catégorie d'acteurs, les institutions européennes et les Etats pris comme un collectif dont il s'agit de chercher à montrer les processus de territorialisation et ses limites à travers les transports.

Tel est le propos de cette partie du travail et l'objet de cette habilitation.

Section 1. Parcours scientifique

1. Curriculum vitae

1.1. Situation statutaire au second semestre 2014

Maître de Conférences à l'Université Paris-Sorbonne, UFR de Géographie et Aménagement

Chargé de recherche en détachement à Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) au sein de l'unité de recherche SPLOTT (Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, et Travail) à Champs sur Marne, sept. 2011- août 2014.

1.2. Coursus académique

2014 **Habilitation à diriger les recherches** (section 23 CNU Géographie) (Soutenance programmée le 4 déc.)

La dynamique des systèmes de transport, des logiques transfrontalières à l'intégration européenne

Sous le parrainage du Prof. Anna GEPPERT, Université Paris-Sorbonne

1999 **Doctorat nouveau régime.**

Géographie des réseaux des transports. Morphologies et dynamiques territoriales des services de messagerie.

Sous la Direction du Prof. Michel SAVY, Université de Paris XII - Val-de-Marne

Mention Très honorable avec les félicitations du jury à l'unanimité.

1993 **DEA TRANSPORT**

Approche régionale des échanges franco-allemands de marchandises.

Sous la Direction du Professeur Michel SAVY, Université de Paris I, Paris XII, ENPC

Mention Bien

1991 **Agrégation de géographie**

1990 **Maîtrise de géographie**

Le trafic maritime dans les ports ouest-allemands de la Baltique.

Université de Paris I
Sous la direction du Professeur Michel ROCHEFORT
Mention Très-Bien

1989/1993 **ENS Fontenay-St Cloud**, section géographie
Cursus universitaire en géographie à Paris 1
Initiation aux sciences économiques et sociales

1989 **Licence de géographie**. Université de Paris I

1988 **DEUG de géographie**. Université de Paris I

1986-89 **Classes préparatoires** Lettres Supérieures. Lycée Henri IV (Paris)

1986 **Baccalauréat franco-allemand**
Lycée franco-allemand de Fribourg en Brisgau (RFA). Section C, mention Bien

1.3. Situations professionnelles successives

Chargé de recherche (CR1), détaché à l'ISTTAR (Champs-sur-Marne) de sept. 2011 à août 2014.

Maitre de conférences à l'Université Paris-Sorbonne (Paris IV) 23e section CNU depuis sept. 2005.

Maitre de conférences à l'Université Louis Pasteur (Strasbourg) 23e section CNU de sept. 1999 à août 2005.

Attaché temporaire d'enseignement et de recherche à l'Université d'Artois U.F.R. d'Histoire-Géographie (Arras) de sept. 1997 à août 1999.

Allocataire-Moniteur Normalien à l'Université de Lille 1 U.F.R. de Géographie et d'Aménagement (Villeneuve d'Ascq) de sept. 1994 à août 1997.

Professeur d'Histoire-Géographie du secondaire au Lycée français Jean Monnet (Bruxelles), au titre du Service national (1993/1994) pour les classes de 6ème, 4ème, 1ère scientifiques et économiques.

1.4. Insertion dans des équipes de recherche

SPLOTT (Systèmes productifs Logistique et Transports et Travail) - IFSTTAR –

Chercheur associé 2004 – 2011, puis chercheur détaché.

Dès sa création en 2004, j'ai été membre associé de l'équipe SPLOTT qui venait alors de se créer à l'INRETS (devenu IFSTTAR à la suite de sa fusion avec le LCPC) à Arcueil sous la direction d'Elisabeth Gouvernal. Cette qui m'a permis de maintenir des contacts avec la recherche dans le transport de marchandises et d'intégrer facilement l'équipe en 2011 à plein temps. Les travaux de ses membres mobilisent l'économie, l'aménagement, la géographie, la sociologie et l'ergonomie. Ils cherchent à comprendre les interactions et les tensions entre les systèmes productifs, la logistique et le transport pour différentes filières et différents modes. Au cœur de l'analyse sont placées les pratiques des acteurs, leurs choix organisationnels et les leviers de performance de la logistique et du transport, comme facteur de compétitivité des entreprises de transport

CRIA (Centre de recherche sur les Réseaux, l'Industrie et l'Aménagement) – CNRS, Paris 1, Paris 7

Chercheur 2005 - 2011, puis chercheur associé.

Le CRIA est une équipe au sein de l'UMR Géographie-Cités (8504). Son orientation d'abord en géographie industrielle a évolué sous l'impulsion de Gabriel Dupuy vers les effets sur les territoires des réseaux techniques notamment des télécommunications et de l'automobile. Animé depuis 2011 par Xavier Desjardins, le CRIA s'est orienté vers la question des mobilités urbaines et de la ségrégation socio-spatiale. Du point de vue disciplinaire, c'est la géographie qui a donné au CRIA ses premiers outils. L'équipe a toutefois été amenée très tôt à adopter une démarche marquée par des rapprochements surtout avec l'économie, la sociologie et les sciences de l'ingénieur appliquée aux recherches en urbanisme et à l'aménagement du territoire.

LIV (Laboratoire Image et Ville) - Upres - A 7011 CNRS (aujourd'hui Laboratoire Image, Ville, Environnement)

Chercheur 1999 - 2004.

Structure d'accueil des enseignants de géographie humaine au sein de la faculté de géographie de Strasbourg, le laboratoire Image et Ville s'intéresse aux questions touchant à la ville sous un angle de la modélisation de l'espace intra-urbain. Divers thématiques de recherche y sont représentées. Un des axes majeurs du laboratoire aborde les questions de représentations cartographiques des phénomènes urbains. Ma recherche s'est inscrite en étroite collaboration avec les groupes thématiques « ville et

mobilité » et le groupe travaillant sur les problématiques associant la ville et la frontière autour d'un groupe pluridisciplinaire sous la direction du Prof. J.-L. Piermay.

LATTS (Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés)

Doctorant 1994 -1999

Le LATTS est un centre de recherche pluridisciplinaire en sciences sociales, commun à l'ENPC et aux Universités de Paris XII et Marne-la-Vallée. Les travaux de recherche s'organisent autour de deux axes qui ont été au centre de mes propres préoccupations durant la rédaction de ma thèse : l'analyse des systèmes de production et l'organisation territoriale des réseaux techniques. La participation aux équipes et aux différents séminaires de recherche durant ma thèse m'ont donc permis de bénéficier des acquis théoriques et pratiques de l'équipe, tout en m'ouvrant à d'autres formes de connaissances (économie, sociologie, sciences politiques).

Réseau EUNIT (European Network on Industry Innovation and Territory)

Membre 1994 - 1998

Durant mon doctorat, il m'a été possible de participer activement au réseau européen de recherche du programme *Human Capital and Mobility* (DG12 CEE). Ce programme d'échanges scientifiques entre centres européens travaillant sur les questions d'innovation territoriale a été financé par la Communauté Européenne au titre de la mobilité des chercheurs en Europe. Au sein de ce réseau, le LATTS était le laboratoire référent pour les approches logistiques. De nombreux séminaires de recherche ont ponctué l'existence du réseau par des séminaires et un colloque de restitution. Des séances de travail se sont tenues dans les différents pays des centres de recherche associés : Newcastle, Dortmund, Naples, Lisbonne et Paris. La participation à ce réseau m'a permis de séjourner plusieurs semaines dans un laboratoire néerlandais de recherche en aménagement, INRO-TNO à Delft et m'a offert l'opportunité de travailler sur l'activité de messagerie aux Pays-Bas et en Allemagne.

1.5. Responsabilités scientifiques et administratives

COORDINATION SCIENTIFIQUE DU PROJET ANR FLUIDE (FLEUVE URBAIN INTERMODAL DURABLE)

Responsable 2011 -2014

L'équipe SPLOTT a été pilote de l'ANR associant des chercheurs et des universitaires. A la suite d'Antoine Frémont qui a lancé la recherche, j'en ai repris l'animation pendant trois ans avec Jean Debrie pour la mener à son terme. L'ANR sur la Ville durable se plaçait dans la perspective du Grenelle de l'environnement avec pour enjeu principal la réduction des nuisances environnementales dans les villes et la réduction de l'émission de gaz à effet de serre. Dans cette perspective, le projet FLUIDE visait à analyser les chaînes de transport pour la desserte fluviale des grandes agglomérations et à définir un urbanisme logistique adapté. Aussi, la gouvernance des ports et du foncier portuaire dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme ont ainsi constitué un des apports de ma réflexion collective.

Le collectif de recherche regroupait diverses structures du monde académique : Equipe MATISSE (Centre d'Economie de la Sorbonne, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, le CRIA (Université Paris I, Universités Montpellier 3 et Perpignan, Centre Interuniversitaire d'Etudes de la Mobilité (Bruxelles) et l'ERA Fret (CETE Nantes) et des partenaires des agences d'urbanisme et les autorités portuaires des quatre villes d'étude (Lille, Lyon, Paris et Strasbourg).

Mes fonctions de chercheur et de coordinateur du projet ont conduit à la production de divers documents et contributions :

- Rédaction des rapports intermédiaires et rapport de synthèse pour l'ANR
- Coordination avec Jean Debrie (PR, Paris1) de l'ouvrage : *Les métropoles fluviales. Concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable*, L'œil d'Or, Paris, 2014, co-rédaction introduction et conclusion + rédaction de trois chapitres, 317 p.
- Supervision du site internet : <http://fluide.ifsttar.fr/>
- Rédaction d'un rapport de recherche Beyer, A., Verhaeghe L., *La desserte ferroviaire des ports franciliens. Etat des lieux et potentiels de développement*, Rapport ANR Fluide, Marne-la-Vallée, août 2013, 93 p.
- Rédaction de divers articles scientifiques sur le thème du fret, des ports intérieurs et de la voie d'eau (les titres apparaissent dans la liste ultérieure des travaux scientifiques).

RESPONSABILITES ADMINISTRATIVES DIVERSES

2002 – 2006 : Membre du Comité scientifique de la *Revue Géographique de l'Est*.

Depuis 2000 : Membre du Comité National Français de Géographie Commission de géographie des réseaux de transport.

Depuis 2011 : Membre du Comité d'Orientation de l'Ecole Supérieure des Transports (Enoes –EST) à Paris.

Depuis 2011 : Président de jury de mémoire de fin d'étude (validation de mémoires reconnus come équivalents à ceux du Master 1).

2005 - 2011 : Directeur des Etudes puis responsable des cursus Master 1 et 2 de la Spécialité TLTE (transport Logistique Territoires Environnement) du master GAELE (Géographie, Aménagement et Logistique des Echanges), UFR de Géographie et d'Aménagement, Université Paris Sorbonne. Encadrement de mémoire de fin d'étude de Master 2 TLTE : 6 en 2006, 9 en 2007, 6 en 2008, 4 en 2009, 8 en 2010, 6 en 2011.

2007 – 2013 : Membre du Conseil d'UFR, UFR de Géographie et d'aménagement de Paris-Sorbonne.

EVALUATIONS

Dans le cadre de commission de recrutement

Membre interne :

- Faculté de Géographie et Aménagement, Université Louis Pasteur (2002 – 2005) section 23
- UFR de Géographie et Aménagement, Université Paris-Sorbonne (2009 – 2011) section 23

Membre externe :

- UFR de Géographie et Aménagement, Université Panthéon-Sorbonne (2010) section 24
- UFR de Géographie, Université de Rouen (2011) section 23
- Institut d'urbanisme de Paris (2011 – 2012) section 24
- UFR de Géographie, Université du Havre (2012) section 23

Expert AERES pour l'évaluation des cursus de licence (2009)

Membre de la Commission scientifique « Monde Germanique », Maison des Science de l'homme d'Alsace (2007 – 2011)

Membre de la Commission de la Bibliothèque Nationale Universitaire de Strasbourg (2003 – 2005)

Référés scientifiques

1 article pour *Journal of Transport Geography*

1 article pour *Business & Management*

1 relecture d'ouvrage pour le *CERTU*

1 article Revue numérique *Développement Durable et Territoires*

3 articles pour la *Revue géographique de l'Est*

1 article pour *l'Espace géographique*

1 article pour les *Cahiers Scientifiques du Transport*

1 article *Territoire en mouvement*

2 articles pour la revue RTS (*Recherche Transports Sécurité*)

2 directions de numéros spéciaux : « La symétrie et ses doubles », *Revue Géographique de l'Est*, n°2/2007 ; « L'interculturalité franco-allemande en théorie et en pratique », *Revue d'Allemagne* juillet – septembre, tome 37 n°3, avant propos, pp.299 – 303

Evaluation de dossiers de candidature pour la Bourse Fernand Braudel (Bourses post-doc, Fondation Maison des Sciences de l'Homme).

Participation à des comités de pilotage d'étude

Cetmef (Centre d'études techniques maritimes et fluviales) : étude de calibrage des capacités sur les plateformes conteneurs des ports intérieurs (1^{er} semestre 2013).

Ports de Paris : Etude d'impact des mesures réglementaires sur les gaz à effet de serre quant au développement des ports intérieurs (Paris, Strasbourg, Lille et Lyon) (1^{er} semestre 2014).

2. Liste des publications et travaux scientifiques

à jour au 1^{er} juillet 2014

2.1. Ouvrages et contribution à des ouvrages collectifs

BEYER A., DEBRIE J. (Dir.), Métropoles fluviales. Comment concilier développement urbain et logistique durable ?, LOeil d'Or, Paris, 2014, 317 p.

BEYER A. « La logistique du charbon dans l'espace rhénan », in Alix Y., Lacoste R. (Coord.), *Logistique des marchandises en vrac et breakbulk*, Fondation SEFACIL, 2013, pp. 323 – 340.

BEYER A., « Innovations techniques et savoirs organisationnels dans les transports publics. Existe-t-il une exemplarité des villes du Rhin supérieur ? » in Maurer C. et Starck-Adler A. (Coord.), *L'espace rhénan, pôle de savoirs*, Presses universitaires de Strasbourg, 2013, pp. 207 – 221.

BEYER A., « L'enjeu transfrontalier de l'extension des réseaux de tramway urbain à Strasbourg et Bâle », in Hamman P. dir, *Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*, PUR, Rennes, 2011, pp. 253 – 267.

BEYER A., « Tanktourismus – ein einträglicher Unterschied », in *Der Luxemburger Atlas*, emons, Köln, 2009, pp. 138 – 139.

BEYER A., WULFHORST G., « L'interconnexion ICE/TGV à Strasbourg. L'utopie d'une croisée de la grande vitesse franco-allemande », in BLETON- RUGET A., COMMERÇON N. VANIER M (Dir.), *Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective*, 5^e Rencontres de Mâcon Institut de Recherche du Val de Saône-Mâconnais, 2009, pp. 95 – 106.

BEYER A., « Repérer les modes de transports. La numérotation des bus parisiens. Réflexions sur la construction d'une image de la mobilité dans l'espace urbain », in Fumey et al., *Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports*, Ellipses, Paris, 2009, pp.79 – 90.

BEYER A., CHABALIER D., « La réforme ferroviaire en Europe », in, M. Savy (Dir.), *Questions clefs pour le transport en Europe*, CNT – OPSTE – La Documentation française, 2009, pp. 95 – 113.

BEYER A., « Le transport, levier de la construction des territoires régionaux », in Wackermann G. (Dir), *La France : aménager les territoires*, Ellipse, Paris, 2008, p.193 – 204.

BEYER A., Coordination du numéro « L'interculturalité franco-allemande en théorie et en pratique », *Revue d'Allemagne*, Tome 37, n°3, juillet/septembre 2005.

BEYER A., « Les échelles territoriales et temporelles des réseaux de transport », in *Echelles et temporalités en géographie* sous la direction d'A. Volvey, Atlande, 2005, pp. 173 - 183

BEYER A. PÖNITZ H., « Le projet du Jardin des Deux Rives et l'engagement citoyen », in M. Krieger (Dir.), *Le Jardin des Deux Rives. La genèse du projet transfrontalier entre Kehl et Strasbourg*, Ed. Amalgame, 2004, pp. 205-216.

ARBARET-SCHULZ C., BEYER A., « Polycentrisme aéroportuaire et polycentrisme urbain sur les frontières nord-orientales de la France. », in *Le polycentrisme, un projet pour l'Europe*, Presses universitaires de Rennes, 2003, pp.127-139.

BEYER A., « Boulevards et roades : les orbites parisiennes », in *Ile-de-France, lumières des terroirs, des savoirs, des pouvoirs*, Éditions Autrement, Paris, Collection France, n°18, janvier 2000, pp. 175-183.

2.2. Articles dans revues à comité de lecture

BEYER A., JAMMES A., « Du véhicule au territoire. Pour une lecture métropolitaine de la mobilité à la confluence Seine-Oise », in *Culture et Recherche*, soumis en février 2014.

BEYER A., Rail-Voie d'eau, une combinaison contre-nature ? La desserte ferroviaire des ports franciliens et ses développements potentiels, RERU, accepté pour publication en sept. 2014.

BEYER A., « Le port dans la négociation métropolitaine : l'exemple de Bâle », in *l'Espace géographique*, n°3, 2012, pp. 252 - 265.

BEYER A., « Le modèle de concentration dans les trafics de conteneurs maritimes est-il transposable aux ports intérieurs ? Réflexions et éléments de cadrage à partir du cas rhénan. », in *Les Chiers Scientifiques du Transport*, n°62/2012, 2012, pp. 133 – 157.

BEYER A., « Les habits neufs du transport public à Rio de Janeiro. Évolution des acteurs et des stratégies de l'offre de transport de bus dans la perspective des JO de 2016 », in *Problèmes d'Amérique latine*, n°85 été 2012, pp. 45-59.

BEYER A., REITEL B. « Les systèmes de transports publics comme mesure de l'intégration transfrontalière en Europe de l'Ouest. Les exemples de trois agglomérations transfrontalières, Sarrebruck, Strasbourg et Bâle », *Revue Neuchâteloise de Géographie*, n°4, 2011, pp.77-94.

BEYER A., DEBRIE J., Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port, 2011, Revue en ligne Métropoles, <http://metropoles.revues.org/4494>.

BEYER A., « La Belgique à la croisée des chemins. Une géohistoire des grandes infrastructures de transport du Plat Pays à l'aune de ses frontières. », *Annales de géographie*, n°681, 5/2011, pp. 465 - 485.

BEYER A., « La rivalité SNCF/DB. Une tentative d'interprétation géostratégique à l'échelle ouest-européenne. », in *L'Espace Politique*, n°15, 2011, 15 p., mis en ligne le 26 octobre 2011, <http://espacepolitique.revues.org/index2138.html>

BEYER A., « L'échéance des Jeux Olympiques de 2016 et les stratégies de restructuration du transport métropolitain de Rio de Janeiro. », *Confins [En ligne]*, 12 | 2011, mis en ligne le 02 juillet 2011, consulté le 19 septembre 2011. URL : <http://confins.revues.org/7087>

BEYER A., « La capacité d'articulation des territoires, enjeu majeur de la grande vitesse ferroviaire européenne », *BAGF*, 2008 n°4, pp.427-430.

BEYER A., SEVIN J.-C., « Les ports-frontières de Trieste, Koper et Rijeka, culs-de-sac maritimes ou débouchés Adriatique pour les conteneurs d'Europe Centrale ? », *Méditerranée* « Villes portuaires horizons 2020, Les nouveaux enjeux du développement, n°111, 2008, p.39-49.

BEYER A., « Ecartement russe/écartement européen. La gestion géographique d'un contact ferroviaire », *Strates*, n°15, 2008, p. 153 - 170.

BEYER A., « Anciennes et nouvelles frontières du *Ciel Unique Européen*. Enjeux techniques et territoriaux de la navigation aérienne en Europe, *Flux*, n°71, 2008, p.8-23.

BEYER A., « Les espaces binationaux de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse. Redistribution du pouvoir et aménagement frontalier », *Mosella*, Tome XXXII, 2007, n°1-4, pp. 49 - 65.

BEYER A., « Strasbourg, entre France et Allemagne. Structure urbaine et imaginaire de la dualité frontalière », *Revue Géographique de l'Est*, n° 2/2007, pp. 111 – 120.

BEYER A., coordination du numéro « La symétrie et ses doubles », *Revue Géographique de l'Est*, n° 2/2007, Introduction "La symétrie et ses doubles. Approche géographique", pp. 77 – 78.

BEYER A., « Nœuds de transport et frontières. L'invention de la métropole bâloise », *Annales de Géographie*, n°657, sept.-octobre 2007, pp. 451 – 469.

BEYER A., « Wiggings/planeStation ou l'échec d'une mise en réseau spéculative de friches aéroportuaires », *Revue Géographique de l'Est*, n°3-4, 2006, pp.177 – 189.

BEYER A., coordination du numéro de le *Revue d'Allemagne*, « L'interculturalité franco-allemande en théorie et en pratique », juillet – septembre, tome 37 n°3, avant-propos, 2005, pp. 299 - 303

ARBARET-SCHULZ C., BEYER A., PIERMAY J.-L., REITEL B., SELIMANOVSKI C., SOHN C., « La frontière, un objet spatial en mutation », *EspacesTemps.net*, janvier 2004.

BEYER A., “La numérotation des routes françaises. Le sens de la nomenclature dans une perspective géographique”, *Flux*, n°55, janv.-mars 2004, pp.17-29.

BEYER A., “ Villingen-Schwenningen. Déplacer les frontières pour concevoir la ville. ”. *Bulletin de l'Association de géographes français*, 2004.4, pp.487-497.

BEYER A., « Morphologie et dynamique des territoires en réseaux. L'évolution spatiale et organisationnelle de la messagerie française », *Annales de Géographie*, n°608, juillet-août 1999, pp. 358-378

BEYER A., « Dynamiques territoriales des systèmes coopératifs dans le transport. Le cas des réseaux français de messagerie. », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°36/1999, pp. 113- 135.

2.3. Publications dans des revues professionnelles

BEYER A., « Danube-Oder-Elbe : une utopie ? », in *Navigation Ports & Intermodalité*, septembre 2013, pp. 15-16.

BEYER A., « Coopérations interportuaires en Europe du Nord-Ouest », in *Navigation Ports & Intermodalité*, février 2013, pp.18 – 20.

BEYER A., « Die Rheinschiffahrt. Eine andere Geschichte des Aufbaus Europas » (La navigation rhénane, une autre histoire de la construction européenne), in Bundeszentrale für Politische Bildung. *Geschichte im Fluss. Flüsse als europäische Erinnerungsorte*, (Les fleuves européens comme lieux de mémoire) mise en ligne en 2012, <http://www.bpb.de/geschichte/zeitgeschichte/geschichte-im-fluss/135680/der-handelsstrom>

BEYER A., « Politique fluviale : le virage allemand », in *Navigation Ports & Intermodalité*, 2012, pp. 27 – 29.

BEYER A., « Nouvelle étape dans le développement du conteneur rhénan », in *Navigation, Ports & Intermodalité*, mai 2012, pp. 12 – 13.

BEYER A., « Le conteneur, vecteur du renouveau fluvial », Guide du conteneur fluvial en Europe, Voies Navigables de France, décembre 2011, pp. 9 – 12, www.vnf.fr/vnf/img/cms/Document/Guide_du_conteneur_201112011511.pdf

2.4. Notices bibliographiques

Puffert Douglas J., *Tracks across Continents, Path through History. The economic Dynamics of Standardization in Railway Gauge*, The University of Chicago Press, Chicago, 2009, 360 p., *Flux* n°85-86, 3/2011, pp. 119 – 120).

Schipper Franck, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008, 318 p., in *Annales de Géographie*, n°685, 2012, p. 325.

Dupuy G., *Urban Networks – Network Urbanism*, « Design, Science, Planning », Techne Press, Delft, 2008, 296 p., *Annales de Géographie*, n°671-672, p.190.

Roth R. und Schlögel K.(Dir.), *Neue wege in ein neues Europa. Geschichte une Verkehr im 20. Jahrhundert* (Voies nouvelles dans une Europe nouvelle), Campus Verlag, Frankfurt, 2009, 555 p., *Flux* n°81, 3/2010, pp. 90 – 93.

Burghard C., *Als der Osten durch des Westen fuhr. Die Geschichte der Deutschen Reichsbahn in Westberlin* (Lorsque l’Est traversait l’Ouest. L’histoire de la Deutsche Reichsbahn à Berlin-Ouest), Dossmann A., *Begrenzte Mobilität. Eine kulturgeschichte der Autobahn in der DDR* (La mobilité limitée. Une histoire culturelle des autoroutes en RDA), *Flux*, oct.-déc. 2007, pp. 93 – 95.

Schütz E., Gruber E., *Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der « Strassen des Führers 1933 –1941* (Le mythe des autoroutes du Reich. Construction et mise en scène des « routes du Führer », 1933 – 1941), in *Flux* n°62, *Flux* oct.-décembre 2005, p. 81-83.

2.5 Colloques, séminaires et autres communications scientifiques

COLLOQUES AVEC COMMUNICATION

BEYER A., “Rail - River transport cooperation, an unnatural alliance? Evidences and recent evolution in the French river ports”, Transport Research Arena, Paris, April 14 – 17, 2014.

BEYER A., « La politique européenne des transports procède-t-elle d’une logique territoriale ? », Séminaire CRIA UMR 8504, Paris 1, Paris, 4 avril 2014

BEYER A., LECUYER M., “Slow food/ Slow Freight. Quel transport fluvial pour les circuits courts alimentaires ?” Colloque : *Les Circuits Courts de Proximité. Renouer les liens entre les territoires et la consommation alimentaire*. Colloque SFER CCP 2013 – AgroParisTech – Paris 4 et 5 juin 2013. Actes en attente de publication.

BEYER A., “Transport function vs post-industrial identities. How far does urban restructuring really threaten river transport capacities in Rhine ports? ”, *4th Transnational Rhine Conference*, Erasmus University Rotterdam, March 21 – 23, 2013. – Retenu pour publication.

BEYER A., DEBRIE J., « Les ports fluviaux, outils d'une métropolisation durable », Colloque International Futurs urbains, Université de Paris-Est, 16-18 janvier 2013.

BEYER A., « Identité du Jardin des deux rives : un jardin transfrontalier ? », Quatrième colloque « L'Europe en mutation », Unistra/CNRS, Strasbourg, 18/19 octobre 2012, en attente de publication.

BEYER A., « La voie d'eau à l'heure des contraintes budgétaires. Vers la redéfinition de la politique fluviale allemande. », in Bernadet M., Frémont A., *Fleuves et territoires*, Institut de recherche Val de Saône Mâconnais, 2014, pp. 179 – 190. Actes des 7e rencontres de Mâcon des 13-14 septembre 2012.

BEYER A., « La concurrence du pavillon néerlandais sur le Rhin, vue d'Allemagne ». 7e rencontres de Mâcon “Fleuves et territoires”, in Bernadet M., Frémont A., *Fleuves et territoires*, Institut de recherche Val de Saône Mâconnais, 2014, pp. 201 – 214. Actes des 7e rencontres de Mâcon des 13-14 septembre 2012.

BEYER A., LACOSTE R., LECUYER M., 32th International Geographical Congress, Cologne August 26-30, 2012, “The Creation of Port Authorities Networks. Inter-port Strategies and Institutional Cooperation in North-Western Europe”.

BEYER A., « Quand les gestionnaires portuaires opèrent des trains. Les ports fluviaux allemands et leurs filiales ferroviaires », Colloque international AIVP, Nantes – St Nazaire, 18 – 21 juin 2012, en ligne, <http://www.citiesandports2012.com/interventions/ecrites/quand-les-gestionnaires-portuaires?lang=fr>

BEYER A., Colloque international “Border region in Transition”, BRIT XI Genève et Grenoble, 6-9 septembre 2011, Beyer A., Gimenez-Capdevila R., « La diffraction des interfaces techniques et douanières dans les réseaux ferroviaires ouest-européens (Royaume-Uni, France, Espagne) »

BEYER A., Colloque international « La dimension paysagère des itinéraires culturels du Conseil de l'Europe », 15 et 16 décembre 2010 – Luxembourg : « Le Jardin des Deux Rives – der Garten der Zwei Ufer (Strasbourg-Kehl). L'émergence d'une centralité frontalière. »

BEYER A., Colloque international « Firmes, géopolitiques et territoires », Nancy 9 et 10 septembre 2010, « Le rail stratégie, une lecture géopolitique des grandes entreprises ferroviaires dans l'espace européen ».

BEYER A., Journées de la Commission de géographie du tourisme et des loisirs du CNFG), « Tourisme/Théorie/Géographie », Institut Universitaire Kurt Bösch, Sion (Suisse), 15 – 17

juin 2009, « Le transport fait-il partie du voyage ? Pour une compréhension du déplacement touristique à partir de l'antagonisme contrainte/agrément » ;

BEYER A., « La numérotation des bus parisiens. Réflexions sur la construction d'une image de la mobilité dans l'espace urbain. » Colloque « Transports, mobilités et approches de géographie culturelle et sociale » Université Paris-Sorbonne 10 – 11 septembre 2008, Paris

BEYER A., Colloque « Innovation technique et savoirs organisationnels dans les transports publics. La diffusion de modèles entre les villes du Rhin Supérieur », Colloque « L'espace rhénan, pôle de savoirs, 12 – 14 juin 2008, Strasbourg- Mulhouse, GIS « Monde Germaniques ».

BEYER A., « Frontière et ressources partagées : les aménagements hydroélectriques sur le Rhin (France, Suisse, Allemagne », Site *Géo-confluences*, mis en ligne le 11/03/2008, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/frontier/FrontScient3.htm>.

BEYER A., « Gedanken über die Magistrale für Europa und die mögliche Entwicklung von Eurometropolen zu einem linearen Städtenetz » (Réflexion sur la Magistrale européenne et l'évolution possible d'eurométropoles vers un système urbain linéaire), Intervention à la Technische Universität München Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung, journée « Erreichbarkeit als Qualitätskriterium einer mobilen Gesellschaft », 16 mai 2007.

BEYER A., Festival International de Géographie (29 sept.- 2 oct. 2005), Le monde en réseaux. Lieux visibles, liens invisibles. « La déréglementation des réseaux électriques européens. Quelles lectures géographiques ? ». Communication en ligne sur le site du FIG.

BEYER A., ARBARET-SCHULZ C., « Concurrence et complémentarité transfrontalière des aéroports de l'Est français », Colloque DATAR Le polycentrisme, un projet pour l'Europe ?, Rennes 21-22 juin 2001.

BEYER A., « Le système aéroportuaire du Rhin Supérieur », Comité National de Géographie, Commission Transport. Les lieux de connexion, Le Havre septembre 2001.

BEYER A., « Les acteurs de la distribution locale de l'électricité face aux logiques de libéralisation du secteur. Une analyse comparée France-Allemagne ». Comité National de Géographie, Commission des Transports. Les effets territoriaux de la déréglementation des transports en France et en Europe. Dijon– 14 et 15 septembre 2000.

COLLOQUES ET COMMUNICATION SANS PUBLICATION

BEYER A., « Trafics fluviaux et villes rhénanes: évolutions structurelles et répercussions locales », Cycle ADEUS « Ports : enjeux économiques et territoriaux », Strasbourg, 12 juin 2014.

BEYER A., « Reconversions structurelles et effets sur la navigation de la Moselle », Die Mosel 50 Jahre Grossschiffahrtstrasse/La Moselle 50 ans de voie navigable à grand gabarit, Trier/Trèves, 3 juin 2014.

BEYER A., LECUYER M., « Les circuits courts alimentaires et la voie d'eau. Un trait d'union entre producteurs et consommateurs urbains », 34e Rencontre Nationale des Agences d'Urbanisme, Amiens, 12 septembre 2013.

BEYER A., 2013, « Governance, Efficiency and Network. The case of the River ports », ECTRI (*European Conference of Transport Research Institutes*), Meeting Marne-la-Vallée, September 9, 2013.

BEYER A., “La place du transport dans la transition énergétique”, ORTAL, Conseil Régional d'Alsace, Strasbourg, 8 juillet 2013.

BEYER A., « Métropoles fluviales : quels enseignements rhénans ? », Colloque de restitution FLUIDE, Paris– 24 janvier 2013.

BEYER A., « Die Häfen am Oberrhein, logistische Bindeglieder zwischen Stadt, Region und Welt », Alemanisches Institut, Freiburg 4. Juli 2013.

BEYER A., « Urban places and port system: towards new connexions », International seminar, *Water, a resource for the metropolis*, Paris Institute of Urban Planning, Créteil 13 février 2013.

BEYER A., « Les défis métropolitains du port de Strasbourg », Association de Prospective Rhénane, Pôle Européen de Gestion, Strasbourg, 14 novembre 2011.

BEYER A., «When Rail meets Port. German river ports and their rail freight subsidiaries», Inland Terminals Meeting, Strasbourg, November 15-16 2012.

BEYER A., «Les nouveaux horizons de la gouvernance portuaire strasbourgeoise», Séminaire SPLOTT, Marne-la-Vallée, 28 novembre 2012.

BEYER A., «Les stratégies de coopération interportuaires dans le couloir rhénan», Fédération nationale des Agences d'urbanisme, Club des villes maritimes et portuaires, Paris, 7 décembre 2012.

BEYER A., « Le difficile déploiement des TCSP à Rio de Janeiro et de Brasilia » Colloque international « Les territoires face aux TCSP », Strasbourg 15 et 16 Septembre 2011,.

BEYER A., Conférence au CIEM (Centre d'Etude Interdisciplinaire de la Mobilité – Université Libre de Bruxelles) « Organisation et stratégies paneuropéennes des services de messagerie » 6 mars 2006.

BEYER A., Séminaire d'histoire de la mobilité Université Panthéon-Sorbonne « Nomenclature du réseau de transport public et lecture de l'espace urbain », Paris 10 février 2012.

BEYER A., Séminaire ANR Fuide (Splott-Ifsttar) : « New Basel : les enjeux du réaménagement du port rhénan de Bâle », 17 – 18 janvier 2012, Lille.

BEYER A., Séminaire CRIA (UMR 8504) : « Le Rhin, fret et métropolisation, 13 janvier 2012, Université Paris 1 – Panthéon-Sorbonne.

BEYER A., Cycle de journées d'étude interdisciplinaire « Le projet urbain négocié : regards croisés à partir des tramways », Misha (Maison Interdisciplinaire des Sciences de l'Homme), Strasbourg, 24 mars 2009, « L'enjeu transfrontalier de l'extension des réseaux de tramway urbain à Strasbourg et à Bâle ».

BEYER A., First « European Sea River Shipping Day », Grande Arche de la Défense, 24 octobre 2008, « European Sea River Shipping : a Geographical Approach ».

BEYER A., Séminaire du CRIA (Paris 1) : « Frontières et réseaux de transport dans l'espace communautaire, position de recherche » 10 mars 2007, Présentation des travaux.

BEYER A., « Eléments de cadrage de l'organisation des trafics conteneurs sur le Rhin ». Séminaire sur les ports alsaciens, Direction Régionale de l'Equipement 26 avril 2005.

BEYER A., « Le contact. Tentative d'approche du concept en géographie humaine et application au nœud bâlois ». La notion de contact en géographie, Association de la jeune recherche géographique de l'Est. Université de Reims, 29 janvier 2005

BEYER A., « Le Rhin dans la gestion internationale des réseaux électriques. Les modes de régulation d'une frontière réticulaire ». Colloque Frontières-frontières, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 26-27 février 2004, Bordeaux.

2.6. Conférences et interventions à destination d'un public non spécialiste

BEYER A., Européennes: les angles morts de la campagne (3/4) – « L'intégration du continent passera-t-elle par les transports ? » France Culture, 7 mai 2014

BEYER A., « De la plateforme multimodale au développement local », Séminaire *La confluence en mouvement*, CAUE 78 et 95, Andrésy, 4 avril 2013.

BEYER A., Participation à l'émission « Le Blogueur » sur Arte du 11 novembre 2012, Thème de l'émission : Les autoroutes de l'eau [Voir l'émission] <http://www.arte.tv/sites/fr/leblogueur/page/2/>

BEYER A., Café géographique : « Comment la ville réinvente la voiture ? », Strasbourg, 18 novembre 2010, www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=2055.

BEYER A., « Les communautés de transports (*Verkehrsverbände*), base de la régulation des transports publics Outre-Rhin », Colloque *L'intermodalité dans les mobilités urbaines et péri-urbaines*, Association des Usagers des Transports Strasbourgeois, Strasbourg 5 juin 2010.

BEYER A., Café géographique : « Les enjeux territoriaux de la logistique », Mulhouse, 25 septembre 2007, compte rendu : http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=1172

BEYER A., Artengineering (TU Delft), présentation-débat « La signification de l'infrastructure », « L'Europe et la symbolique ferroviaire », Bruxelles 20 juin 2007.

BEYER A., « Le Rhin, construction d'un espace juridique international », Association des professeurs d'Histoire-Géographie. Région de Nancy-Metz, 16ème journée APHG-Lorraine. L'Europe dans tous ses Etats. Septembre 2003.

BEYER A., « L'Alsace est-elle un carrefour ? ». Journées de formation académique des professeurs d'Histoire-Géographie. Economie régionale. Strasbourg, 22 – 23 février 2005.

BEYER A., « Cépages et terroirs alsaciens : vers une nouvelle alliance ? » Festival International de géographie *Nourrir 6 milliards d'hommes*, 2 octobre 2004.

2.7. Organisation de rencontres scientifiques

2007 Association de Géographes Français, Journée d'étude « La grande vitesse en France et en Europe », Institut de géographie, Paris.

2003 Comité National de Géographie, Commission des transports. Co-organisation colloque itinérant avec Pr. Jean Varlet, Lyon 2 (14 – 18 septembre 2003) : « Intermodalité et territoires entre Genève, Strasbourg, Karlsruhe, Francfort. »

2002 Organisation de la rencontre de la Jeune Recherche de la géographie de l'Est : « La symétrie en géographie » - Faculté de géographie Strasbourg.

2.8. Expertise et contrats de recherche

Expert pour la France à l'Observatoire des Politiques et des Stratégies de Transport en Europe (OPSTE), depuis 2001.

- de 2000 à 2011 au Conseil National des Transports, 34 avenue Marceau, Paris,
- après 2011 au Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL)

L'« Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe » a été mis en place au sein du CNT le 4 octobre 1999 à l'initiative de Michel Savy. Ses principales missions consistent à offrir une connaissance du contexte européen à partir du recueil des événements marquants, à rechercher et commenter les données de base disponibles relatives au trafic et aux entreprises de transport à l'échelle européenne, à explorer les thèmes répondant aux attentes des membres du CNT et aux acteurs économiques et sociaux du transport. L'Observatoire publie « Transports/Europe », bulletin d'information sur ses travaux. Une version anglaise de ce bulletin est disponible sur le site. Les « Dossiers de l'Observatoire » rassemblent les contributions des experts sur les thèmes retenus au programme de travail. « Extrait du site cnt.fr, entrée OPSTE ».

Diverses contributions écrites ont été publiées dans des dossiers et on fait l'objet d'un court résumé dans le *bulletin de l'OPSTE*, Transports/Europe largement diffusé via mail. Le groupe de travail est constitué par des experts venus de différents pays de l'Union Européenne qui traite trois fois par an de question très diverses ayant trait soit à l'actualité des transports, soit au traitement de questions thématique. D'abord hébergé par le CNT, la structure a ensuite été accueillie au sein de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) du Ministère du Développement Durable.

Les rapports qui sont remis à l'issus, constituent la base d'une publication qui est très largement diffusée à l'échelle française et internationale. De véritables liens de connaissance mais aussi d'amitié se sont noués entre les membres du groupe. Des travaux communs ont été menés, notamment un ouvrage croisant les apports des uns et des autres sur des thèmes majeurs de la politique européenne des transports.

TITRES DES CONTRIBUTIONS ECRITES¹

- décembre 2014 : *L'évolution du système ferroviaire français*
- juin 2014 : *Actualité des transports en France*
- mars 2014 : *La logistique urbaine*
- 2013 : *Nouvelles mobilités en France (Infomobilité et Smart city)*
- juin 2013 : *Faits marquants des transports en France*
- avril 2013 : *La planification des infrastructures de transport en France*
- octobre 2012 : *La politique du véhicule électrique en France*
- mai 2012 : *Actualité des transports en France*
- octobre 2011 : *La recherche dans les transports en France*
- mai 2011 : *Actualité des transports en France*
- mars 2011 : *Les transports et les effets de la crise*
- novembre 2010 : *Les transports doux*
- juin 2010 : *La grande vitesse ferroviaire en France*
- juin 2009 : *Les nouveaux opérateurs dans le marché français du fret ferroviaire*
- février 2009 : *Actualité du transport en France*
- octobre 2008 : *Le développement des la logistique en France*
- février 2008 : *Actualité du transport en France*
- septembre 2007 : *L'emploi dans les transports*
- mai 2007 : *Transport et effet de serre*
- février 2007 : *Actualité du transport en France*
- septembre 2006 : *Les opérateurs de transports publics de personnes en France*
- mai 2006 : *Actualité du transport en France*
- juin 2005 : *Les stratégies aéroportuaires en France*

¹ Le format attendu est d'une dizaine de pages par contribution.

- février 2005 : *Actualité du transport en France*
- juin 2004 et octobre 2004 : *Le transport combiné en France*
- mars 2004 : *L'actualité des transports en France*
- octobre 2003 : *Les restructurations des entreprises de transport de marchandises et de logistique*
- février 2003 : *Le transport maritime et les ports français*
- octobre 2002 : *Les délocalisations des entreprises françaises de transport*
- mai 2002 : *L'actualité des transports en France*
- janvier 2002 : *Les études prospectives de transport en France à moyen et long terme*
- octobre 2001 : *Transport et environnement en France*
- juin 2001 : *Le fret ferroviaire en France*
- janvier 2001 : *Actualité des transports en France au premier semestre 2001*

Diverses collaborations professionnelles avec le bureau d'étude SAMARCANDE (2007 – 2013)

Le cabinet Samarcande dirigé par Philippe Duong est spécialisé dans les études sur les effets territoriaux des activités logistiques. Il élabore pour le compte des collectivités territoriales des schémas logistiques territoriaux (Régions, Départements ou agglomérations) ainsi que la faisabilité d'implantations de « plates-formes multimodales.

Contribution à trois rapports

Desserte ferroviaire diffuse en Allemagne, mai 2013 Programme Predit Groupe opérationnel 4 « Fret ferroviaire diffus : un nouveau modèle d'organisation fondé sur la demande ».

La logistique dans le Grand Est et les régions riveraines, Direction Régionale de l'Équipement Lorraine – 2008, 145 p.

Diagnostic de la logistique en Alsace pour le compte de l'ORTAL, mars 2007, 290 p.

Membre du Groupe d'étude sur les perspectives d'impact de l'ouverture et de la libéralisation du marché de l'électricité dans une zone transfrontalière (2003 – 2006)

Groupe de travail pluridisciplinaire piloté par le Laboratoire d'Intelligence des Organisations – IUP Sciences de Gestion - Université de Haute-Alsace) : R. Woessner, géographe (UHA), G. Cohen, économiste (UHA), A. Beyer, géographe (ULP), J. Walter, juriste (Université Paul Verlaine - Metz).

Les travaux de recherche et de prospective réalisés pour le compte de la délégation régionale Alsace Franche-Comté Nord d'EDF. L'objectif de l'étude est de délimiter une zone géographique de référence afin de mettre en évidence l'ensemble des enjeux liés à

la recomposition du marché de l'électricité. Le territoire de recherche engendre des éléments de réflexion sur le découpage géographique et institutionnel pour l'analyse concurrentielle du marché de l'énergie.

Rédaction de deux rapports

- *L'évolution récente du marché allemand de l'électricité : concurrence et recomposition* (présenté et remis en septembre 2004), 36 p + annexes.
- *La situation frontalière du marché de l'électricité, Pays de Bade, Palatinat, Sarre* (présenté et remis en janvier 2005) 78 p.

Membre du groupe de recherche sur les politiques ferroviaires en Europe (juin – octobre 1999) Michel Savy, Daniel Debatisse, Patrick Staehlé, Antoine Beyer et Patrice Salini².

Travail réalisé pour le compte de la DAEI (Direction des affaires économiques et internationales) du Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports. Prise en charge personnelle de la rédaction du rapport sur les modèles ferroviaires de l'Europe du Nord (Grande Bretagne, Pays scandinaves), juillet 1999, 63 p.

² <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/004000778/0001.pdf>

3. Parcours scientifique

Mon itinéraire personnel est tout à la fois singulier, mais je crois qu'il s'enracine aussi pleinement dans son époque. Avec le recul, ce dont mes objets de recherche rendent compte c'est à la fois d'une certaine représentation du monde et d'une aspiration plus ou moins consciente. A bien des égards, les travaux anthropologiques d'Emmanuel Todd³ m'ont permis d'éclairer le système de valeurs dont je suis issu. Mais au-delà des structures familiales, les déterminants possibles sont multiples, culturels, géographiques, sociaux, psychologiques. Leurs croisements souvent aléatoires, ouvrent heureusement de multiples modalités à l'existence individuelle. Mais il y a une source, peut-être plus éclairante pour le propos auquel je vous convie, la notion de *générations* telle que la conçoit Karl Mannheim⁴. Pour le grand sociologue allemand, appartenir à une génération, c'est avoir vécu ensemble des événements ou des périodes marquantes au début de l'âge adulte, à un moment dans l'existence où on est amené à se lancer dans la société et peut-être à fixer sinon un cap du moins quelques amers. A partir d'un système de valeurs, de centres d'intérêt encore intuitifs dans les possibles du monde de l'enfance et de l'adolescence, il s'agit de se bricoler un avenir. Or, à cette époque de l'existence, on est plus ouvert aux influences extérieures, à « l'air du temps » auquel on sent qu'il faudra bien se situer. Les effets d'accordéon démographique et le contexte socio-économique est bien sûr très prégnant. « Avoir vingt ans dans les Aurès » lorsqu'on est issu des classes maigres de l'Entre-deux guerres ou monter dix ans plus tard sur les barricades de la rue des Ecoles avec une génération nombreuse et l'assurance du plein emploi n'ouvre assurément pas les mêmes perspectives. « *L'Histoire jette ainsi des sorts et scelle des générations* » (Bernard Prétel⁵). L'histoire offre en tout cas une orientation européenne à mon parcours personnel où mes origines alsaciennes sont entrées en résonance avec la reconfiguration du continent à l'âge des choix décisifs. Je pense toutefois que bien d'autres « contemporains » y reconnaîtront des éléments de leur propre parcours.

3.1 La marque frontalière

Une des grandes affaires de notre génération, *a fortiori* de notre génération de géographes, est la redéfinition des frontières. Les mouvements qui en géographie ont progressivement imposé le concept dans la discipline ont bien sûr eu leurs précurseurs. La réhabilitation d'une notion déjà esquissée au début du siècle dernier est parallèle à la montée en puissance de la notion de territoire. La pensée de Claude Raffestin⁶ a joué un rôle séminal dans le tournant que prend alors la géographie humaine. Comme pour la géopolitique défendue par Yves Lacoste et dont

³ Todd E., *L'invention de l'Europe*, Seuil, 1990.

⁴ Mannheim K., *Le problème des générations*, Nathan, Paris, 1990 (1^{ère} édition allemande, 1928).

⁵ Prétel B., *Le choc des générations*, La Découverte, 2000.

⁶ Raffestin C., *La géographie des frontières*, PUF, Paris, 1974 et Raffestin C., *Pour une géographie du pouvoir*, Litec, Paris, 1980.

la revue Hérodote m'avait très tôt convaincu de l'intérêt d'une lecture géographique du monde contemporain, la question politique en géographie ne saurait se limiter aux relations entre Etats, mais devient une grille de lecture et d'action au sein de l'espace social élargi aux relations de pouvoir. L'accélération de la construction européenne avec l'Acte Unique (1986), le Traité de Maastricht (1992) et les Accords de Schengen (1985) mettent l'effacement de la frontière au cœur des discours. Parmi les géographes, les réflexions engagées par Michel Foucher ou encore Jean-Pierre Renard⁷ ont cherché à en renouveler l'analyse géographique. Dans le contexte européen, les termes sont multiples pour désigner cette mutation : on n'a pu parler de suppression, mais ce n'est vrai au regard de la liberté de circulation des biens et des personnes (et de manière souvent très sélective), d'un effacement ou d'une dévaluation fonctionnelle ; mais les frontières ont été réappropriées et constituent des motifs territoriaux très prégnants dans les projets et les aménagements. Bernard Reitel⁸ retient ainsi la notion de « dévaluation des frontières ». Mais tout compte fait, le terme neutre d'ouverture est tout à fait recevable dans la mesure où il ne présuppose pas la disparition d'un mode de gestion du territoire et des acteurs étatiques qui reste très présent. Les frontières portent une autre signification. Les oppositions jusque-là structurantes autour des Etats-nations et des deux blocs ont laissé la place à l'épanouissement d'un projet européen qui paraissait l'horizon évident à la Chute du Mur. Aujourd'hui, cette évolution a pris un tour nettement plus désenchanté. L'ouverture européenne naguère célébrée est considérée comme le cheval de Troie de la mondialisation et de la crise économique.

Le début du XXI^e siècle est marqué par un retournement qui scelle la fin de l'innocence inaugurée par la fin de la guerre Froide. Le terrorisme islamique d'une part rendu particulièrement menaçant avec l'attentat du World Trade Center à New-York en septembre 2001. D'autre part, la crise des *subprimes* dissipe en 2007 dévoile à son tour le visage moins enchanteur de la mondialisation libérale. Depuis, les fermetures en cascade de sites industriels dans les pays développés poussent l'opinion à reconsidérer le rétablissement d'une protection douanière.

Dans son habilitation à diriger les recherches, Karine Benafla⁹ a bien montré que l'intérêt des études sur les frontières conduisent à envisager un processus de *re-bordering* dont le thème est repris dans de nombreux colloques et publications. Elle note fort justement que « *leurs formes et leur nature se métamorphosent avec des frontières linéaires qui cèdent le pas aux frontières réticulaires (networked borders)*. Une évolution thématique dont rend compte également l'ouvrage de Gabriel Popescu (2012)¹⁰.

⁷ Renard, J.-P., et al., *Le géographe et les frontières*, Paris, L'Harmattan, 1997

⁸ Reitel B., *Villes et frontières : un jeu de construction de territoires*, HDR, Université Paris X – Nanterre.

⁹ Benafla K., *Pour une géographie des bordures à l'heure globale : frontières et espaces d'activités 'informelles'*, HDR, Université Paris X Nanterre, 2012.

¹⁰ Popescu G., *Bordering and Ordering the Twenty-first Century: Understanding Borders* Lanham: Rowman & Littlefield, Inc., 2012

3.2 L'horizon européen

Comme pour de nombreux habitants des régions périphériques françaises, la frontière continue à porter une certaine ambivalence. Cette évolution, je dois dire que je l'ai vécue très personnellement en Alsace. Plusieurs images fortes la résument et pointent l'ampleur de la mutation.

C'est d'abord la visite régulière chez mes grands parents maternels à Marckolsheim, sur les bords du Rhin. Ils habitaient un bout du monde dans un moulin adossé à la forêt du Ried, à la portée immédiate d'un canon d'un important fort de la ligne Maginot qui n'avait que peu servi, et sans doute doit-on le regretter. De mémoire, je crois que je n'ai franchi avec eux qu'une fois le Rhin sur le pont de bateaux. L'ouvrage provisoire n'avait pas encore fait l'objet d'une reconstruction dans les années 1970. Nous sommes allés visiter la ruine du château de Saasbach sur la rive allemande. De la sortie je ne garde que le rythme mat et inquiétant de la voiture sur les madriers.

Le second moment mémorable est le franchissement illicite de la frontière sur le Pont du Rhin à Strasbourg. Ce devait être en 1984. J'avais passé la journée en ville avec un camarade du Lycée franco-allemand à Fribourg où je faisais alors mes études. L'oubli de ma carte d'identité n'avait posé aucun problème à l'aller. Mais au retour, le douanier allemand consciencieux refusait nos explications circonstanciées. Aussi, nous lui avons faussé compagnie dès qu'il eut le dos tourné pour chercher un formulaire. Nous avons alors détalé à travers la petite ville de Kehl en restant vigilants pour échapper aux patrouilles qu'on pensait parties à nos trousses.

Troisième cliché, Strasbourg-Kehl 2004. Par une belle journée de printemps sont inaugurés le Jardin et la passerelle des deux Rives dont la réalisation avait mobilisé l'association Garten//Jardin que je présidais. C'était un moment de joie de voir aboutir enfin un projet contesté politiquement par un changement de majorité municipale et dont la réalisation couronnait de longs mois de mobilisation. Elle guidait nos premiers pas de citoyens européens.

Mai 2009, la gare de Kehl est la dernière étape d'un voyage d'étude sur les transports publics avec les étudiants du master TLTE de Paris-Sorbonne. Il nous avait menés en Suisse et en Allemagne où nous avons rencontré des représentants des collectivités territoriales. Le thème de la sortie nous avait conduits logiquement à emprunter exclusivement les transports publics dans nos déplacements. La rupture de service à la frontière nous avait obligés de

passer du train au bus. Le temps d'attente et l'encombrement de la route du Rhin avec les travaux de voirie et à une heure de grande affluence pour les trafics frontaliers avait manqué de nous faire rater le TGV de retour pour Paris.

Enfin août 2012, avec mon fils et mon épouse, nous sommes en route à bicyclette depuis Strasbourg vers le Jardin des Deux rives pour y retrouver des amis kehlois. Notre itinéraire nous conduit à traverser divers chantiers qui modifient profondément le paysage que j'avais l'habitude de voir. Des immeubles ont poussé le long de la route du Rhin, la voirie a été fortement reprise et annonce les travaux de prolongement du tram qui viendra desservir le Quartier du port du Rhin avant de s'élancer par-dessus Kehl pour rejoindre la rive allemande.

Ces cinq étapes marquantes entrelacent mon parcours personnel et la rapide mutation du fait frontalier. Elles accompagnent comme autant de jalons les interrogations que cherche à approfondir mon travail scientifique, celles de l'intégration européenne par les systèmes de transport.

3.3 L'appel maritime de l'est-européen

Le premier choix assumé de mes recherches en géographie a été celui de mon terrain de maîtrise. Il porte en germe les thèmes que je n'ai cessé depuis d'interroger sous diverses facettes, à savoir les transports, les frontières et la construction européenne.

Au sortir des années de classes préparatoires que j'avais effectuées au Lycée Henri IV, une licence de Paris I en poche, je souhaitais ardemment voyager. L'évolution de la politique engagée par Gorbatchev attirait alors tous les regards vers l'Est du continent. Et quel observatoire plus sensible aux modifications que les ports ? Ceux de la Baltique occidentale présentaient l'avantage d'être des places avancées de la mutation encore incertaine des économies socialistes. La lecture passionnée de Fernand Braudel sur l'histoire du capitalisme occidental avait réveillé mon intérêt sur l'analyse des ports et des flux qui y transitaient. C'est ainsi que mon choix s'était porté sur l'étude de la petite fenêtre littorale dont disposait alors la RFA avec les ports de Kiel, de Lübeck-Travemünde et de Puttgarten. C'est à Kiel où je m'étais fixé que j'ai pu suivre à la radio, incrédule et comme beaucoup d'autres très ému par les scènes de retrouvaille, la chute du Mur en novembre 1989. Les semaines qui ont suivi ont vu les files d'Est-allemands venus à Lübeck acheter des oranges et des bananes dont ils avaient été si longtemps privés, et seules denrées vraiment abordables.

Les principaux résultats de mon travail, loin des bouleversements géopolitiques alors en cours soulignaient l'essor considérable des trafics ferry depuis les pays scandinaves à destination de l'Europe occidentale. Après les années 1970, assez moroses pour les trafics en mer Baltique du fait du ralentissement structurel des économies socialistes, la seconde moitié des années 1980 avait enregistré une forte reprise, avec notamment une percée spectaculaire de l'économie finlandaise. Mon approche était complétée par l'analyse détaillée des routes maritimes, en Baltique et à travers le canal de Kiel ou les détroits danois. Les infrastructures

portuaires et de leurs aménagements me permettait de lire à la fois le détournement des trafics de la RDA et de la Pologne et l'intensité des trafics entre la Communauté européenne et la Scandinavie que ne viendra que confirmer l'intégration de 1995. Les échanges avec ce qui était encore l'URSS étaient pour ainsi dire marginaux. Le choc de la transition a au contraire conduit à un sévère repli des ex-économies socialistes. La recherche menée dans les ports et les entretiens que j'ai alors menés m'ont initié à l'économie et à la géographie maritime ainsi qu'aux techniques des navires, essentiellement pour les trafics de roulage. C'était aussi pour moi, plutôt continental, le contact avec les ports, leurs aménagements urbains et leurs imaginaires. Un colloque organisé au Havre par Madeleine Brocard m'a permis de croiser furtivement les grands noms de la géographie maritime, comme André Vigarié, Jacques Marcadon et Jacques Charlier que j'allais retrouver comme enseignant lors des cours d'agrégation l'année suivante puis, beaucoup plus tard comme collègue à Paris-4. L'encadrement dont j'ai bénéficié à Paris 1, peut-être du fait de mon éloignement prolongé, était assez léger. Heureusement, j'ai pu compter sur l'appui de Violette Rey et sa bonne connaissance de l'Europe orientale. Mon orientation pour les transports me portait naturellement vers les concepts et les théories économistes que j'ai pu approfondir en troisième année de l'ENS par une année consacrée à l'initiation à la sociologie et à l'économie, et qui va s'avérer fort utile par la suite de mon parcours. L'année suivante, 1990-91 a été celle de la préparation à l'agrégation de géographie vers laquelle nous encourageaient vivement les enseignants de l'ENS afin d'assurer notre avenir dans l'enseignement secondaire ou supérieur. Je me laissais donc convaincre et m'engageait pour un an dans la préparation au concours. L'intérêt que j'ai retiré de ces mois d'intense travail auxquels m'avaient déjà formé les classes préparatoires était un approfondissement des connaissances de la géographie et la mobilisation très encyclopédique des sujets traités et l'application des canons de l'exercice du commentaire de carte et de la dissertation en trois parties. Elles me seront bien utiles pour la préparation de mes premiers cours et TD à l'université. Outre la mondialisation des échanges, j'ai trouvé un intérêt tout particulier à la géographie physique qui traitait des montagnes du monde, notamment pour la biogéographie. Avec les autres élèves et surtout les auditeurs libres nous avons formé une véritable équipe de travail, particulièrement efficace. Une solidarité agréable et nécessaire utile aussi pour se soutenir mutuellement le moral durant les longs mois de préparation.

Thème : les trafics maritimes en mer Baltique

BEYER A., *Les trafics dans les ports ouest-allemands dans la Baltique*, Mémoire de maîtrise sous la Dir. de Michel Rochefort. Université Paris Panthéon Sorbonne (Paris 1).

3.4 La mesure de l'effet frontière dans les échanges franco-allemands

Avec le DEA, je souhaitais approfondir les transports. La formation conjointe assurée par les Universités de Paris I, Paris XII et l'École Nationale des Ponts et Chaussées offrait une approche pluridisciplinaire exigeante puis que les cours étaient partagés par des élèves-ingénieurs. Les cours étaient variés, assurés par des professeurs réputés comme Michel Frybourg, Rémy Prud'homme, Francis-Luc Perret de l'École Polytechnique fédérale de Lausanne, enfin Michel Savy et qui encadrera mon mémoire. 1993 constituait pour l'espace européen le tournant du grand marché et cette perspective avec ses retombées était perçue comme déterminante pour l'avenir de l'Europe qui venait de s'instituer comme Union européenne. Il m'a alors paru important d'éclairer la structure des échanges entre les principaux partenaires de la zone, la France et l'Allemagne, sous un angle géographique. Un entretien avec un responsable commercial de la SNCF me permet d'accéder incidemment à une base de données d'une très grande richesse. Établie à l'époque où la DB et la SNCF collaboraient encore dans la perspective de développer ensemble les parts de marché ferroviaires, le fichier détaillait les tonnages des flux entre régions françaises et Länder allemands selon les trois modes de transport et les catégories de la NST (nomenclature statistique des transports). J'ai pu traiter cette mine d'informations au cours d'un stage effectué au sein de l'OEST (Observatoire économique et statistique des transports) du ministère des transports et de l'équipement sous la direction de Maurice Girault. Il s'agissait de mesurer l'effet de frontière à partir du modèle gravitaire, démarche où les conseils de Claude Grasland m'ont été précieux. Deux résultats marquants ont pu être mis en évidence : l'évolution des échanges franco-allemands s'est caractérisée par une nette diffusion géographique durant la période 1982 – 1989, particulièrement au profit des régions du Grand ouest français, alors même que la faible évolution des tonnages ne permettait pas *a priori* de conclure à une intégration. D'autre part, le frein de la frontière aux échanges, toutes choses égales par ailleurs est significatif : tous modes confondus, les trafics étaient divisés par 8,25. Ils le sont par 6,78 pour la route, seulement par 3 pour la voie d'eau mais par 25 pour le rail. Les produits manufacturés sont plus sensibles au franchissement de la frontière que les produits bruts avec une division par 20.

Thème : les effets de frontière

BEYER A., Approche régionale des échanges franco-allemands de marchandises, DEA Transport, ENPC, IUP, 54 p. + annexes.

BEYER A. GIRAULT M., HUAULT P., « Echanges franco-allemands : concentration régional, diffusion et effet de frontière important », *OEST-Synthèses*, nov. 1993, 4 p.

3.5 Réseaux et territoires à travers la dynamique des services de messagerie

Comme Michel Savy avait été satisfait de mon mémoire de DEA et que de mon côté son orientation d'économiste engagé dans les problématiques d'aménagement du territoire correspondait à la manière dont je formulais les termes de ma recherche, c'est naturellement vers lui que je me suis tourné pour l'encadrement de ma thèse.

Aujourd'hui encore, je suis conscient qu'avoir été accepté en thèse au LATTS a été un véritable privilège. Matériel d'abord, car nous disposions de bureaux et de matériel, ce que peu d'institutions pouvaient garantir alors. Mais c'est surtout l'environnement intellectuel qui était particulièrement propice à l'épanouissement, à la croisée entre les sciences de l'ingénieur et les sciences humaines, avec une place centrale accordée au territoire comme cadre d'analyse et d'intervention des politiques publiques. Sans être dans un environnement de géographes, je n'étais donc pas égaré. Dans cette perspective, l'articulation entre réseaux techniques et le territoire de la décision publique formait un soubassement conceptuel et méthodologique assez riche pour permettre des regards croisés entre la distribution de l'eau en Amérique latine (Henri Coing), le déploiement de la logistique (Michel Savy), les fonctions métropolitaines et le système de production (Pierre Veltz), et l'histoire et les théories de l'architecture et de l'aménagement du territoire (Antoine Picon). Jean-Marc Offner et Christian Lefebvre y développaient leurs réflexions sur les transports publics dans une perspective de plus en plus métropolitaine. Le positionnement original était d'offrir une approche par les sciences humaines à l'objet d'étude que sont les réseaux techniques. Dans cette perspective le LATTS a constitué une véritable école qui a marqué la recherche en science sociale dans ce domaine.

Il y avait un véritable esprit d'équipe et d'entraide entre doctorants. Les échanges étroits dont nous pouvions disposer à travers les nombreux séminaires animés par les chercheurs ou lors de discussion plus informelles à table et dans les couloirs ont été des sources précieuses d'enrichissement personnel. Michel Marié et Georges Ribeill prenaient de leur temps profondeur historique, le premier sur le rôle de la colonisation dans la formation des cadres de l'aménagement et le second partageait volontiers son érudition intarissable sur sa connaissance intime du monde cheminot. Il y a un véritable esprit LATTS qui s'est perpétué bien au-delà de l'époque de la thèse et que nous continuons à évoquer lorsque nous nous rencontrons au détour d'un colloque ou sur le campus de Marne-la-Vallée.

Mon premier sujet de thèse portait sur les traversées alpines. Il me semblait que dans la dynamique d'intégration européenne qui était engagée, cet espace une charnière cruciale pour les trafics intra-européens. Les tensions qui existaient alors sur la poursuite du développement des flux avec les effets de contournement de la Suisse vers la France et l'Autriche qui était alors sur le point d'adhérer à l'UE donnait à ce sujet un relief particulier. Mais l'éloignement géographique d'une part et l'attrait croissant pour la thématique réticulaire portée par les chercheurs du LATTS ont tôt fait de réorienter mes centres d'intérêt. Il est vrai que la notion

de réseau est auréolée d'une connotation conceptuelle et scientifique que l'analyse géopolitique des flux transalpins et de sa traduction en aménagement ne revêtait pas. Il donnait à la recherche que j'entendais mener un cadre qui me paraissait bien plus solide que les interprétations de la géographie des transports que je connaissais. Confronté à des chercheurs dans des disciplines bien plus outillées que la géographie, j'étais poussé à approfondir le socle méthodologique de ma recherche. Durant ne partie de ma thèse, cette crise épistémologique m'a conduit à approfondir les notions, les démarches et l'histoire de la discipline. A l'époque, cette lecture n'était guère assurée dans les universités, et mon passage par les classes préparatoires ne m'avait pas d'avantage outillé en ce sens.

Le cadre conceptuel porté par Gabriel Dupuy des réseaux territoriaux offrait une armature qui me paraissait assez solide pour y ancrer ma propre réflexion. Engagé dans la recherche sur le transport de marchandises, j'étais particulièrement enclin à m'intéresser à la messagerie que cette activité était d'une part structurée en réseau. Par ailleurs, mon directeur de thèse Michel Savy venait d'engager une réflexion paneuropéenne sur le thème que je me proposais d'approfondir dans une lecture géographique (Action COST). Avec Pierre Veltz, ils avaient engagé une réflexion sur la logistique et l'industrie, mariant là encore étroitement activité et territoire. Initialement conçue dans le cadre d'une comparaison entre la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni, la découverte d'une activité de transport spécifique et l'absence de référence dans la littérature scientifique m'ont obligé à abandonner un projet trop ambitieux lors de la rédaction de mon travail. Des éléments et une étude nationale dans le cadre néerlandais grâce à une programme européen (EUNIT) m'ont toutefois permis de cerner les spécificités territoriales liées à la fois aux traditions et à la taille et à la répartition des activités dans chaque pays.

La question de la scientificité des sciences humaines ne va pas cesser de me tarauder bien après ma thèse sans donner toutefois lieu à un approfondissement scientifique propre – formalisation et quantification. Dans ce domaine, l'apaisement est venu par la lecture des travaux de l'école de géographie de Grenoble et des travaux remarquables de Jacques Lévy et de Michel Lussault qui permettent de repenser l'unité de la géographie dans toutes ses composantes et ne pas en réduire sa démarche à un simple outillage d'analyse spatiale.

Le cadre conceptuel de ma thèse a été intimement nourri des recherches et de travaux qui étaient menés au LATTS, notamment de la fonction géographique des réseaux techniques telle qu'avait pu la formaliser Gabriel Dupuy dans sa théorie territoriale des réseaux et l'analyse de Michel Savy pour qui le transport devait être considéré comme une industrie spatialisante. Ces références me permettaient d'articuler clairement une démarche scientifique à partir de concepts clairement établis, ce qui m'avait jusqu'alors fait défaut dans ma démarche de géographe. La messagerie consiste en l'acheminement d'envois de moins de trois tonnes. Il s'agit d'un marché fortement structuré dans la mesure où les services offerts supposent la coordinations de nombreux opérateurs intégrés ou liés par des accords de coopération variées dont j'ai pu décrire les formes. La notion de réseau relevait alors de deux natures, territoriale avec la liaison des agences où s'opère la consolidation des envois et opérationnelle selon le type d'accord liant deux partenaires et jusqu'à la réalisation intégrée des services par une seule et même structure. Mon travail consistait alors à comprendre

comment la segmentation du marché correspondait à des contraintes matérielles selon le poids et le temps garanti et que de leur combinaison résultaient des formes spatiales de réseau dont il fallait rendre compte. Si la grille de lecture demeurait spatiale et les concepts-clés et les variables découlaient de l'économie industrielle dont les principes et les grands concepts demeurent pour moi des outils fondamentaux dans l'approche en géographie des transports. La lecture de l'ouvrage de Jacques Pavaux sur la libéralisation du trafic aérien¹¹ m'avait alors particulièrement séduit pour la démarche tout à la fois formelle et la confrontation avec la mesure que permettait l'économie

L'enjeu de mon travail de thèse était de concilier la diversité des considérations opérationnelles qu'il a fallu d'abord collecter et interpréter au regard de la stratégie des entreprises. La structure des coûts qu'il fallait appréhender de manière indirecte du fait de la confidentialité des chiffres, me permettait ensuite de comprendre la forme que prenait l'organisation des réseaux, plus ou moins maillés. De même, j'ai pu montrer que le degré d'intégration des acteurs de la chaîne de transport dépendait étroitement des délais offerts. Mon travail avait permis de mettre en évidence des régularités structurantes dans la morphologie des réseaux. A cela s'ajoutait une dimension dynamique, puisque l'activité de messagerie épousait l'évolution technique des modes de transport et les attentes d'une industrie dont les bases s'étaient elles-mêmes renouvelées au cours des décennies passées, me permettant au passage de mieux comprendre les liens étroits de complémentarité puis de concurrence qui relient les mondes routiers et ferroviaires. J'avais à mon sens rempli mon défi théorique en rendant compte à la fois d'un modèle général validé par la mesure des phénomènes économiques qui engendraient une forme de référence et de la diversité des situations particulières résultats d'une histoire et d'ajustements successifs.

Thème Géographie des réseaux de messagerie

BEYER A., *Géographie des réseaux de transport. Morphologies et dynamiques territoriales des services de messagerie*, Thèse de doctorat nouveau régime, Mention urbanisme, LATTS – Université Paris XII Val-de-Marne, 1999, 610 p.

BEYER A., « Morphologie et dynamique des territoires en réseaux. L'évolution spatiale et organisationnelle de la messagerie française », *Annales de Géographie*, n°608, juillet-août 1999, pp.358-378

BEYER A., « Dynamiques territoriales des systèmes coopératifs dans le transport. Le cas des réseaux français de messagerie. », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°36/1999, pp. 113- 135.

¹¹ Pavaux J., L'économie du transport aérien. La concurrence impraticable, Economica, 1984.

BEYER A., «Delivery Services as Territorial Innovation in logistics. Domestic Market Evolution in France and the Netherlands», Communication EUNIT, Delft, avril 1996.

BEYER A., “La mise en réseau des entreprises européennes de transport », in démarche et pratique en analyse spatiale. *Actes de l'Ecole thématique Laboratoire Structure et Dynamiques Spatiales*, Montpellier, septembre 1995.

3.6 Transports urbains et frontière strasbourgeoise

Ma nomination comme maître de conférences à Strasbourg m’offrait la possibilité de m’insérer dans une équipe de recherche en géographie déjà constituée. Le laboratoire Images et Ville était plutôt orienté vers l’analyse quantitative et l’analyse de l’espace intra-urbain dans la lignée de Sylvie Rimbert et de Colette Cauvin. L’accueil supposait donc d’infléchir mes thèmes et mes méthodes de travail et il m’avait été fortement enjoint de me rapprocher des sujets urbains. Richard Kleinschmager puis Christiane Weber ont successivement présidé les destinées de la structure. Au sein de l’équipe, un axe de recherche s’était constitué autour de Jean-Luc Piermay et de Christiane Arbaret-Schulz qui avaient engagé une réflexion sur la frontière, en ouvrant son acception au domaine de l’urbain aussi bien en Europe qu’en Afrique dont il est spécialiste. Ses doctorants (Christophe Sohn, Philippe Gerber) et des collègues de Strasbourg et de Mulhouse complétaient une petite équipe très soudée (Bernard Reitel, Patricia Zander). Les multiples échanges que j’ai pu avoir au sein du groupe ont nourri ma propre réflexion et infléchi mon orientation de recherche. Des séminaires multidisciplinaires ouverts à des historiens, des psychologues permettaient de frotter les concepts usuels de la géographie à d’autres discours scientifiques. Plusieurs publications ont permis de mieux cerner les enjeux liées aux problématiques frontalières. Parmi celles-ci un article collectif du groupe « Frontières » qui a fait date et qui a souvent été souvent cité. J’ai aussi beaucoup profité des longues discussions avec Christiane Arbaret-Schulz alors chargée de recherche au CNRS et qui occupait le rôle d’aiguillon intellectuel de notre petit groupe. La question transfrontalière qui avait été une de mes motivations fortes pour rejoindre Strasbourg trouvait ainsi un terrain favorable, même si elle me conduisait à envisager plus spécifiquement l’espace intra-urbain.

L’analyse des réseaux électriques me semblait concilier le nouveau cadre de recherche avec mon souci de m’intégrer rapidement sans renier l’intérêt réel que j’avais porté aux réseaux techniques. La dimension urbaine des acteurs de la distribution d’énergie en Alsace et en Allemagne me confortait dans ce choix. Par ailleurs, l’annonce de la libéralisation du secteur de part et d’autre de la frontière offrait un cadre d’analyse intéressant par son caractère comparatiste et le dynamisme insufflé par les nouvelles directives communautaires. La situation frontalière permettait de mettre en regard des systèmes de gestion des services publics très différents entre les deux pays, tout en pointant des hybrides municipaux alsaciens et mosellans, lointains héritages de période de l’Annexion, un moment où les services publics locaux tendaient à se structurer dans le secteur. Cette thématique émergente m’a notamment

permis de prendre contact avec les économistes voisins du *Béta* (Bureau d'économie théorique et appliquée), unité mixte de recherche du CNRS et des universités de Strasbourg et de Nancy, en particulier du professeur Jean-Alain Heraud qui avait travaillé sur ces thèmes. Cette spécialisation toute relative m'a ensuite donné l'occasion d'intégrer un groupe d'étude mis sur pied pour répondre à une demande d'analyse stratégique d'EDF sur les risques et le potentiel du marché de l'électricité dans le Rhin Supérieur. Outre moi-même, le groupe pluridisciplinaire était piloté par le Laboratoire d'Intelligence des Organisations – IUP Sciences de Gestion - Université de Haute-Alsace et comptait Raymond Woessner, géographe (UHA), Gérald Cohen, économiste (UHA), et Julien Walter, juriste (Université Paul Verlaine - Metz). Enfin, la compréhension du système de production électrique m'avait aussi conduit à m'intéresser de près à la gestion binationale des grandes centrales hydrauliques sur le Rhin tant à la frontière franco-allemande qu'à la frontière plus méridionale entre l'Allemagne et la Suisse.

Thème : Aspects territoriaux de la déréglementation du marché de l'électricité

BEYER A., « Les acteurs de la distribution locale de l'électricité face aux logiques de libéralisation du secteur. Une analyse comparée France-Allemagne ». Commission des Transports *Les effets territoriaux de la déréglementation des transports en France et en Europe*. Comité National de Géographie, Dijon– 14 et 15 septembre 2000.

BEYER A., « Le Rhin dans la gestion internationale des réseaux électriques. Les modes de régulation d'une frontière réticulaire ». Colloque Frontières-frontières, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 26-27 février 2004, Bordeaux.

BEYER A., « La déréglementation des réseaux électriques européens. Quelles lectures géographiques ? » Festival International de Géographie (29 sept.- 2 oct. 2005), *Le monde en réseaux. Lieux visibles, liens invisibles*. Communication en ligne sur le site du FIG.

BEYER A., *La recomposition du marché allemand de l'électricité*, Rapport, 2004 25 p. Groupe d'étude sur les perspectives d'impact de l'ouverture et de la libéralisation du marché de l'électricité dans une zone transfrontalière (2003 – 2005). Expertise pour le compte d'EDF.

Par la suite, le groupe de recherche que nous formions à Images et Ville poussait ma curiosité sur les effets de frontière et la volonté de leur dépassement dans les agglomérations transfrontalières. Très vite, je me suis néanmoins orienté à cette échelle vers la question de l'articulation des réseaux techniques dans la construction des métropoles transfrontalières. D'une part, la question des aires urbaines traversées par une frontière, notamment dans le Rhin Supérieur, était alors déjà le thème des recherches de mon collègue Bernard Reitel. Il soutiendra son HDR sur ce thème en 2010. D'autre part, mes recherches antérieures me portaient plus volontiers sur les objets spécifiques que sont les réseaux de transport, particulièrement en contexte urbain, comme m'y invitait le laboratoire dans lequel je m'inscrivais alors. Cela ne m'a pas interdit de faire quelques incursions dans cette thématique à partir des cas de Villingen-Schwenningen et de Strasbourg, moins que les questions de

discontinuités et de coupures, c'est la question de la Ville et de son double, dans l'espace et dans le temps, thème introduit pour Mexico par Jérôme Monnet qui a été ma grille de lecture. Cette question de la dualité et de l'équilibre qui permet de stabiliser la frontière m'a aussi fourni un thème de réflexion pour un numéro de la *Revue Géographique de l'Est* au comité de direction duquel j'avais alors été invité à collaborer. Cette réflexion n'était pas qu'abstraite comme elle peut le laisser penser à première vue. Par mon engagement militant associatif, j'avais assisté aux risques que faisait porter la remise en cause de ce principe dans la gestion des relations transfrontalières et qui avait presque conduit à l'abandon d'une réalisation phare dans ce domaine avec le Jardin des Deux Rives. Aussi, dans l'association que je présidais pour sa promotion, je m'appliquais à respecter scrupuleusement les équilibres entre les adhérents des deux côtés du Rhin.

Thème : Frontières et aménagement dans le Rhin supérieur

ARBARET-SCHULZ C., BEYER A., PIERMAY J.-L., REITEL B., SELIMANOVSKI C., SOHN C., « La frontière, un objet spatial en mutation », *EspacesTemps.net*, janvier 2004.

BEYER A., « Villingen-Schwenningen. Déplacer les frontières pour concevoir la ville. ». *Bulletin de l'Association de géographes français*, 2004.4, pp.487-497.

BEYER A., « Strasbourg, entre France et Allemagne. Structure urbaine et imaginaire de la dualité frontalière », *Revue Géographique de l'Est*, n° 2/2007, pp. 111 – 120.

BEYER A., coordination du numéro « La symétrie et ses doubles », *Revue Géographique de l'Est*, n° 2/2007, Introduction "La symétrie et ses doubles. Approche géographique", pp. 77 – 78.

BEYER A., « Les espaces binationaux de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse. Redistribution du pouvoir et aménagement frontalier », *Mosella*, Tome XXXII, 2007, n°1-4, pp. 49 - 65.

BEYER A., Colloque « Frontières et aménagement » Metz 5-6 juillet 2007, « Les espaces binationaux de la gestion aéroportuaire de l'EuroAirport (Bâle-Mulhouse). Redistribution du pouvoir territorial et aménagement frontalier. » in *Mosella* Tome 32, N°1-4.

BEYER A., coordination du numéro de le *Revue d'Allemagne*, « L'interculturalité franco-allemande en théorie et en pratique », juillet – septembre, tome 37 n°3, avant-propos, 2005, pp.299 - 303

BEYER A. PÖNITZ H., « Le projet du Jardin des Deux Rives et l'engagement citoyen », in M. Krieger (Dir.), *Le Jardin des Deux Rives. La genèse du projet transfrontalier entre Kehl et Strasbourg*, Ed. Amalgame, 2004, pp. 205-216.

BEYER A., « Identité du Jardin des deux rives : un jardin transfrontalier ? », Quatrième colloque « L'Europe en mutation », Unistra/CNRS, Strasbourg, 18/19 octobre 2012, en attente de publication.

BEYER A., « Le Jardin des Deux Rives – der Garten der Zwei Ufer (Strasbourg-Kehl). L'émergence d'une centralité frontalière », Colloque international « La dimension paysagère des itinéraires culturels du Conseil de l'Europe », 15 et 16 décembre 2010 – Luxembourg.

La thématique que je vais progressivement approfondir s'intéressera plus particulièrement à l'organisation des nœuds de transport en position frontalière. Il y avait bien évidemment l'héritage militaire marqué par la reconversion des aéroports, ce qu'illustrait la tentative avortée de Wiggins/PlaneStation en 2005. Plus globalement, partant de la complexité locale, la démarche qui consistait à comprendre l'organisation des flux qui devaient composer avec le fait frontalier. Ces réponses traversaient toutes les composantes du réseau, des infrastructures aux modes de gestion financière et aux questions juridiques liées au droit international. Divers terrains m'ont permis de mieux envisager le détail de l'hybridation entre deux notions réputées antinomiques : le réseau et la frontière. Ce que l'expression de Christiane Arbaret-Schulz a su ramasser en une double proposition fondée sur un chiasme : « *Une frontière est une construction territoriale qui met de la distance dans la proximité, alors que le réseau instaure de la proximité dans la distance* ».

Le cas de l'interconnexion bâloise offrait un champ de réflexion unique. La métropole du Nord-ouest suisse constitue un carrefour européen dans un site contraint et l'agglomération elle-même est partagée par trois frontières. Pour défendre sa fonction métropolitaine au cours du temps, la Ville et ses élites n'ont eu d'autres choix que de composer avec cette situation pour en tirer le plus grand profit. A différentes époques, pour le chemin de fer, puis pour l'interconnexion autoroutière, pour l'implantation de l'aéroport enfin, des solutions ad hoc ont émergées où les grands nœuds de transport ont pour ainsi dire intégré la fonction frontalière. De la notion de *mitoyenneté* que j'avais envisagée sur l'étude des aménagements hydro-électrique rhénans, ou de *contact* à partir duquel j'avais lancé la rencontre des Jeunes Géographes de l'Est, je suis orienté vers d'autres notions qui relevaient plus de l'adaptation, parfois du bricolage. Dans la région du Rhin supérieur sur des frontières pacifiées, mais cela peut aussi s'appliquer à des lignes de séparation plus contestées, ce qui importe de manière forte est la capacité à contrôler les flux, en d'autres termes à les filtrer, de manière très restrictive ou selon des logiques de plus ample ouverture. La frontière dans sa raison d'être et son fonctionnement doit intégrer cette fonction.

La question était alors de comprendre comment elle s'en accommodait et comment l'hybridation des contraires se répercutait alors sur l'organisation matérielle et la morphologie des nœuds. Comment la configuration des sites prenait simultanément en charge cette double fonction d'arrêt et de passage. Au-delà, ce sont les fonctions de commutation territoriale, de passage, de traduction d'un système à l'autre que ces lieux particuliers prenaient en charge. Eux-mêmes résultaient à la fois d'une négociation juridique fondée sur le droit international souvent policé par l'usage, mais aussi sur l'interconnexion technique entre des systèmes nationaux aux règles souvent différenciées. Au-delà des dispositifs formels et matériels, le prolongement de mes travaux aurait dû m'engager plus vers le rôle de certaines catégories de personnes ressources, des passeurs dont la double appartenance, le bilinguisme permettent à

de tels dispositifs de fonctionner. Le numéro spécial sur l'interculturalité que j'avais coordonné dans la *Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande*, au cours d'une trop brève présence au sein de son comité directeur m'a permis de prendre conscience de la tâche qu'il fallait accomplir. L'interconnexion et les échanges transfrontaliers entre sociétés reposent sur le rôle actif d'agents dynamique. L'émergence contrariée d'un Eurodistrict entre la Communauté urbaine de Strasbourg et l'Ortenau (région d'Offenbourg) montrait alors toutes les ambiguïtés d'une décision qui prise au plus haut sommet de l'Etat pour des raisons de convenance diplomatique suscitait tout à la fois la perplexité sinon la méfiance parmi les élus locaux et des réactions contrastées dans la population. Faute de volonté et surtout de méthode, ce qui devait être un laboratoire du quotidien européen est resté largement une coquille vide.

Thème : Système de transport et frontières rhénanes

ARBARET-SCHULZ C., BEYER A., " Polycentrisme aéroportuaire et polycentrisme urbain sur les frontières nord-orientales de la France. ", in Allain R., Baudelle G., Guy C., *Le polycentrisme, un projet pour l'Europe*, PUR, 2003, pp.127-139.

BEYER A., « Le système aéroportuaire du Rhin Supérieur », Comité National de Géographie, Commission Transport. Les lieux de connexion, Le Havre septembre 2001.

BEYER A., « Le contact. Tentative d'approche du concept en géographie humaine et application au nœud bâlois ». La notion de contact en géographie, Association de la jeune recherche géographique de l'Est. Université de Reims, 29 janvier 2005.

BEYER A., Colloque « Frontières et aménagement » Metz 5-6 juillet 2007, « Les espaces binationaux de la gestion aéroportuaire de l'EuroAéroport (Bâle-Mulhouse). Redistribution du pouvoir territorial et aménagement frontalier. » in *Mosella* Tome 32, N°1-4.

BEYER A., « Nœuds de transport et frontières. L'invention de la métropole bâloise », *Annales de Géographie*, n°657, sept.-octobre 2007, pp. 451 – 469.

BEYER A., « Wiggings/planeStation ou l'échec d'une mise en réseau spéculative de friches aéroportuaires », *Revue Géographique de l'Est*, n°3-4, 2006, pp.177 – 189.

BEYER A., « Les espaces binationaux de l'EuroAéroport de Bâle-Mulhouse. Redistribution du pouvoir et aménagement frontalier », *Mosella*, Tome XXXII, 2007, n°1-4, pp. 49 - 65.

BEYER A., coordination du numéro de le *Revue d'Allemagne*, « L'interculturalité franco-allemande en théorie et en pratique », juillet – septembre, tome 37 n°3, avant-propos, 2005, pp. 299 - 303

Il ne faudrait pas ici passer sous silence un point déterminant pour ma formation et qui aura été finalement important et épanouissant sur un plan extra-universitaire. Mon séjour

strasbourgeois a en effet été enrichi par l'extraordinaire richesse de sociabilité qu'offre la capitale alsacienne. Le réseau associatif y est particulièrement dense. Porté par mon enseignement et la recherche naissante sur les questions urbaines, d'abord par curiosité puis par goût, je me suis engagé dans diverses associations : AHQG (Association du quartier gare où je résidais alors), CADR (Comité d'Action deux roues), ASTUS (Association des usagers du transport urbain strasbourgeois), Garten//Jardin, Association citoyenne Forum citoyen de l'Eurodistrict, Alsace Nature etc. Diverses réunions et des échanges réguliers autant avec les élus qu'avec les techniciens m'ont permis d'approfondir les débats sur l'aménagement, la décision politique de manière fort concrète. Sans l'avoir vraiment cherché, je m'étais engagé dans une sorte de recherche-action. J'ai ainsi pu suivre aux premières loges les débats publics qui ont accompagné les extensions des lignes de tramway, le débat sur le réaménagement de la gare et de ses abords avec l'arrivée du TGV, la mise en place de la démocratie participative avec les comités de quartier, le développement de la politique du vélo dans l'agglomération strasbourgeoise, le *Livre blanc transfrontalier* du SCOTERS (Schéma de Cohérence territoriale de Strasbourg) ou les effets de la régionalisation du transport ferroviaire de personnes.

La connaissance détaillée des projets et des débats m'était particulièrement précieux pour l'illustration des cours dont j'avais alors la charge. L'accessibilité d'interlocuteurs autant auprès des sociétés exploitantes (SNCF régionale, Compagnie des Transports Strasbourgeois etc.) que des autorités organisatrices de transport (Communauté urbaine, Région, Département), et à la fin de mon séjour d'anciens étudiants en poste, permet de jeter un éclairage plus direct sur l'orientation de certains dossiers. Il faut bien avouer que l'ancrage local donnait chair à des débats bien plus abstraits sur la reconfiguration des espaces publics ou la déclaration d'utilité publique. Ainsi, le double recours engagé par la municipalité au tribunal d'instance de Nancy et au Conseil constitutionnel contre la saisine engagée par l'opposition sur le non respect de la loi sur l'eau dans le dossier d'extension du tramway à Neudorf permettait de démontrer de manière très didactique tous les rouages juridiques dans le cadre d'un projet d'infrastructure ! De cette époque sont nées des amitiés durables avec les membres de diverses structures et une grande estime pour le travail associatif, rouage important de la vie démocratique locale. La connaissance intime et la prise directe avec les questions urbaines ont ouvert mes réflexions, notamment sur les transports urbains, que ce soit dans le cadre de l'extension des infrastructures transfrontalières du tramway, les politiques des communautés de transport allemandes (*Verkehrsverbände*). Un séjour prolongé au Brésil pour des raisons familiales m'a en outre permis d'envisager la question à l'échelle des équipements structurants de transport de la métropole de Rio dans le contexte d'accueil de grands événements sportifs.

Thème : Gestion territoriale des transports urbains

BEYER A., « Innovations techniques et savoirs organisationnels dans les transports publics. Existe-t-il une exemplarité des villes du Rhin supérieur ? » in *L'espace rhénan, pôle de savoirs*, Presses universitaires de Strasbourg, 2013, pp. 207 – 221.

BEYER A., « L'enjeu transfrontalier de l'extension des réseaux de tramway urbain à Strasbourg et Bâle », in Hamman P. dir, *Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*, PUR, Rennes, 2011, pp. 253 – 267.

BEYER A., REITEL B. « Les systèmes de transports publics comme mesure de l'intégration transfrontalière en Europe de l'Ouest. Les exemples de trois agglomérations transfrontalières, Sarrebruck, Strasbourg et Bâle », *Revue Neuchâteloise de Géographie*, n°4, 2011, pp.77-94.

BEYER A., « Les Communautés de transport (*Verkehrsverbände*) au cœur du modèle allemand de régulation des transports publics », Colloque international *L'intermodalité dans les mobilités urbaines et péri-urbaines*, Association des Usagers des Transports Strasbourgeois, Strasbourg 5 juin 2010, 6 p.

BEYER A., « Le difficile déploiement des TCSP à Rio de Janeiro et Brasilia » Colloque international « Les territoires face aux TCSP », communication orale. Strasbourg 15 et 16 Septembre 2011.

BEYER A., « La numérotation des bus parisiens. Réflexions sur la construction d'une image de la mobilité dans l'espace urbain. » Colloque « Transports, mobilités et approches de géographie culturelle et sociale » Université Paris-Sorbonne 10 – 11 septembre 2008, Paris

BEYER A., « L'échéance des Jeux Olympiques de 2016 et les stratégies de restructuration du transport métropolitain de Rio de Janeiro. », *Confins* [En ligne], 12 | 2011, mis en ligne le 02 juillet 2011, consulté le 19 septembre 2011. URL : <http://confins.revues.org/7087>

BEYER A., « Les habits neufs du transport public à Rio de Janeiro. Évolution des acteurs et des stratégies de l'offre de transport de bus dans la perspective des JO de 2016 », in *Problèmes d'Amérique latine*, n°85 été 2012, pp. 45-59.

3.7 Cap sur l'Europe : élargissement de la problématique aux points de contacts frontaliers des réseaux européens

L'éloignement de mon champ d'investigation immédiat avec mon arrivée à Paris correspondait aussi à un souhait d'élargir mon regard. Les éléments observés et les grilles d'analyse développées localement méritaient d'être confrontés à d'autres échelles territoriales et à d'autres acteurs, notamment les Etats qui demeuraient jusque-là le point aveugle de mes considérations. Or, mes enquêtes montraient bien à quel point les instances locales devaient et souvent se plier au cadre fixé par les règles de droit international et aux accords intergouvernementaux. Il y avait bien un paradoxe entre le souhait d'ouvrir les frontières et de constituer de nouveaux espaces de vie et les contraintes et les pesanteurs des cadres législatifs nationaux. Dans cette perspective, la construction européenne n'avait fait évoluer qu'à la marge les choses. Elle-même procédait d'ailleurs d'un lent mouvement de convergence entre les mesures communautaires, les accords intergouvernementaux (bi- et multilatéraux) et les

espaces d'interprétation laissés aux acteurs locaux. L'autre échelle approfondie dans son HDR par Pierre Zembri pour les transports aériens et ferroviaires est celle des grands acteurs privés du transport qui se saisissent d'un marché ouvert pour restructurer leurs activités commerciales. J'avais aussi pu aborder cette problématique à la fin de ma thèse avec les rachats en cascades dans le secteur la messagerie européenne. Le développement des hypothèses que je formulais alors de manière encore confuse et au cas par cas orientera progressivement ma réflexion jusqu'à en constituer le socle dans la rédaction de la partie inédite de mon travail d'HDR. Pour l'heure, je cherchais à porter mon regard sur des problématiques ailleurs en Europe, vers les nouvelles frontières de l'UE, les ports de l'Adriatique (Trieste, Rijeka, Koper) ou le contact ferroviaire avec la Russie. Mais aussi dans sa partie centrale où la question ferroviaire qui offrait le plus de résistance présentait autant de cas d'école dans les opérations de raccordement entre logiques nationales avec notamment le développement de la grande vitesse vers l'Espagne et le Royaume-Uni. Mon regard de géographe, me poussait alors à comprendre dans quelle mesure ces évolutions rendaient compte des recompositions territoriales.

Thème : Europe, frontières et frontières réticulaires

BEYER A., « La rivalité SNCF/DB. Une tentative d'interprétation géostratégique à l'échelle ouest-européenne. », in *L'Espace Politique*, n°15, 2011-3, mis en ligne le 26 octobre 2011, <http://espacepolitique.revues.org/index2138.html>

BEYER A., CHABALIER D., « La réforme ferroviaire en Europe », in, M. Savy (Dir.), *Questions clefs pour le transport en Europe*, CNT – OPSTE – La Documentation française, 2009, pp. 95 – 113.

BEYER A., « La capacité d'articulation des territoires, enjeu majeur de la grande vitesse ferroviaire européenne », *BAGF*, 2008 n°4, pp.427-430.

BEYER A., SEVIN J.-C., « Les ports-frontières de Trieste, Koper et Rijeka, culs-de-sac maritimes ou débouchés adriatique pour les conteneurs d'Europe Centrale ? », *Méditerranée* « Villes portuaires horizons 2020, Les nouveaux enjeux du développement, n°111, 2008, p.39-49.

BEYER A., « Ecartement russe/écartement européen. La gestion géographique d'un contact ferroviaire », *Strates*, n°15,2008, p. 153 - 170.

BEYER A., « Anciennes et nouvelles frontières du *Ciel Unique Européen*. Enjeux techniques et territoriaux de la navigation aérienne en Europe, *Flux*, n°71, 2008, p.8-23.

BEYER A., GIMENEZ-CAPDEVILA R., « La diffraction des interfaces techniques et douanières dans les réseaux ferroviaires ouest-européens (Royaume-Uni, France, Espagne) » communication écrite, Colloque international "Border region in Transition", BRIT XI Genève et Grenoble, 6-9 septembre 2011.

BEYER A., « La Belgique à la croisée des chemins. Une géohistoire des grandes infrastructures de transport du Plat Pays à l'aune de ses frontières. », *Annales de géographie*, n°681, 5/2011, pp. 465 - 485.

BEYER A., « Tanktourismus – ein einträglicher Unterschied », in *Der Luxemburger Atlas*, emons, Köln, 2009, pp. 138 – 139.

BEYER A., WULFHORST G., « L'interconnexion ICE/TGV à Strasbourg. L'utopie d'une croisée de la grande vitesse franco-allemande », in BLETON- RUGET A., COMMERÇON N. VANIER M (Dir.), *Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective*, 5^e Rencontres de Mâcon Institut de Recherche du val de Saône-Mâconnais, 2009, pp. 95 – 106.

BEYER A., « Gedanken über die Magistrale für Europa und die mögliche Entwicklung von Eurometropolen zu einem linearen Städtenetz » (Réflexion sur la Magistrale européenne et l'évolution possible d'eurométropoles vers un système urbain linéaire), Intervention à la Technische Universität München Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung, journée « Erreichbarkeit als Qualitätskriterium einer mobilen Gesellschaft », 16 mai 2007.

3.8 La place des ports et de la voie d'eau dans la logistique métropolitaine

Le thème de recherche auquel m'avait associé Antoine Frémont alors directeur de recherche à l'IFSTTAR dans le cadre de l'ANR Fluide, acronyme pour Fleuve Urbain Logistique Durable, m'intéressait à plusieurs titres. Tout d'abord il me permettait d'intégrer une équipe de chercheurs que je connaissais pour certains de plus longue date autour d'un projet ambitieux et porteur. C'était pour moi aussi d'approfondir des thématiques qui me tenaient à cœur dans un champ des transports, celui de la navigation intérieure que je n'avais pas traité dans mes recherches, même si l'idée m'avait plusieurs fois interpellé lorsque j'étais à Strasbourg. Enfin, partant de ma connaissance régionale, c'est aussi la perspective d'approfondir la connaissance du Rhin sur tout au long de son cours à la fois comme corridor de transport et dans les rapports que pouvaient entretenir des villes avec leurs ports qui me motivait particulièrement. Engagé à plein temps dans la recherche et la codirection du groupe de recherche avec Jean Debrie, les deux années qui suivirent furent particulièrement fécondes en publications puisque j'ai pu bénéficier d'un détachement de trois ans dans l'unité de recherche SPLOTT à l'IFSTTAR.

Les principaux enseignements de cette recherche permettent d'abord de noter qu'après une longue période de sous-investissement et d'effacement, surtout en France, la voie d'eau avait fait son retour. Il y a bien sûr la création de VNF en 1991 qui a permis de redéfinir le réseau et une politique cohérente de travaux sur le long terme. La nouveauté tient également à la prise de conscience que l'offre et l'infrastructure à elles seules ne constituent pas un objectif. Une attention particulière a ainsi été apportée à la promotion du fluvial auprès des grands chargeurs et aux capacités du transport fluvial de répondre aux exigences de la logistique. Dans cette perspective et pour le fret, la voie d'eau a eu une stratégie plus judicieuse que le

ferroviaire en misant successivement sur deux créneaux porteurs : la desserte des arrière-pays maritimes et beaucoup plus récemment de développement de la logistique urbaine. Dans les deux cas et à des échelles différentes, les grandes aires de production et de consommations que sont les métropoles sont intéressées par ces problématiques. La mondialisation a très fortement accru l'ouverture des marchés et avec elle le transit maritime. La conteneurisation qui a fait ses preuves pour les échanges océaniques prolonge désormais sa course à l'intérieur des terres. Le développement de l'activité sur le Rhin conduit à structurer l'organisation des services en différentes étapes avec des effets de concentration que nous avons pu mettre en évidence. La performance se traduit aussi par une coopération institutionnelle croissante entre les autorités portuaires. Aussi, il est à ce titre intéressant de voir que face au défi commun de la massification auquel doivent faire face les ports maritimes (bien qu'à des degrés variables), les réponses organisationnelles globales sont à la fois convergentes en ce qu'elles font émerger à l'intérieur des terres des ensembles assez puissants pour gérer les nouveaux trafics. Mais en même temps variées du fait même de la diversité des structures politique des territoires considérés. Les types de coopération soulignent assez nettement les coupures et les différences organisationnelles d'un ensemble territorial à l'autre. Se combinant à l'espace des flux, on retrouve bien alors des histoires territoriales et administratives longues et toujours actives.

A l'échelle régionale voire pour la desserte de l'espace central, la voie d'eau est également envisagée comme une alternative à la desserte routière. Des innovations techniques ont été lancées dans ce sens au Pays-Bas (Amsterdam et Utrecht). Toutefois, malgré les soutiens dont elles ont fait l'objet, ces solutions sont encore marginales. Le coût de l'équipement et sa spécificité sont des freins importants à cette conversion. La encore, la normalisation et la conteneurisation (ou plus généralement des Unités de Transport Intermodal) s'avèrent être des vecteurs décisifs dans cette perspective. Le cas de Franprix constitue une vitrine à cet égard sur les berges de la Seine. Au-delà de la seule technique de transport, la problématique retenue s'est attachée à comprendre le rôle des autorités portuaires dans la mutation logistique. Un travail s'imposait qui visait à définir les fonctions des ports (de la halte fluviale, au port urbain et à la plate-forme logistique). Au cœur des débats, la maîtrise du foncier et la gestion des relations de voisinage avec les riverains constituent une des clés de la réappropriation pour le transport du fleuve. Pour l'ensemble des villes du Rhin, nous avons évalué l'évolution des emprises portuaires face à la menace croissante de l'urbanisation à travers de grands projets en front d'eau qui ont été plus précisément analysés.

Un troisième point a enfin retenu notre attention qui n'avait pas jusque-là fait l'objet de travail de recherche systématique: la relation entre le port intérieur et la desserte ferroviaire. Avec la libéralisation du fret ferroviaire et le transfert récent des infrastructures ferroviaires aux gestionnaires des ports pour les ports autonomes (notamment Strasbourg et Paris) s'ouvre la question de leur place dans la stratégie globale de la desserte des métropoles. Le travail mené à partir du cas allemand qui sert souvent de modèle montre tout l'éventail possible qu'offrent les dessertes ferroviaires pour un port avec l'éventail des prestations possibles. Parmi les filiales ferroviaires des ports allemands, les opérateurs de plein exercice restent très minoritaires. L'essentiel de l'offre se borne à des opérations de desserte terminale. Toutefois,

les gestionnaires des ports ont pris toute la mesure du potentiel ferroviaire pour leur activité et ont souvent lourdement investi dans des chantiers de transport combiné. Bien souvent les trafics ferroviaires des ports connaissent une croissance plus forte que les trafics fluviaux. Le travail mené sur l'Allemagne a trouvé des prolongements dans une approche francilienne pour laquelle nous avons cherché à évaluer le potentiel de croissance sur ce créneau. Ces études s'inscrivent pleinement dans les travaux menés à SPLOTT sur le trafic ferroviaire diffus et plus généralement sur la place des opérateurs ferroviaires de proximité (OFF).

Les travaux sur les ports fluviaux dans leur rapport à la ville ont suscité des collaborations diverses avec les CAUE 78 et 95 dans le cadre de leur réflexion sur l'aménagement du futur port métropolitain d'Achères (dont l'organisation de sorties d'étude à Duisbourg et dans le Rhin Supérieur) ainsi qu'avec le cabinet d'urbanistes GRAU dans la cadre d'un appel à projet du Bureau de la Recherche Architecturale, Urbaine et paysagère – Ministère de la Culture dans le cadre d'une manifestation publique sur le Grand Paris « Les 24 heures chrono » 29 et 30 juin 2013. Cette collaboration a donné lieu à une réflexion théorique et une exposition sur le thème des engins de la mobilité.

Thème : Voies d'eau, ports fluviaux et métropoles logistiques

BEYER A., DEBRIE J., Métropoles fluviales. Comment concilier développement urbain et logistique durable ?, L'œil d'Or, Paris, à paraître 2014.

BEYER A. « La logistique du charbon dans l'espace rhénan », in Alix Y., Lacoste R. (Coord.), *Logistique des marchandises en vrac et breakbulk*, Fondation SEFACIL, à paraître 2014.

BEYER A., « Rail-Voie d'eau, une combinaison contre-nature ? La desserte ferroviaire des ports franciliens et ses développements potentiels ». Texte soumis à la RERU, sept. 2013.

BEYER A., « Le port dans la négociation métropolitaine : l'exemple de Bâle », in *l'Espace géographique*, n°3, 2012, pp. 252 - 265.

BEYER A., « Le modèle de concentration dans les trafics de conteneurs maritimes est-il transposable aux ports intérieurs ? Réflexions et éléments de cadrage à partir du cas rhénan. », in *Les cahiers scientifiques du transport*, n°62/2012, 2012, pp. 133 – 157.

BEYER A., DEBRIE J., Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port, 2011, Revue en ligne Métropoles, <http://metropoles.revues.org/4494>

BEYER A., « Danube-Oder-Elbe : une utopie ? », in *Navigation Ports & Intermodalité*, septembre 2013, pp.15.

BEYER A., « Coopérations interportuaires en Europe du Nord-Ouest », in *Navigation Ports & Intermodalité*, février 2013, pp.18 – 20.

BEYER A., « Die Rheinschifffahrt. Eine andere Geschichte des Aufbaus Europas ». in Bundeszentrale für Politische Bildung. *Geschichte im Fluss. Flüsse als europäische Erinnerungsorte*, mis en ligne 2012, <http://www.bpb.de/geschichte/zeitgeschichte/geschichte-im-fluss/135680/der-handelsstrom>

BEYER A., « Politique fluviale : le virage allemand », in *Navigation Ports & Intermodalité*, 2012, pp. 27 – 29.

BEYER A., « Nouvelle étape dans le développement du conteneur rhénan », in *Navigation, Ports & Intermodalité*, mai 2012, pp. 12 – 13.

BEYER A., « Le conteneur, vecteur du renouveau fluvial », *Guide du conteneur fluvial en Europe*, VNF, décembre 2011, pp. 9 – 12, www.vnf.fr/vnf/img/cms/Document/Guide_du_conteneur_201112011511.pdf

BEYER A., LECUYER M., “Slow food/ Slow Freight. Quel transport fluvial pour les circuits courts alimentaires ?” Colloque : *Les Circuits Courts de Proximité. Renouer les liens entre les territoires et la consommation alimentaire*. Colloque SFER CCP 2013 – AgroParisTech – Paris 4 et 5 juin 2013. Actes en cours de publication.

BEYER A., “Transport function vs post-industrial identities. How far does urban restructuring really threaten river transport capacities in Rhine ports?”, *4th Transnational Rhine Conference*, Erasmus University Rotterdam, 21 – 23 of march 2013. – Retenu pour publication.

BEYER A., DEBRIE J., « Les ports fluviaux, outils d'une métropolisation durable », Colloque International Futurs urbains, Université de Paris-Est, 16-18 janvier 2013.

BEYER A., « Les défis métropolitains du port de Strasbourg », Association de Prospective Rhénane, Pôle Européen de Gestion, Strasbourg, 14 novembre 2011.

BEYER A., «When Rail meets Port. German river ports and their rail freight subsidiaries», Inland Terminals Meeting, Strasbourg – 15-16 of November 2012.

BEYER A., «Les nouveaux horizons de la gouvernance portuaire strasbourgeoise», Séminaire SPLOTT, Marne-la-Vallée, 28 novembre 2012.

BEYER A., «Les stratégies de coopération interportuaires dans le couloir rhénan», Fédération nationale des Agences d'urbanisme, Club des villes maritimes et portuaires, Paris, 7 décembre 2012.

BEYER A., « La voie d'eau à l'heure des contraintes budgétaires. Vers la redéfinition de la politique fluviale allemande. », in Bernadet M., Frémont A., *Fleuves et territoires*, Institut de recherche Val de Saône Mâconnais, 2014, pp. 179 – 190. Actes des 7e rencontres de Mâcon des 13-14 septembre 2012.

BEYER A., « La concurrence du pavillon néerlandais sur le Rhin, vue d'Allemagne ». 7e rencontres de Mâcon “Fleuves et territoires”, in Bernadet M., Frémont A., *Fleuves et*

territoires, Institut de recherche Val de Saône Mâconnais, 2014, pp. 201 – 214. Actes des 7e rencontres de Mâcon des 13-14 septembre 2012.

BEYER A., LACOSTE R., LECUYER M., 32th International Geographical Congress, “The Creation of Port Authorities Networks. Inter-port Strategies and Institutional Cooperation in North-Western Europe”, Cologne 26-30th August 2012.

BEYER A., « Quand les gestionnaires portuaires opèrent des trains. Les ports fluviaux allemands et leurs filiales ferroviaires », Colloque international AIVP, Nantes – St Nazaire, 18 – 21 juin 2012, en ligne, <http://www.citiesandports2012.com/interventions/ecrites/quand-les-gestionnaires-portuaires?lang=fr>

3.9 Le rôle fondamental des bibliothèques dans ma formation intellectuelle

J’ai toujours beaucoup couru les bibliothèques qu’il m’a été donné de fréquenter. Chacune d’elles, en fonction de l’orientation de l’institution qui l’héberge regorge de trésors dans lesquels j’ai largement puisé. Lectures des classiques de la géographie et des ouvrages plus récents d’histoire à l’ENS, la connaissance de la géographie régionale du Nord-Pas de Calais à Lille, des mémoires étonnants à l’Institut de Géographie, mais c’est surtout la BNUS qui a occupé le rôle central de mes fréquentations. Sur le chemin de mon domicile, elle constituait une halte imposée après les cours. Ouvrages allemand récent en sciences humaines. J’y étais d’ailleurs représentant pour l’ULP pendant plusieurs années. A l’Institut de Géographie, je ne sais pas si mes demandes répétées de mise à disposition directe des ouvrages neufs ont fini par avoir de l’effet, toujours est-il que cette pratique a été introduite, au plus grand bénéfice des usagers. Je dois confesser que j’ai plus appris dans les livres que par les rencontres et les échanges verbaux ou les enseignants que j’ai pu avoir. Passant beaucoup de temps entre les rayons des bibliothèques, j’ai d’ailleurs aussi toujours eu des relations privilégiées avec le personnel de documentation dont le rôle de veille et de gestion de fonds est indispensable et souvent sous-estimé.

4. Enseignement

4.1 Les années d’initiation : Bruxelles, Arras et Lille (1993 – 1999)

J’ai effectué mon service national dans le cadre de la coopération. Le poste qui m’avait été attribué au Lycée Jean Monnet dans la banlieue chic de Bruxelles s’accompagnait de la prise en charge d’un service complet d’un enseignement du secondaire. J’avais donc à superviser l’enseignement de cinq classes pour les cours d’histoire-géographie, une sixième, deux quatrièmes et deux premières. Cela supposait donc de constituer pour les divers niveaux un

cours complet pour l'année. Cette immersion m'a permis d'acquérir les rudiments du métier d'enseignant et de confirmer mon goût pour la transmission du savoir. Si j'avais d'abord espéré une destination plus lointaine, la Belgique s'est finalement avérée passionnante. Et je crois qu'un an est insuffisant pour en faire le tour.

Parallèlement à mon inscription en thèse à Paris XII- Val de Marne, j'ai pu bénéficier d'un poste d'AMN (Assistant Moniteur Normalien), que j'ai effectué à l'Université Technique de Lille. Cette expérience m'a conduit à dispenser mes premiers cours universitaires, ce que j'ai fait avec beaucoup d'enthousiasme. Les 96 heures annuelles que j'assurais alors étaient remplies par des travaux dirigés pour les cours classiques du premier cycle : TD de géographie urbaine, TD de statistique, TD d'explication de documents géographiques avec une part essentielle dévolue à la carte topographique. Le monitorat, hormis les courtes formations au CIES (Centre d'initiation à l'enseignement supérieur), était de pure forme. Je n'ai vu mon tuteur qui était Jean-Pierre Renard, alors directeur des études de l'UFR qu'une seule fois.

La préparation de sorties de terrain dans la région mont poussé à découvrir dans les livres puis à analyser sur place les espaces qui vont de la côte d'opale à l'Avesnois. Il fallait évidemment en connaître un peu plus long que mes étudiants qui y avaient grandi et ainsi justifier ma nouvelle position. De cette époque je garde d'ailleurs un attachement certains aux paysages et aux hommes du Nord. A l'époque, Lille qui venait d'étrener sa gare TGV. Ma présence hebdomadaire me permettait de profiter du confort d'un mode de transport qui incarnait encore la nouveauté, mais qui ne manquait pas de peser sur mes ressources. L'accueil d'un Parisien, concurrent potentiel pour un futur poste de MCF, n'a pas été toujours facile. Organisation des TD de géographie urbaine, de statistique ou d'explication de cartes topographiques.

C'est par Brigitte Dumortier que j'avais connue à Lille que j'ai appris qu'un poste d'ATER en temps plein était offert à l'UFR d'histoire et de géographie de l'université d'Artois à Arras. Elle-même y enseignait comme maître de conférences. Ma formation initiale et le sujet des concours avait sans doute fait beaucoup pour mon recrutement. Il s'agissait rien moins que de structurer le cours pour la préparation aux concours du CAPES et de l'Agrégation qui portait cette année-là sur la transition de l'Europe médiane. J'ai donc passé une bonne partie de l'été à préparer mes cours que j'ai heureusement pu valoriser deux années de suite. A cela s'ajoutaient aussi pour la première fois des cours en amphi qui n'ont pas manqué de me faire une forte impression.

DEUG 1 TD Géographie humaine – Géographie urbaine

DEUG 1 TD Géographie physique (Topographie et biogéographie)

DEUG 1TD Géographie régionale du Nord-Pas-de-Calais

DEUG 2 CM Epistémologie de la géographie

DEUG 2 CM Géographie des transports

DEUG 2 CM Hydrologie fluviale

Concours CAPES/Agrégation : « L'Europe médiane en mutation »

Excursions pédagogiques : Thiérache-Avesnois, Boulonnais, Basse-Provence.

Interventions complémentaires

1997/1998 Chargé de cours sur le thème "Transports, Territoire et Logistique"

DESS Transports et Environnement, Université de Cergy-Pontoise (12 heures)

IUT Transports-Logistique, Université de Cergy-Pontoise (8 heures)

4.2 Premier poste à Strasbourg (1999 – 2005)

Mon tour de tour de France pour les auditions au poste de MCF mon conduit à Metz, Dijon, Nice, Marne-la-Vallée et à Toulouse. Comme la candidate qui travaillait sur les questions urbaines avait porté sa préférence Poitiers, j'ai eu la chance d'être retenu à Strasbourg. C'était mon premier oral et aussi mon premier choix. Les charges d'enseignement se portaient là encore essentiellement sur la préparation des étudiants historiens et géographes aux concours de l'enseignement secondaire (CAPES et agrégation). Mon parcours antérieurs avait su rassurer mes collègues et je pense que je me suis fort honorablement acquitté de ma tâche dans ce domaine. Cet engagement jouissait d'une faible considération auprès enseignants-chercheurs locaux, plus intéressés par la recherche que par un travail de compilation à recommencer chaque année, au grand dam des historiens qui voyaient ruinés leurs propres efforts pour soutenir leurs étudiants. Cette situation avait l'avantage de me laisser une assez grande liberté dans la coordination des interventions dont j'avais la charge. Dès la seconde année, il m'est apparu indispensable de structurer un pool de préparation avec les universités voisines pour réduire l'étendue des champs à couvrir et ainsi pouvoir se consacrer plus intensément sur un ou deux thèmes qui seraient alors mutualisés. Alors que Nancy ne souhaitait pas entrer dans le réseau, les collègues des universités de Metz et de Mulhouse ont répondu à ma proposition, à la satisfaction générale. Au cours des années, j'ai pu laisser les TD de première année de licence au profit de cours plus en rapport avec mes thèmes de recherche et mes questionnements à savoir l'épistémologie (en fait surtout une histoire de la discipline pour L2), l'aménagement et les transports.

Les années strasbourgeoises ont aussi coïncidé pour moi avec un fort investissement dans les structures de gestion de la faculté. D'abord pour les concours qu'il fallait coordonner avec les collègues de l'Université Marc Bloch pour les concours blancs. Au sein de la Faculté de Géographie ensuite, où la gestion se faisait de manière fort collégiale sous forme de réunions

de travail régulières. J'ai aussi participé à diverses commissions, Commission bibliothèque (j'étais alors responsable des achats pour la géographie) et Commission de spécialistes.

Hors les cours et leur préparation, la vie de l'université se déroulait dans les différents laboratoires, soit en géographie physique soit en géographie humaine (Image et Ville). C'était bien sûr un avantage incontestable alors que des universités provinciales plus petites ne parvenaient pas à atteindre les masses critiques pour porter un projet viable. Cela constituait aussi une configuration différente du LATTIS dont l'essentiel des membres étaient des chercheurs à temps plein. Mais le risque était aussi grand de vouloir trop inféoder la diversité des profils nécessaires à l'enseignement au projet de recherche collectif qui suppose une plus grande convergence des profils. L'équilibre étant difficile à maintenir, il s'est vite rompu. Les tensions qui en ont découlé n'ont cessé de croître jusqu'à mettre en péril la structure elle-même. Comme souvent dans ces cas-là, les questions de positionnement scientifique et les querelles de pouvoir s'alimentaient l'une l'autre. Progressivement la multiplication de projets et contre-projets a fini par occuper le plus clair de notre temps dans une atmosphère de plus en plus irrespirable de lutte larvée puis ouverte, les tentatives de conciliation de l'université puis du CNRS n'ayant pas abouti. Le contexte très tendu a ainsi contrarié l'émergence du groupe de recherche que nous formions et qui a fini par se disloquer. Moi-même sans perspective de recherche locale, je saisisais en 2005 l'opportunité de mutation qui m'était offerte et rejoignais l'équipe enseignante de Paris-Sorbonne à l'Institut de géographie de la rue Saint-Jacques.

DEUG 1 : TD de Géographie humaine

DEUG 2 : Géographie des réseaux (CM et TD)

Les termes de territoires et de réseaux se complètent plus qu'ils ne s'opposent, chacun représente un mode de fonctionnement spécifique de l'espace géographique. La logique de réseau repose sur le principe de la connexion. Elle implique la mise en relation de lieux et définit un espace topologique défini non plus sur la seule logique de contiguïté. Après la présentation de l'approche théorique des réseaux (théorie des graphes), le cours s'attache à montrer comment une géographie réticulaire permet d'analyser diverses logiques territoriales.

DEUG 2 : Histoire de la discipline, une approche épistémologique (CM et TD). Le cours présente les grandes étapes de la constitution du savoir géographique. Il est accompagné de l'étude de documents et de textes ainsi que de représentations cartographiques est l'occasion de rappeler à l'étudiant l'évolution historique et conceptuelle de la démarche géographique. Elle permet d'interroger l'évolution du discours et des pratiques du géographe dans la construction de son objet scientifique.

DEUG 2 : Encadrement de la sortie de terrain (en alternance Bade-Wurtemberg et Jura)

Licence : L'approche régionale en géographie

Maîtrise d'aménagement : Les transports et leur rôle structurant : une approche en urbanisme et en aménagement (CM). Le cours propose une réflexion sur les usages du transport dans les politiques publiques. L'accessibilité s'affirme aujourd'hui comme un des éléments-clés de l'espace et de ses usages dont les effets peuvent se lire aussi bien à l'échelle régionale qu'urbaine. A travers des approches théoriques et des analyses de cas, l'enseignement offert s'attache à montrer comment la gestion de la mobilité s'impose de plus en plus comme l'élément fédérateur d'une politique globale de l'aménagement du territoire.

Maîtrise d'aménagement : Histoire de l'aménagement (12h CM)

Le cours présente les principaux jalons du développement des pratiques et des réalisations pour l'aménagement du territoire. L'évocation et la comparaison des politiques en France et en Europe fournit l'occasion de revenir sur les pratiques à l'œuvre et permet d'évaluer les résultats obtenus en regard des projets initiaux. La perspective du temps long sert à mettre en évidence la construction des référents conceptuels et leurs évolutions. Il a pour but de donner à l'étudiant une culture de référence.

Préparation aux concours CAPES Histoire-Géographie – Agrégation d'Histoire

Cours sur la France - TD préparation aux épreuves écrites et orales, questions en partenariat avec les universités de Metz et de Mulhouse : les très grandes villes dans le monde, les montagnes dans le monde. TD : étude de documents géographiques

DESS Maîtrise d'ouvrage et projet urbain – INSA Strasbourg (2002 - 2003 – 2004) «Adaptation concurrentielle des réseaux de transport. Une approche de géographie économique appliquée aux transports ».

Programme inter universitaire en partenariat avec la Maison France-Japon (Programme d'études parrainé par la Fondation Renault 2001 – 2004 puis Programme 8) : « Géographie humaine et naturelle de l'Europe » et « Strasbourg in the European Space ».

Master en management public européen (Fachhochschule Kehl et IEP Strasbourg Université Robert Schuman) : « Verkehr in Europa unter D-F grenzüberschreitenden Aspekten / Les transports en Europe – Aspects transfrontaliers franco-allemands »

Encadrement de mémoires universitaires 2000- 2005

Maîtrise d'aménagement 2000 - 2001

Bassetti Frédéric et Masset Delphine, *Les transports scolaires dans le territoire de Belfort. Système politique et enjeux sociaux.*

Berger Julie, *L'influence d'une association de cyclistes urbains dans la politique cyclable d'une ville : l'exemple du Comité d'Action Deux Roues à Strasbourg.*

Douroux Muriel, *Le renouveau des transports publics dans les milieux à faible densité.*

Fierling Pierre, *Genèse d'un lieu d'interconnexion. Construction, enjeux et perspectives du pôle d'échange de l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim.*

Raguet Cédric, *Les politiques muséales en région Alsace.*

Rothéa Anne-Marie, *Création d'un réseau cyclable dans une petite ville : l'exemple de Bitché.*

Maîtrise d'aménagement 2001-2002

Dreyer Stéphane, *Tracés du tram-train dans le quartier de la gare, une comparaison par l'analyse multi-critères.*

Marlier Cathy, *Réaménagement et revalorisation des bâtiments voyageurs à Strasbourg et Metz.*

Maîtrise d'aménagement 2002-2003

Durand Arnaud, *Enjeux du développement des transports collectifs dans l'espace périurbain strasbourgeois. Identification des enjeux, évaluation des projets et mise en cohérence de l'urbanisation.*

Gerber Emmanuel, *Les parkings d'accès à la future gare TGV de Strasbourg.*

Ginguené Aurélie, *Les plans de déplacement d'entreprise (PDE) dans la région.*

Vermot David, *Le PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées) : un projet de développement touristique au service du territoire.*

Maîtrise d'aménagement 2003-2004

Litt Frédéric, *Déclinaison fonctionnelle des pôles d'échanges urbains. Analyse typologique à travers le cas strasbourgeois.*

Maître d'Hotel P., *Aménagement urbain et insécurité. Réflexion sur l'évolution de la conception des espaces publics à travers le cas de HautePierre.*

Mari Raphaël, *Les habitudes de stationnement résidentiel à Strasbourg. L'exemple du quartier sud de la Gare/Laiterie.*

Stiedel Anne, *Etalement urbain et accessibilité : l'automobile dans l'aire urbaine strasbourgeoise.*

Zurbach Vincent., *Transport Combiné conteneurs : quelle politique pour l'Alsace ?*

Maîtrise d'aménagement 2004-2005

Henriot Frédéric, *Quelle liaison de ferroutage pour soulager la Lorraine ?*

Huber Eve, *Les logiques territoriales de transports ferroviaires locaux. Comparaison des politiques en Alsace et dans le Pays de Bade.*

Kern Jean.-Baptiste, *Le Plan de Déplacement d'Etablissement du CG 67, l'exemple par l'apprentissage.*

Walter F, *Les effets territoriaux du report de PL en Alsace suite à l'instauration de la taxe kilométrique sur le réseau autoroutier allemand.*

Maîtrise de géographie 2003-2004

Dosser M., *Le projet train-tram, des propositions d'aménagement global pour le territoire luxembourgeois.*

Maîtrise de géographie 2004-2005

Beltran Julien, *Les enjeux urbains du réaménagement de la place de la gare à Mulhouse.*

Jaas Tom, *Positionnement et stratégie du Luxembourg dans l'Europe des transports.*

Wengler Vanessa, *L'usage des parcs publics à Bruxelles. Une approche géographique.*

DESS Aménagement

2003 Hunold-Vippey Alexandra, *Lieux culturels dans les marges urbaines et transport en commun.*

2003 Rabé Vincent, *Cahier des charges de l'étude interne Schéma Directeur d'Urbanisme Ferroviaire de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard.*

2004 Bauchat Frédérique, *Le Plan de déplacement d'entreprise : outil de management industriel ou outil de gestion de territoire ?*

2004 Zink Christophe, *Les enjeux de la région d'un PDU : le cas de Rennes Métropole.*

2004 Holniaina Sandra, *Etude de la circulation générale au sein de la commune de Reichshoffen.*

4.3 Retour à Paris : Paris-Sorbonne (septembre 2005)

Le poste proposé à la mutation me correspond assez étroitement : « Géographie économique et des transports, géographie de la logistique et de la distribution ». En termes de recherche, le pôle parisien permet une bien plus grande spécialisation. Il y pousse-même, autant pour l'enseignement que par la recherche. C'est un luxe que de nombreux collègues savent apprécier à sa juste valeur.

Mon arrivée à l'institut de géographie correspondait au départ du professeur Etienne Auphan qui avait eu la responsabilité du DEA Transports et Logistique, à la suite des professeurs Wackermann et Dézert. Une véritable filiation d'enseignants de l'est de la France était ainsi créée qui se d'ailleurs poursuit aujourd'hui avec Raymond Woessner qui a en charge la direction du master TLTE. L'ancrage dans un espace de transit et industriels qu'est l'Est de la France explique sans doute pour partie les choix thématiques de mes collègues et m'inscrivent dans une vénérable lignée universitaire.

Sans candidats, le poste de professeur avait été scindé en un poste de maître de conférences que j'allais occuper et un poste de professeur associé (PAST), fonction qu'allait remplir Jacques Charlier. Le véritable bonheur de ces années a été le partage des responsabilités du master avec Jacques Charlier puis avec Patrice Salini. Il faudrait sans doute plus précisément parler d'un compagnonnage dans une confiance mutuelle. Il nous a fallu entreprendre un grand travail de restructuration de la formation. La réforme LMD cherchait à approfondir le caractère professionnalisant de la formation tout en l'ouvrant à des étudiants issus de licence. Il fallait donc à la fois concevoir une première année d'acculturation aux transports et renforcer en seconde année l'orientation professionnelle des études, avec un stage et un mémoire universitaire de fin d'étude. Cette montée en puissance exigeait aussi un fort

renforcement des horaires afin d'assurer un bagage suffisant pour les étudiants. C'était donc assurer à deux le pilotage assez lourd d'une formation qui recourt largement à des intervenants extérieurs (pour près des trois quarts) dans des domaines très variés (économie, droit, gestion etc.), du recrutement initial au diplôme de master 2. Vu l'importance et la diversité des cours à assurer, il a fallu adapter mon emploi du temps à cette nouvelle demande dans divers domaines du transport. L'investissement dans des cours de champs différents m'a permis d'approfondir un grand nombre des thématiques du champ à couvrir.

Les liens historiques qui avaient rapproché l'Ecole Supérieure des Transports et l'Université Paris-Sorbonne ont été particulièrement précieux. Ils ont permis d'offrir des cours d'application aux étudiants de M1 et de créer de nombreuses passerelles entre les formations. Des démarches conjointes d'internationalisation de la formation ont même été engagées en commun. Ces années ont donc été très enrichissantes. Elles m'ont permis de prendre la mesure de la mise sur pied d'une formation professionnalisante. Outre les cours qui occupaient l'essentiel de mon service c'était aussi plus d'une cinquantaine d'étudiants à suivre. A quoi est venu s'ajouter l'encadrement de nombreux mémoires de fin d'étude. L'aspect positif de ce fort engagement pédagogique est assurément les liens personnels qui se créent entre les enseignants responsables et les étudiants au cours des deux années de formation. Ils apportent une chose précieuse qui fait peut-être défaut à l'université de masse : le lien pédagogique personnalisé que les nombreuses sorties de terrains permettent encore de raffermir.

Après six années d'engagement intense et afin de me permettre de consacrer plus de temps à la recherche, le directeur de l'UFR de géographie et d'aménagement Guy Chemla a soutenu ma demande de détachement pour trois ans dans l'UR SPLOTT de l'IFSTTAR.

Liste des cours assurés

COURS GENERALISTES

Géographie de l'Union européenne (L2 CM-TD 39h), 60 étudiants. L'Europe est aujourd'hui marquée par un processus de territorialisation inédit. L'Union à 28 est en effet un espace largement indéterminé. Des formes concurrentes de pouvoir et de projets sont appelées à redéfinir leurs assises et leurs légitimités. Les hésitations avec lesquelles s'organise cet ensemble en cours d'intégration renvoient toujours à l'hétérogénéité territoriale héritée, qu'elle soit politique, économique ou culturelle. C'est donc sur ces réalités contemporaines et leurs évolutions que l'enseignement propose une analyse géographique.

Géographie des transports (L3 CM-TD 39h), 15 étudiants. A travers les systèmes de mobilité, la géographie des transports porte sur l'étude des transformations qui affectent l'organisation de l'espace. Aussi la desserte d'un territoire et son évolution mettent en jeu diverses dimensions spatiales de l'action humaine, qu'elle soit économique, politique ou technique. Mais au-delà d'une approche thématique, abordée ici par les différents modes de transport, l'ambition du cours est aussi théorique, dans la mesure où il cherche à systématiser

l'articulation entre deux expressions de l'espace géographique : le territoire, où prédominent le principe de contiguïté et le réseau où domine le principe de connexité.

TD de géographie régionale (39h TD par groupe L2), 35 étudiants. En appui du cours magistral, les travaux dirigés viennent illustrer les principales étapes de la construction d'un concept qui a été successivement renouvelé. Partant des textes de références pour chacune des approches, ils permettent d'envisager un regard sur les grands courants de la discipline géographique et les fondements épistémologiques qui les portent : la question des grandes régions naturelles, l'apport et limites de la géographie vidalienne, pouvoir et découpage régional, la région polarisée, la région système, région et représentation.

TD de géographie économique (39h TD par groupe L1), 35 étudiants. A travers l'étude de divers cas tirés de textes de journaux, de cartes, d'analyses statistiques ou d'extraits de revues scientifiques et d'ouvrage, il s'agit d'initier les étudiants à la dimension géographique des activités économiques, de leur localisation aux échanges qu'ils suscitent et aux territoires qu'ils produisent.

COURS DE SPECIALITE (MASTER TLTE)

Approche modale des transports (M1) 28 h CM, 25 étudiants. La configuration modale des systèmes de transport de marchandises. 5 ETC (13 séances Cours-TD de 2h30). L'enseignement proposé offre une perspective structurée du transport de marchandises à partir de la notion de mode de transport. Cette référence fondatrice permet en effet de rappeler les spécificités de chaque secteur de l'activité dans ses composantes économiques, techniques et professionnelles. Après un cadrage général sur la notion de mode, les différents transports sont successivement détaillés, l'aérien, la routier, le ferroviaire et la voie d'eau. Dans chaque approche, les stratégies économiques des entreprises du secteur seront replacées dans une perspective nationale et européenne.

Transports et aménagement (M1) 20h CM, 25 étudiants. En modifiant l'accessibilité, l'infrastructure de transport fonctionne comme un puissant moteur de transformation et de différenciation des territoires. Cependant les relations de causalité systématiques sont malaisées à mettre en évidence. Aussi l'effet structurant des infrastructures de transport invoqué, mérite-t-il d'être interrogé et nuancé à la lumière des réflexions théoriques et de l'interprétation des transformations observées. L'analyse de politiques mises en œuvre à différentes échelles permettront dans cet enseignement d'envisager l'effet structurant de l'infrastructure de transport, mais aussi ses limites. Le cours peut se concevoir comme le complément de l'UE portant sur les mobilités urbaines qui aborde le transport public sous l'angle de l'exploitation et des pratiques de l'utilisateur.

Initiation à la logistique (M1) 20h CM, 25 étudiants. Le cours propose de développer les principaux concepts liés à l'approche logistique dans l'organisation du système de production. Il revient sur les concepts et outils mobilisés par cette démarche. L'analyse du marché français et européen permet de mieux cerner les acteurs et les périmètres d'une activité de plus en plus externalisée. Les autres thèmes permettent d'aborder différentes échelles d'analyse des fonctions au sein l'entrepôt, la gestion de l'immobilier logistique, les

questions d'aménagement du territoire d'un point de vue logistique et enfin la question de la distribution urbaine.

Echanges européens (M2) 15h CM, 30 étudiants. Il s'agit du premier volet d'un cours qui aborde par ailleurs la géographie des transports internationaux (aériens et maritimes). La partie qui m'incombait portait sur la dynamique des échanges européens abordant divers entrées : de la politique d'intégration de l'UE et ses répercussions en termes de flux dans un espace encore fragmenté. Puis sont évoquées des approches plus modales qui permettent de donner une lecture solide de l'actualité et des enjeux des transports à l'échelle continentale.

(Co)-Encadrement de sorties de terrain M1 et M2 (de 1 à 3 jours) : Hub de Fedex (Roissy Charles de Gaulle), Sortie transports publics dans le Rhin Supérieur (Karlsruhe, Strasbourg, Mulhouse, Freiburg, Bâle), Sortie Transport et Logistique dans le Nord Pas de Calais, sorties de terrain avec le professeur Charlier : les ports de la Vallée de la Seine, Anvers/Rotterdam, Anvers/Zeebrugge/ Strépy-Thieu, Ports de Paris, Agence Calberson (Gennevilliers), Sogaris, Marché d'Intérêt National (Rungis), Plateforme BSH- Bosch und Siemens Hausgeräte (Gretz-Armainvilliers).

Liste des mémoires de M2 encadrés

Année 2006 Master (8)

BRISSIAUD Xavier : *Intérêts stratégiques et opérationnels de la maîtrise du transport dans le secteur automobile.*

COJOCARU Monica : *Mondialisation et logistique Renault.*

GUE Emmanuel : *La logistique du débarquement en Normandie (6/06/1944).*

LATOUR Loïc : *L'appel d'offres dans les transports urbains de personnes. Processus et stratégies appliquées dans le choix de délégation de service public de l'agglomération tourangelle.*

LEBLANC Aurélie : *Le défi des transports et de la logistique de demain en France : l'environnement.*

LI Bailing : *Les équipementiers chinois : une source d'approvisionnement pour l'industrie automobile internationale ? L'examen d'un projet de sous-traitance en Chine de FAURECIA.*

SEVIN Jean-Claude : *L'accès au marché mondial des pays de l'Arc Atlantique en trafics conteneurisés.*

WARIN Nicolas : *Les transports de combustible irradié face à la libéralisation ferroviaire.*

Année 2007 Master (8)

AUFRERE Vincent : *Plate-forme logistique : productivité des manutentionnaires et erreurs humaines.*

BASTILLE Régina : *Concurrences et coopérations sur le marché ferroviaire libéralisé.*

DAYLIES David : *La gestion des flux retour en hospitalisation à domicile : une problématique d'acteurs.*

KERAMBRUN Annie : *Le transport routier de marchandises face au défi du développement durable.*

NOUVEL Isabelle : *La gestion et la maîtrise des risques chez un transporteur de matières radioactives : L'exemple d'Areva.*

PLICHTA Marcin : *Logiciel de gestion d'entrepôt (WMS), l'exemple de Manhattan Associates 16/20*

RUBY Cécile : *Soutiens et obstacles juridiques au développement des shortlines en France.17,5/20*

TOSTEE Clémentine : *Comment garantir la traçabilité et la fiabilité des acheminements ferroviaires réalisés par Fret SNCF? 16/20*

Année 2008 Master (7)

DAIRON Olivia : *La culture cheminote fret à l'épreuve de la productivité. Réforme et réorganisation de la Direction Fret Normandie Ile-de-France.*

DURAND Grégory : *La logistique du commerce électronique, un contexte favorable à l'émergence de nouveaux acteurs.*

GILIBERTO Anthony : *Logistique inverse et collecte des déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE).*

HERBRETEAU Adeline : *Reverse logistique des DEEE. Structuration d'une filière et recherche de création de valeur ajoutée pour les prestataires logistiques.*

TOCHE Guillaume : *La gestion mutualisée des approvisionnements, levier de création de valeur pour les prestataires.*

TOLOK Natalya : *Définition d'une politique de sous-traitance dans le secteur de la commission de TRM. L'exemple de GEFECO dans les PECO.*

VLACHOPOULOS Stéphane : *Est-il pertinent de choisir un Global Player comme partenaire logistique ?*

Année 2009 Master (7)

ACHI Hacène, *L'efficacité logistique : levier de performance pour l'équipementier automobile.*

DIAGNE Marieme : *La distribution automobile et les répercussions du règlement européen 1400/2002.*

KEITA Salimata : *GEC-Carex : les difficultés du groupement de chargeurs européens de fret aérien à construire l'offre de service aéro-ferroviaire dans un contexte de libéralisation.*

LEMAIRE Steeve : *Desserte ferroviaire de proximité. Quelles opportunités lilloises.*

LEONACHE William : *Transport et développement durable. L'organisation de la collecte des déchets ménagers, incidences sur la gestion de flotte. Etude de cas.*

NAIT DAOUD Farid : *Une organisation logistique à l'aune des stratégies d'alliance industrielles : Les plates-formes communes dans le secteur automobile.*

SILIE Luc : *L'optimisation de la livraison de produits périssables. Le cas d'un grossiste à service complet en fruits et légumes et marée, Pomona Terre Azur en Ile de France.*

Année 2010 – Master (7)

BALBOA Rodrigo : *Les synergies logistiques au sein de l'alliance Renault-Nissan.*

BERTHEMY Etienne : *La construction d'une infrastructure urbaine de transport et les adaptations logistiques induites à l'heure du développement durable. L'exemple du groupement Tram Reims Construction.*

DUTERTRE Amandine : *L'avenir du transport fluvial en France. Peut-il s'imposer comme un moyen de transport à part entière pour le pré – export – acheminement portuaire ?*

GERMAIN Carla : *Logistique du changement de spécification de produits pétroliers.*

LAURENT Edmée : *Fret ferroviaire en territoire portuaire : quelles stratégies pour les grands ports maritimes français ?*

WU Zhifang : *De Lean Production à Lean Supply Chain : application du Lean dans la Supply Chain.*

ZHANG Meimei : *Les transitaires aériens en Chine.*

Année 2011 – Master (4)

LECUYER Matthieu : « Classe affaires ou Business Jet : Quel choix pour le voyageur aérien d'affaires ? »

MESNIL Sylvain : « Le Grand Jeu » autour du ferroviaire afghan.

SAOUD Meriem : *Comment maîtriser les changements au sein des entrepôts logistiques.*

VERNON Alix : *DB/SNCF : le choix de la coopération.*

Comme chercheur à l'IFSTTAR – Master (2012 – 2014)

BASTIDE Jessica : *De la culture du blé à l'exportation de la farine. Comment la chaîne logistique francilienne peut-elle améliorer sa position ? Le cas des Grands Moulins de Paris (juin 2014).*

GERBAUD Helen : *Le transport de fret urbain par voie d'eau, l'expérience britannique*

LECOMPTE Axel : *Le port dans son environnement urbain : Evaluations, enjeux et gestion des relations de voisinage à travers la comparaison de Choisy-le-Roi (94) et de Clichy (92).*

MORALES Juan : *La structuration de l'offre tarifaire dans la grande vitesse européenne.*

MOURINO Daphnée : *Ports fluviaux et logistique urbaine dans l'agglomération parisienne.*

Participation à des jurys de thèse

ULLMANN Charlotte, juin 2006 (Dir. Gabriel DUPUY), *Les politiques régionales à l'épreuve du développement numérique : enjeux, stratégies, impacts*, Université Paris1 Panthéon Sorbonne, thèse de géographie.,

SEVIN Jean-Claude, septembre 2011 (Dir. J.-C. Ziv), *La desserte maritime et terrestre de l'Europe en trafics conteneurisés à l'horizon 2030*, Conservatoire National des Arts et Métiers.

MIGLORINI Sonia (Université fédéral du Parana, Brésil). Accompagnement du travail de thèse en co-tutelle.

AUTRES COURS PROFESSES

IREST – Paris 1 : Tourisme et transports, M2 (depuis 2007), 20 h CM, 25 étudiants

Paris Sorbonne - UFR Etudes hispaniques : Initiation à la logistique internationale, M2 (2008, 2009, 2010), 15 h CM, 30 étudiants

Sorbonne Abu-Dhabi : Géographie de l'Europe et géographie de la France, L3 (2010, 2012, 2014) 30 h CM-TD, 15 étudiants

ENPC - Master UAT : Vers une renaissance du transport fluvial ? M2 (2011 – 2012 – 2013), intervention dans le cours Transport maritime et fluvial, 3h CM, 50 étudiants

Université d'Artois- Transport-logistique et aménagement – M1 (2014) 20 h CM, 10 étudiants

Responsabilité administrative

Membre du conseil d'UFR à Paris et Strasbourg

Membre de diverses commissions de spécialistes

5. Projections européennes et globales

5.1 La construction d'un espace européen des transports. Du principe de souveraineté territorial aux modalités de son dépassement.

La rédaction du texte original de mon habilitation m'invitait à un travail de synthèse important qui permet de lancer dans une réflexion restée jusque-là le point d'horizon de mes travaux de mes recherches : la traduction territoriale de la politique européenne des transports. Cette recherche inédite permettait de replacer mes travaux sur les espaces de contact frontalier des réseaux dans une perspective nouvelle : celle de l'échelle géographique qui met en jeu les acteurs gouvernementaux et la structuration des espaces nationaux ou continentaux. Jusque-là, l'entrée transfrontalière faisait la part belle aux dispositifs techniques et aux acteurs (trans)-frontaliers, à l'échelle urbaine ou régionale tout au plus. Le terrain d'étude constitué par le Rhin supérieur offrait en ce sens une très grande richesse de cas et de pratiques. Une option pouvait être d'approfondir après bien d'autres, la notion de frontière, notamment (Foucher, 1986¹² et 1991¹³) (Groupe frontières, 2004)¹⁴ (Reitel, 2010)¹⁵ (Foucher, 2011)¹⁶ ou celle plus générique et plus orientée vers l'analyse spatiale du concept d'interface (Brunet, 1967)¹⁷, (François, 2002)¹⁸, (Gay, 1995)¹⁹, (Groupe Interfaces)²⁰. Les références bibliographiques à peine esquissées ici, soulignent à quel point le terrain étant déjà très balisé sur le thème. Aussi je me suis orienté vers une lecture privilégiant plus une lecture thématique, celle des politiques de transport comme révélatrices de la construction politique et territoriale de l'Europe. Cette recherche avait aussi l'avantage de mieux cadrer avec mes préoccupations du moment, plus centrées sur l'intégration européenne et ses effets à la lumière des dispositifs juridiques et techniques dans les systèmes de transport.

Par rapport à la lecture consensuelle que portent la plupart des textes issus de la Commission, il s'agissait de comprendre de manière critique et dans une perspective historique, les mécanismes de la décision politique communautaire et ses évolutions. Très vite, il fallait se rendre à l'évidence : pour comprendre comment se structurent les systèmes de transport, il

¹² Foucher M., *L'invention des Frontières*, FEDN, 1986.

¹³ Foucher M., *Fronts et Frontières, un tour du monde géopolitique*, Fayard, 1988.

¹⁴ Groupe Frontière, Arbaret-Schulz C., Beyer A., Piermay J.-L., Reitel R., Selimanovski C., Sohn C., Zander P., "La frontière, un objet spatial en mutation.", *EspacesTemps.net*, 29.10.2004, <http://espacestemp.net/document842.html>

¹⁵ Reitel B., *Villes et frontières : un jeu de construction de territoires*, HDR, Université de Nanterre, 2010.

¹⁶ Foucher M., *L'Obsession des frontières*, 3e édition, Tempus Perrin, Paris, 2012.

¹⁷ Brunet R., *Les Phénomènes de discontinuité en géographie*, Éditions du CNRS, Paris, 1967, 117 p.

¹⁸ François J.-F., « Contexte théorique de la notion de discontinuité géographique », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Systèmes, Modélisation, Géostatistiques, document 214, mis en ligne le 13 mai 2002, consulté le 14 juillet 2014. URL : <http://cybergeo.revues.org/3472> ; DOI : 10.4000/cybergeo.3472

¹⁹ Gay J.-C., *Les Discontinuités spatiales*, Economica, Paris, 1995, 212 p.

²⁰ Groupe de recherche « interfaces » (UMR 6012 Espace), « L'interface : contribution à l'analyse de l'espace géographique », *L'Espace géographique* 3.2008 (Tome 37), p. 193-207.

fallait revenir aux origines du projet européen, percer le mystère d'une naissance tardive d'une politique commune pourtant déclarée décisive dans le projet européen. Cela revenait aussi à mettre en lumière la genèse nationale des territoires nationaux, à la fois comme éléments de base du puzzle européen, mais aussi comme élément de comparaison dans la genèse de territoires politiques. Le processus d'unification méritait une analyse particulièrement attentive dans l'avènement territorial des Etats fédéraux. La compréhension de l'espace européen des transports relève en fait d'une genèse longue, largement structurée par les cadres nationaux toujours actifs, puis par les arrangements intergouvernementaux successifs. La politique commune des transports apparaît comme projet ultérieur bien plus tardif qui tend à réinterpréter et à intégrer des héritages assez hétérogènes et encore largement structurants. Et c'est dès par cette tension, aussi lisible dans les structures institutionnelles, que j'ai choisi de définir l'espace européen des transports.

La politique communautaire définit deux niveaux d'intervention. Celui de l'encadrement du marché qui relève des méthodes communautaires et définit une prééminence marquée des instances européennes. Pour les services, le choix d'une régulation par le marché reposait au fondement même du Traité de Rome. Toutefois la singularité du secteur des transports ne s'atténue que très progressivement à la faveur d'un mouvement de libéralisation d'abord interne à chaque Etat, puis porté par une tendance collective des exécutifs nationaux et par la Commission Européenne qui y voyait la possibilité d'accélérer l'intégration et d'affermir la compétitivité de l'économie. Cette ambition n'a pas été sans contreparties négatives. Hors du dispositif communautaire, la mise en concurrence approfondie à partir de 1986 à l'échelle de l'Union met aussi en concurrence les dispositifs sociaux et fiscaux qui relèvent du droit des seuls Etats et qui ne disposent d'aucune mesure d'harmonisation. Accentuée par le manque de contrôle et la difficulté de les mettre en œuvre, cette situation ne va pas sans créer de véritables tensions, que l'ouverture à l'Est en 2004 et la crise de 2008 continuent d'approfondir, notamment dans le secteur du transport routier.

Le second niveau d'intervention est celui de l'infrastructure de transport. Ici, la responsabilité de la gestion, du financement et le choix d'investissement demeurent aux mains des Etats. Le choix de la taxation de l'usage de l'infrastructure jusque-là largement portée par le contribuable souligne le maintien d'une lecture nationale du réseau, voire la réémergence de politiques privilégiant les intérêts nationaux. On peut à ce titre rappeler les politiques tarifaires des pays de transit du nord de l'Europe qui cherchent à facturer les coûts imposés à leur position de transit.

A l'inverse, le Traité de Maastricht a doté la Commission de nouveaux leviers d'action avec la définition d'une politique propre pour les réseaux transeuropéens de transport. L'incitation qui est pour le moment essentiellement financière, n'en demeure pas moins réelle. La progressive définition d'un RTE-T restreint et coordonné donne par ailleurs une meilleure visibilité et indirectement une nouvelle légitimité aux instances européennes. La cohérence postulée du réseau demeure pour le moment largement virtuelle car elle repose fondamentalement sur la coopération des Etats et dépend donc de leurs bons-vouloirs. Cette situation d'autonomie relative des acteurs nationaux ne conduit pas forcément à une interprétation géographique. La mise en concurrence des grands projets européens est un

aiguillon efficace pour faire avancer certaines réalisations transnationales. Le pouvoir d'incitation dont dispose désormais la Commission lui octroie de fait une nouvelle possibilité d'action dans le domaine. Elle est financière on l'a vu, mais aussi conceptuelle depuis que l'UE est en passe d'influencer les politiques nationales par un discours et une nouvelle vision des réseaux, selon une hiérarchie plus explicitement européenne. Cette position se traduit dans les projets et les cartes qui véhiculent une représentation par rapport à laquelle les Etats doivent se positionner. Par ailleurs de plus en plus de concepts et de schémas sont progressivement intégrés dans les planifications nationales.

Derrière cette lecture et pour mieux en cerner les tenants et les aboutissants, il est nécessaire de revenir aux mécanismes politiques qui animent la construction européenne. Les rouages de la décision communautaire sont complexes et ne peuvent s'appréhender sans le nécessaire recul historique, celui de la CEE puis de l'UE envisagé sous l'angle de la politique commune des transports. Il est nécessaire de bien comprendre quels ont été les moments-clés et comment ils viennent transformer un contexte donné. Parfois l'environnement politique conduit à freiner durablement un objectif préalablement fixé. L'histoire de la très tardive mise en place de la politique commune des transports arrêtée lors du Traité de Rome avec les ambiguïtés initiales du texte mérite d'être rappelée. Mais cette étape ne résume pas à elle seule le cheminement parcouru par les Etats dans le progressif exercice de définition de règles partagées. Pour l'appréhender complètement, il faut revenir sur l'histoire longue de la place des systèmes de transport dans la construction des souverainetés nationales et leur dépassement. Le secteur des transports, particulièrement sensible à l'influence des pouvoirs publics est un miroir utile pour rendre compte d'un long cheminement politique. Il met en jeu à la fois l'ajustement de philosophies et de traditions politiques différenciées et la progressive transcription dans le droit des équilibres et des compromis qui ont pu être atteints. La construction européenne est en fait plus longue et plus complexe que les seuls mécanismes communautaires posés par le Traité de Rome. Bien sûr, ces derniers n'en demeurent pas moins centraux et constituent véritablement un apport original de l'UE dans l'orientation des structures étatiques. Le rapport étroit que le système de transport entretient avec le pouvoir politique est très lié à son potentiel territorial, c'est-à-dire à sa capacité instrumentale de structurer et d'orienter l'espace et les échanges à des fins de coordination et de contrôle. En favorisant des effets de proximités ou de ruptures spatiales et organisationnelles, les transports permettent d'orienter sinon de fonder politiquement l'existence d'unités spatiales cohérentes.

Le thème majeur de la partie inédite de ce travail d'HDR aborde la mise en œuvre progressive et les limites de la politique commune des transports comme un processus de *territorialisation* d'une entité politique encore émergente, l'Union européenne. Il s'agit bien en effet d'un processus de construction d'un domaine d'exercice spécifique de l'autorité territoriale. Et dans la mesure où le système de transport constitue un levier pour l'encadrement politique et le pilotage d'un espace, cette évolution est tout à fait révélatrice de la structuration d'un pouvoir européen. Ses sources sont hétérogènes comme nous l'avons rappelé, à la fois communautaires (décisions prises à la majorité qualifiée s'imposant aux législations nationales et relevant d'une initiative propre bien qu'encadrée par les chefs d'Etats), intergouvernementales (accords ponctuels circonscrits et souvent techniques, bi- ou

multilatéraux) et décisions que nous pourrions qualifier de coopération dans une perspective européenne (convergence volontaire des Etats pour approfondir la cohésion au sein de l'UE). Cette dernière ne se distingue pas de la seconde, mais s'inscrit fondamentalement dans un horizon européen de cogestion). Ces principes globalement convergents reposent sur des principes politiques différenciés et peuvent localement demander des ajustements dès lors que leurs champs d'intervention se recoupent. Enfin, il faut aussi évoquer les choix non-coopératifs dans l'organisation des systèmes de transport, structurés par des héritages passés, des omissions souhaitées ou non.

Le travail engagé et la grille de lecture proposée doivent être compris comme programmatiques. Il y a là tout un champ d'étude encore à peine esquissé dans la recherche sur les relations qui lient les organisations internationales de type intergouvernementales dans les transports avec la Commission et plus particulièrement la DG Move. Les éléments que nous avons pu rassembler pour Eurocontrol (Beyer, 2008) et les entretiens que nous avons pu avoir à diverses reprises avec des représentants de la Commission Centrale pour la Navigation sur le Rhin (CCNR) méritent d'approfondir et d'étayer cette hypothèse. D'autres pistes pourront bien sûr être suivies pour illustrer l'eupéanisation des politiques de transport et la progressive territorialisation de cette dernière.

5.2 Poursuite de l'investigation sur les interconnexions transfrontalières et les salariés mobiles dans les transports

Même si les différentes échelles géographiques et politiques doivent être convoquées pour dresser un paysage complet du système des transports en Europe, les espaces frontaliers et l'interconnexion effective des dispositifs nationaux demeurent des observatoires particulièrement sensibles à ces évolutions et jouent assurément le rôle de chambre d'écho aux diversités intracommunautaires et aux politiques européennes menées. En cela, j'entends à l'avenir pouvoir poursuivre leur analyse. Les points de contacts constituent en effet autant de points critiques qui permettent de mettre en évidence des dispositifs d'adaptation des systèmes territoriaux (ou au contraire leur inadéquation partielle). L'analyse des dynamiques en cours de définition permettra de croiser la question de la structuration des grands couloirs de transit européen avec l'équipement et les politiques transfrontalières.

Les mécanismes et les conditions de réalisation d'une plus grande interopérabilité technique et humaine méritent qu'on s'y arrête. Les futures recherches à mener s'intéresseront ainsi particulièrement au rôle de la dimension interculturelle dans ces mécanismes. La pratique des langues et les éventuels effets de coupure méritent d'être abordés dans le transport notamment dans le transport fluvial et ferroviaire. Dans une lecture plus sociale de l'espace européen, la question de la spatialité des populations salariées mobiles et leurs pratiques des territoires sont trop peu analysées, alors même que le phénomène gagne en ampleur. C'est ici plus le secteur du transport routier de marchandises qui mérite d'être convoqué. Comment vivent les routiers internationaux et quelles adaptations spatiales mettent-ils en œuvre pour s'adapter au nouveau

contexte concurrentiel ? Cette analyse appelle en contrepartie une compréhension des stratégies de positionnement des grandes entreprises européennes de transport et de logistiques dans l'adaptation de leur gestion à l'hétérogénéité économique, sociale et réglementaire des pays de l'UE.

5.3 La comparaison franco-allemande des politiques publiques de transport

Au-delà du seul contexte transfrontalier, la comparaison transnationale semble être une piste de réflexion porteuse. Le champ d'application franco-allemand dans la comparaison des politiques publiques est particulièrement sollicité. Le développement divergent des trafics dans le fret ferroviaire suite à la libéralisation dans un cadre européen a été très remarqué. Certaines recherches et expertises que nous avons pu mener montrent que le travail à effectuer dans le domaine reste important et s'avère riche d'enseignements. Mais la comparaison à bon escient est difficile à pratiquer. Appliquée de manière sommaire, elle conduit souvent à des raccourcis erronés dans leur interprétation. Il faut en effet avoir à l'esprit le caractère de système que les transports constituent avec les territoires productifs et les décisions politiques. Ils s'inscrivent de surcroît sans un développement lent et des stratégies d'investissement dans les infrastructures qui doivent s'interpréter dans la durée. Aussi le recul et la perception des choix passés, parfois des erreurs ou des errements méritent d'être rappelés et mise en perspective, alors que bien souvent la comparaison de chiffres bruts, hors contexte demeurent très partiels. Aussi les comparaisons ponctuelles terme à terme ne permettent pas assez de tirer tout le fruit pour orienter utilement des choix stratégiques. Elles ne se focalisent que sur le résultat ponctuel.

Cette démarche trouve toute sa place dans les relations engagées dans le projet de partenariat de l'IFSTTAR avec le DLR (*Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt*) de Berlin. La participation à des séminaires franco-allemands annuels permet de nouer des contacts personnels entre chercheurs et à conduit à développer un projet de recherche sur les circuits de distribution (dont l'évolution du e-commerce) comparant les deux pays. Ces travaux devraient monter en puissance en 2014 avec la création d'une équipe associée internationale.

5.4 Le Rhin dans l'analyse systématique des couloirs européens de transport

Un autre terrain d'observation me semble particulièrement porteur, celui du corridor rhénan. Mes travaux antérieurs m'ont permis d'envisager des réalisations ponctuelles, surtout dans la partie méridionale, le Rhin supérieur que j'ai progressivement complété par une connaissance approfondie des territoires et de l'aménagement logistique au Benelux. Les diverses sorties d'étude pilotées par Jacques Charlier et les développements de l'ANR Fluide tant sur le transport fluvial proprement dit que sur la problématique de structure des arrière-pays maritimes ont été moteur dans cette perspective. Disposant désormais de nombreux éléments de la chaîne, il me reste à développer une compréhension plus globale du système que forment les espaces rhénans dans le cadre européen. Différentes études seront menées visant à

aboutir à une meilleure connaissance du fonctionnement de cet axe par lequel transite la moitié des échanges méridiens en Europe.

Les opérateurs de transport se sont emparés de cette problématique de longue date dans la perspective de réalisations de services efficaces de transport de conteneurs (Beyer, 2011). Les autorités portuaires leur ont emboîté le pas, en se regroupant pour répondre aux enjeux, conduisant à d'importants phénomènes de rapprochement entre les ports intérieurs et les ports maritimes. Les types de coopération sont très variables et vont de la fusion, à la marque commerciale commune. Les logiques relèvent souvent de différents niveaux territoriaux et fonctionnent selon des schémas de coopérations emboîtées (Beyer, Lacoste, Lécuyer, 2012). Parmi ceux-ci, il faut bien sûr noter le rapprochement des ports fluviaux du Rhin supérieur, une démarche au demeurant soutenue par les instances européennes dans le cadre des RTE-T. Ce phénomène relativement récent semble bien indiquer un changement d'échelle notable. Les travaux entrepris m'engagent à poursuivre dans ce sens. Et je peux compter ici sur les nombreux contacts professionnels auxquels m'ont amené mes recherches précédentes, notamment un compagnonnage de plusieurs années avec le port de Strasbourg et l'ADEUS (Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise). Mes travaux sur le Rhin m'ont également conduit à m'engager au sein d'un groupe international de chercheurs sur l'histoire économique du Rhin, réseau international animé par les universités de Rotterdam (Hein A.M. Klemann et Ben Wubs) et de Francfort (Ralf Banken) : *A Rhine Economy, 1850-2000*. Les colloques annuels qui se tiennent dans les villes des différentes institutions impliquées sont l'occasion d'intéressants échanges scientifiques ; ils m'ont permis de considérer la puissance du lien qui lie l'économie néerlandaise à l'économie allemande et d'aborder les questions frontalières et de la souveraineté des Etats sous l'angle de l'intégration économique. Les travaux thématiques actuellement esquissés avec la logistique du charbon dans l'espace rhénan s'inscrivent pleinement dans cette optique.

Curieusement, bien que central dans une perspective européenne, cet espace n'a pas encore fait l'objet de beaucoup de travaux de recherche universitaires en tant que tels. En géographie, il faut remonter aux travaux d'Etienne Juilliard²¹ pour trouver une synthèse de référence sur le sujet. Sur ces bases qui restent solides, un travail d'actualisation mérite d'être entrepris, peut-être que la forme d'un atlas s'avèrerait le plus approprié. En termes de transport, des études ont été engagées, notamment à travers des financements Intereg IV B dans le projet Code 24 (Programme du Nord-Ouest). Lancé en 2010 pour 5 ans, il associe divers experts et autorités publiques au sein d'un même groupe de réflexion et de recherche. Les ports de Rotterdam, Duisbourg-Essen, Strasbourg et de Gênes, les universités d'Utrecht, de Zurich, de Turin et de Milan, des collectivités territoriales *Regionalverband* Ruhr, Essen, FrankfurtRheinMain, ville de Mannheim et de Karlsruhe, cabinet d'étude Transcare, de nombreux centres de formation. Il s'agira donc de suivre les travaux des experts mobilisés et selon les thèmes abordés m'y associer dans la suite qui pourra être donnée à ces travaux.

²¹ Juilliard E., *L'Europe rhénane*, Paris, Colin, 1968.

5.5 Systèmes et politiques de transport dans les intégrations régionales

Après avoir analysé les enjeux et les modalités de l'intégration d'un espace particulier, celui de l'UE par la question des transports, il est intéressant de comprendre comment cette problématique est abordée par les autres grands ensembles économiques régionaux. En d'autres termes, de quelle manière la question de compatibilité technique et de coordination politique sont-elles envisagées dans le cadre de l'ALENA, du MERCOSUR ou de l'ASEAN pour ne citer que les exemples les plus emblématiques d'entre eux ? Dans une première estimation, on dénombre en effet près d'une trentaine de zones d'intégration économiques à travers le monde. Cette ambitieuse démarche revient alors à tenter de rebâtir les connaissances acquises sur une base de généralisation et ainsi de questionner « l'exceptionnalité européenne ». A ce stade, il est difficile de voir jusqu'à quel point une démarche conduisant à une théorie généralisable est envisageable. D'autant plus que tous les espaces d'intégration régionale n'ont pas forcément développé une politique de transport spécifique et peuvent s'appuyer pour leurs échanges sur les accords internationaux déjà en vigueur.

En tout cas, cette approche de portée plus large permet de questionner l'apparente singularité européenne quant à la philosophie politique qui accompagne son projet qu'en termes de réalisation effective dont rend compte la facilité matérielle des échanges et le degré d'interopérabilité des transports. Une première hypothèse consisterait alors à vérifier que le degré de coordination des systèmes de transport correspondrait au degré d'intégration économique retenu²². Si le second terme semble plus facile à définir, l'évaluation de l'intégration des transports grâce à un indice synthétique semble plus difficile à réaliser. L'exemple européen montre ainsi que l'espace d'une zone économique est loin d'être homogène, notamment quant au traitement des flux aux frontières. Il faudra donc être attentif à ce point pour voir jusqu'à quel point cette démarche est envisageable sans déformer la réalité.

Un premier travail de cadrage monographique est indispensable en partant des cas retenus. Peut-être même par des comparaisons termes à termes entre deux ensembles. Cela suppose d'abord une analyse précise de la place du transport dans les discours et les projets de chacune des entités analysées. Il est probable que d'autres variables interviennent dans l'analyse telle que le niveau de développement des partenaires, l'extension géographique de la zone considérée et le mode dominant d'échange. Il est aussi probable que l'ancienneté de la coopération et sa trajectoire puisse intervenir dans le schéma, tout comme de manière beaucoup plus simple encore l'histoire politique et technique des entités territoriales concernées. Sans doute conviendra-t-il aussi de distinguer le transport de fret et de personnes.

²² Cf. Balassa (1964) selon une intégration croissante : zone de libre-échange, union douanière, le marché commun ; l'union économique, l'intégration économique totale.

Si l'approche par les marchandises retiendra préférentiellement notre attention, il est clair que la liberté de circulation des personnes n'est pas sans influencer directement la circulation du fret dès lors que les véhicules sont conduits par des chauffeurs.

Pour les ensembles retenus, il faut parvenir à voir comment sont appréhendées les questions de transport : quels sont les concepts invoqués, les effets attendus, les freins et les politiques menées. Dans quelle mesure peut-on mettre en évidence des invariants, des circulations de concepts sinon de modèles ? Il semble par exemple que la diffusion de couloir, terme forgé aux Etats-Unis procède de cette logique de circulation. Bien que les termes usuels soient souvent l'anglais, met-on alors les mêmes réalités derrière un mot en apparence commun ? Dans quelle architecture globale de transport s'inscrit-il ?

Il faudra ensuite bien comprendre comment la nature des accords économiques conduit à encadrer le type et le degré de contrôle des flux. Une approche précise de la gestion des systèmes frontaliers internes et externes sera à cet égard intéressante. Il faudra ainsi voir comment les accords commerciaux passés se répercutent dans la réglementation et partant dans la fluidité des échanges matériels. Des éléments quantitatifs comme le volume traité, le nombre de points de passage, le temps d'attente moyen aux douanes peuvent être des grandeurs à mobiliser. Au-delà, se pose la question de la gestion de la concurrence intérieure et des différentiels sociaux et salariaux.

La recherche esquissée vient d'être engagée, elle s'inscrit dans le cadre d'un groupe de travail pluridisciplinaire. Il s'est constitué autour de l'analyse Intégrations régionales et régionalisation initié par Mathilde Maurel (économiste et directrice de recherche - CES - Centre d'économie de la Sorbonne UMR 8174 Paris I) et Yann Richard (professeur de géographe à Paris I, chercheur à UMR 8586 - PRODIG). Elle s'inscrit par ailleurs comme un des éléments du LabEx DynamiTe (Laboratoire d'Excellente Dynamiques territoriales et spatiales) portant sur l'analyse des effets de la globalisation sur les espaces et les sociétés (présentation en ligne : www.hesam.fr/pnm/labexdynamite/le-labex).

Le thème de l'échange est un des axes de recherche dont un groupe de travail se dédie à l'analyse du phénomène de la régionalisation au sein de grands ensembles économiques. Plus globalement, les travaux menés permettent d'aborder trois types de questionnement : « *où constate-t-on l'émergence de grands ensembles régionaux intégrés dans le monde ? Comment expliquer leur émergence ? Quels sont les effets géographiques de l'intégration et comment les mesurer et les caractériser ?* » Notre recherche entend apporter des éléments originaux pour éclairer ce dernier point.

Le lancement d'un master spécialisé dans les transports internationaux et la logistique au sein de la Sorbonne Abu-Dhabi (<http://www.sorbonne.ae/fr/universitaires/postgraduate-programmes-fr/geography-transport-logistics-territories-and-environment-fr/>) et dont j'ai pris la responsabilité pédagogique s'inscrit dans cette perspective de recherche. Ce questionnement permet cette fois-ci un décentrement géopolitique qui correspond d'ailleurs aussi à l'évolution d'un système global traversé par de fortes tendances macro-régionales.

Au terme cette présentation qui esquisse dans ses grandes lignes les futures questions de recherche, une évidence s'impose : l'impossibilité de couvrir et de développer seul ces différentes thématiques. Aussi la perspective offerte par l'habilitation répond à l'intérêt de pouvoir accompagner de futurs doctorants dans l'appropriation de ces champs de recherche.

Axe 1. Géographie des réseaux (messagerie/ électricité/routes)

Mon travail de thèse sur le secteur de la messagerie cherchait fondamentalement à rapprocher les champs de l'économie industrielle de l'analyse géographique. Le choix d'une activité de transport structurée en réseau et étroitement liée à une demande dérivée de l'activité productive offrait pour ce faire un terrain particulièrement propice. Malgré la complexité apparente de son organisation et l'accès limité à des données jugées confidentielles par les acteurs du secteur, il a été possible de rendre compte de la morphologie des différents réseaux qui assuraient alors la couverture du territoire français. Celle-ci résultait des contraintes de coûts liées et à la spécialisation des opérateurs et contribuant à segmenter le marché. La dimension géographique se retrouvait alors dans la densité économique des régions, dans le choix d'implantation des agences et des plateformes et bien sûr à travers des distances à parcourir pour garantir les délais proposés. L'idée forte qui ressort de ces recherches est que dans un système réticulaire complexe et difficile à appréhender par quelques variables, la morphologie territoriale résulte d'une optimisation sous contrainte. L'optimum n'est en revanche que rarement atteint du fait de l'histoire même des entreprises et d'un contexte économique qui évolue plus rapidement que les capacités d'adaptation des acteurs. Il ressort de cette observation une dissociation, ou plus exactement un ajustement temporel entre le rythme d'évolution du territoire et celui du réseau de transport associé. En revanche l'adaptabilité du réseau à différentes échelles permet de faire face aux fortes variations temporelles de la charge à transporter. Les principaux éléments de réflexion sont ici présentés à travers la *Conclusion générale de la thèse (1999)* et deux articles qui présentent les deux grandes dimensions de la structuration des réseaux de messagerie, le degré de polarisation spatiales (*Annales de géographie, 1999*) et les formes d'intégration coopérative entre les acteurs du secteur (*Les Cahiers Scientifiques du Transport, 1999*).

Les travaux qui font immédiatement suite à ma thèse sont encore très influencés par le paradigme du couple réseau technique/territoire tel qu'il a été défini par les recherches menées du LATTS. D'une certaine manière, l'ensemble de ma recherche est redevable aux problématiques mise en évidence par J.-M. Offner et C. Lefèvre de tension entre les *territoires institutionnels* et les *territoires fonctionnels* et qui s'inscrivent à la suite des travaux sur les *réseaux territoriaux* de G. Dupuy. Dans cette perspective, les systèmes de transport en situation frontalière ne sont qu'une variation de ce couple tutélaire, variation qui avait pourtant été peu abordée au LATTS. Mes premières recherches sur les réseaux électriques soulignaient bien qu'au-delà des seules contraintes économiques avancées dans les choix technologiques pointaient surtout des choix relevant d'organisation politique dans lesquels les solutions technico-économiques s'encastrent. La comparaison des systèmes de distribution locale d'électricité en France et en Allemagne mettaient bien évidence à quel point les structures institutionnelles orientent les systèmes techniques (Communication écrite, *Commission des Transports Dijon, 2000*). Aussi bien dans la question de la libéralisation que dans les stratégies d'adaptation développées localement par les acteurs publics et privés, la gestion politique des territoires s'avérait donc déterminante. Avec ce constat simple, faiblissait dans mon esprit la puissance de l'explication des formes spatiales par le seul jeu de

l'économie que je pensais avoir mis en avant pour ma thèse et qui s'était avéré pertinent pour la messagerie. La puissance structurante du pouvoir politique semblait être un facteur bien plus puissant et explicatif de la structuration des grands réseaux techniques et des infrastructures de transport. L'analyse de la numérotation des routes françaises peut ainsi paraître *a posteriori* comme une première tentative de sonder les logiques territoriale de gestion des réseaux par l'Etat. Publié dans la revue **Flux**, 2004, cet article exploratoire se fixe pour objectif de rendre compte, à travers l'acte en apparence anodin de la numérotation, de l'entrecroisement des dimensions fonctionnelles et symboliques en jeu dans la construction du territoire national. Dans cette perspective, le réseau technique s'inscrit dans un horizon politique qui le structure à travers l'opération même de classement systématique des objets territoriaux et son appropriation progressive par les usagers. Les références au structuralisme et aux écrits de Michel Foucault sur le pouvoir, bien que non mentionnés dans cette recherche étaient bien présents à mon esprit lors de la rédaction du texte.

LISTE DES PUBLICATIONS ET TRAVAUX SCIENTIFIQUES PRESENTES

BEYER A., *Géographie des réseaux des transports. Morphologies et dynamiques territoriales des services de messagerie*. Conclusion générale, pp. 548 – 560.

BEYER A., « Dynamiques territoriales des systèmes coopératifs dans le transport. Le cas des réseaux français de messagerie. », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°36/1999, pp. 113- 135.

BEYER A., « Morphologie et dynamique des territoires en réseaux. L'évolution spatiale et organisationnelle de la messagerie française », *Annales de Géographie*, n°608, juillet-août 1999, pp. 358-378.

BEYER A., « Les acteurs de la distribution locale de l'électricité face aux logiques de libéralisation du secteur. Une analyse comparée France-Allemagne ». Comité National de Géographie, Commission des Transports. Les effets territoriaux de la déréglementation des transports en France et en Europe. Dijon– 14 et 15 septembre 2000.

BEYER A., « La numérotation des routes françaises. Le sens de la nomenclature dans une perspective géographique », *Flux*, n°55, janv.-mars 2004, pp.17-29.

Axe 2. Frontières, transport et aménagement dans le Rhin supérieur

La complémentarité dialectique réseau/territoire forme ainsi l'ossature conceptuelle qui va structurer les travaux ultérieurs, même si ceux-ci seront de plus en plus marqués par le thème de la frontière dans l'article-programme collectif d'*EspaceTemps*, 2004, même si j'ai toujours eu quelque réticence à adopter le terme de frontière pour tout les types de discontinuités territoriales politiquement investis. Cette acception commune au petit groupe que nous formions passait à mon sens un peu vite sur la nature différentielle des gradations dans les discontinuités territoriales observées. En revanche, elle permettait de trouver un plus petit commun dénominateur aux recherches que nous avons entreprises les uns et les autres. Cette évolution imprime alors une tournure à la fois plus géopolitique et plus urbaine à ma réflexion. La focale se déplace ainsi pour s'intéresser à la question de la gestion des discontinuités territoriales et surtout aux efforts d'interconnecter des systèmes urbains dans une approche fonctionnelle (article *Bulletin de l'Association de Géographes français*, 2004), dans la recherche d'interprétation plus symbolique dans le projet urbain strasbourgeois (article de la *Revue géographique de l'Est* - 2007) ou à travers les systèmes de transport avec une attention plus particulière portée à l'offre aéroportuaire du Rhin supérieur (Actes du Colloque de Rennes **Le polycentrisme, un projet pour l'Europe ?**, 2001).

Sur le plan conceptuel, c'est alors avant tout la rigidité et la plasticité différentielle de deux sous-systèmes spatiaux (politique et technico-économique) qui ont retenu mon attention. Une entrée majeure de mes investigations a alors porté sur les formes territoriales frontalières existantes comme expression et résolution partielle de la tension réseaux/territoire, deux réalités qu'on peut tout à la fois opposer ou articuler. Il y a bien dans la frontière une ambivalence fondatrice qui repose sur la volonté de contrôle et dont je m'étais fixé pour tâche de mieux cerner les contours. Cette réflexion fondée sur l'observation précise des configurations transfrontalières locales m'a ainsi permis de mettre en avant l'invention de dispositifs institutionnels, techniques qui cherchent à atténuer les effets de coupure dans le processus d'intégration européen. Il a ainsi été possible de constater que, contrairement à l'idée reçue de *suppression* ou d'*effacement* de la frontière, on a en réalité bien plus à faire à l'émergence de figures et de dispositifs nouveaux, résultant de la réinterprétation de compromis techniques et/ou d'arrangements politiques imposés ou négociés (Chapitre d'ouvrage sur **l'interconnexion ICE/TGV à Strasbourg**, 2009). L'interconnexion ainsi réalisée est alors souvent un objet géographique doublement hybride, car politique et technique, mais aussi devant marier deux systèmes nationaux voisins. L'objet technique (ou l'infrastructure) porte en lui l'hétérogénéité frontalière qu'elle doit maîtriser articulant les effets de coupure, de contrôle et de tri. L'aéroport franco-suisse de Bâle (article *Mosella*, 2007), les ponts et le jardin des Deux rives sur le Rhin entre Strasbourg et Kehl (présentation *Colloque Unistra/CNRS*, 2012) sont parmi les expressions les plus révélatrices de ces compromis qui sont aussi des architectures politico-fonctionnelles. Il y a donc là un travail de traduction, de commutation qui passe par des dispositifs techniques, juridiques et parfois par des individus ou des groupes d'acteurs économiques. Ces différentes dimensions assurent souvent de concert cette fonction de passeurs, en déployant les opportunités qui leur sont

offertes comme cherche à le montrer l'article de la *Revue géographique de l'Est*, 2006 et le texte mise en ligne par *Geoconfluences*, 2008.

La situation de contact peut être stabilisée ou au contraire s'inscrire dans un processus de transformation dynamique. L'évolution technique conduit naturellement à des stratégies de réinterprétation et de repositionnement, ce que la ville-canton de Bâle exprime de manière particulièrement claire dans les redéfinitions successives de sa fonction de nœud de transport en position de quasi-exclave territoriale par rapport au territoire helvétique auquel elle se rattache (article des *Annales de Géographie*, 2007). Ici les héritages historiques, notamment dans les tracés des frontières ou des gares gérés par les exploitants des grands réseaux nationaux voisins assurent une pratique et un savoir-faire très utile dans un contexte d'ouverture. L'interface elle-même peut se cantonner au point de contact qui se modifie ou au contraire se diffuser le long des réseaux, comme c'est actuellement le cas dans la question de l'écartement ferroviaire espagnol face à l'adoption progressive du standard européen. Enfin, cette réflexion m'a aussi conduit à ouvrir la réflexion sur des concepts voisins assez peu abordés en géographie celui de l'interculturalité envisagé de manière interdisciplinaire dans la coordination que j'ai assurée du n° spécial de la *Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande*, 2005) et celui de la symétrie développé dans un numéro thématique de la *Revue Géographique de l'Est* (2007) que j'ai également animé après en avoir proposé le thème au comité scientifique de la revue.

LISTE DES PUBLICATIONS ET TRAVAUX SCIENTIFIQUES PRESENTES

ARBARET-SCHULZ C., BEYER A., PIERMAY J.-L., REITEL B., SELIMANOVSKI C., SOHN C., « La frontière, un objet spatial en mutation », *EspacesTemps.net*, janvier 2004.

BEYER A., « Villingen-Schwenningen. Déplacer les frontières pour concevoir la ville. ». *Bulletin de l'Association de géographes français*, 2004.4, pp.487-497.

BEYER A., « Strasbourg, entre France et Allemagne. Structure urbaine et imaginaire de la dualité frontalière », *Revue Géographique de l'Est*, n° 2/2007, pp. 111 – 120.

ARBARET-SCHULZ C., BEYER A., « Polycentrisme aéroportuaire et polycentrisme urbain sur les frontières nord-orientales de la France. », in *Le polycentrisme, un projet pour l'Europe*, Presses universitaires de Rennes, 2003, pp.127-139.

BEYER A., WULFHORST G., « L'interconnexion ICE/TGV à Strasbourg. L'utopie d'une croisée de la grande vitesse franco-allemande », in BLETON- RUGET A., COMMERCÛN N. VANIER M (Dir.), *Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective*, 5^e Rencontres de Mâcon Institut de Recherche du Val de Saône-Mâconnais, 2009, pp. 95 – 106.

BEYER A., « Les espaces binationaux de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse. Redistribution du pouvoir et aménagement frontalier », *Mosella*, Tome XXXII, 2007, n°1-4, pp. 49 - 65.

BEYER A., « Identité du Jardin des deux rives : un jardin transfrontalier ? », Quatrième colloque « L'Europe en mutation », Unistra/CNRS, Strasbourg, 18/19 octobre 2012, en attente de publication.

BEYER A., « Wiggings/planeStation ou l'échec d'une mise en réseau spéculative de friches aéroportuaires », *Revue Géographique de l'Est*, n°3-4, 2006, pp.177 – 189.

BEYER A., « Frontière et ressources partagées : les aménagements hydroélectriques sur le Rhin (France, Suisse, Allemagne », Site *Géo-confluences*, mis en ligne le 11/03/2008, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/frontier/FrontScient3.htm>.

BEYER A., « Nœuds de transport et frontières. L'invention de la métropole bâloise », *Annales de Géographie*, n°657, sept.-octobre 2007, pp. 451 – 469.

Axe 3. La gestion territoriale des transports urbains

L'articulation entre systèmes techniques et décisions politiques est particulièrement étroite dans le choix de déploiement des transports publics. La question a été largement abordée depuis le début des années 1990 avec le renouveau des politiques publiques de TCSP dans les villes françaises et l'intérêt croissant de coordonner développement urbain et l'offre de transport. Le champ étant déjà bien circonscrit dans la production scientifique et notamment en géographie, c'est par la marge que je me suis proposé d'aborder le thème, ou plus exactement par la frontière. Jusqu'à quel point, l'affirmation des métropoles transfrontalières se traduit-elle par des systèmes de transport sinon intégrés du moins cohérents ? Le cas des eurodistricts à la frontière franco-allemande, Sarrebrück, Strasbourg et Bâle (article *Géo-Regards*, 2011), montre que si des liens se tissent, les discontinuités frontalières restent très prégnantes. Longtemps les arrangements adaptés localement dans des conditions juridiquement floues (on peut presque parler de bricolage ou d'ajustement) ont pu suffire. Mais, la volonté de faire émerger des systèmes de transport plus performants et plus capacitaires, conduit à une formalisation. En passant de l'ordre de quelques dizaines de milliers d'euros à des montants exprimés en millions, les questions financières, plus que techniques conduisent à une remise à plat des dispositifs existants. Il s'agit d'opérer une clarification des charges d'exploitation et des investissements et de réduire toute situation qui pourrait créer un précédent préjudiciable. Paradoxalement, cette opération de coordination pousse à une réaffirmation des frontières et des responsabilités territoriales qui y sont attachées, quitte ensuite à redéfinir des *modus vivendi*, mais appuyés sur des bases juridiques stabilisées. A ce titre les conventions internationales de coopération transfrontalières et les accords de coopération entre Etats ont permis une évolution notable du contexte institutionnel. Toutefois, vu les montants des investissements en jeu, les collectivités locales porteuses des projets sont de leur côté de plus en plus appelées à solliciter l'aide financière des instances supérieures, nationales et/ou européennes pour pouvoir mettre en place ces nouveaux réseaux de transport.

Par ailleurs, avec l'assouplissement des frontières et sous l'égide des instances européennes (UE et Conseil de l'Europe), un système de circulation de bonnes pratiques tend à se dessiner. L'analyse fine que nous avons établie très modestement dans le Rhin supérieur pour les transports alternatifs montre que si des idées circulent de part et d'autre de la frontière, l'essentiel des apprentissages se réalisent encore dans des contextes nationaux. Les rares experts qui adoptent une mobilité internationale ne suivent d'ailleurs pas forcément des logiques de proximité (Actes du colloque aux *Presses Universitaires de Strasbourg*, 2008). Toutefois, l'hybridation croissante des systèmes constitue un horizon dans lequel la plupart des grandes villes du Rhin supérieur se sont engagées (chapitre de l'ouvrage collectif aux *Presses universitaires de Rennes*, 2011).

Les travaux de recherche sur Rio de Janeiro à l'approche des grandes manifestations mondiales que sont la coupe du monde de football de 2014 et les Jeux olympiques de 2016 constituent une recherche plus autonome. Ils trouvent essentiellement leur raison dans la vie de famille et réalisés grâce à un séjour prolongé sur place. Un premier texte cherche à

comprendre les effets attendus des deux événements dans la volonté de rattrapage d'équipement de transport (article *Confins*, 2011). Le second, plus ambitieux dans son projet, met en lumière les causes du retard carioca dans l'organisation du transport public alors que d'autres villes, comme Curitiba, sont en pointe dans le domaine et citée comme l'exemple à suivre. Le texte lui-même mobilise à la fois des considérations de la position de la ville dans le contexte politique national et les choix des exécutifs locaux qui se sont longtemps bornés à déléguer au privé la gestion du réseau et des initiatives. Il en ressort le poids économique et les capacités de nuisance des « seigneurs des autobus » vis-à-vis des élus qu'ils tenaient en otage. La question du point aveugle du système de connivence voire de corruption est cependant plus suggérée que véritablement analysée dans cette étude. Le manque de temps, la barrière de la langue et surtout l'opacité des relations qui mettent en jeu de grosses sommes d'argent ne permettent évidemment pas d'accéder facilement (et sans danger parfois) à ce type d'information (Article *Problèmes d'Amérique latine*, 2012/13). Enfin, au croisement de la question des transports urbains et de la fonction de classement géographique, la numérotation des bus parisien fait écho à l'analyse symétrique sur le réseau routier français menée quelques années plus tôt mais appliqué ici à la lisibilité des réseaux de bus (Chapitre d'ouvrage, *Ellipse*, 2009). La réflexion pose clairement la fonction de l'architecture du réseau et de sa possible appropriation par les usagers, renversant ici la perspective trop souvent envisagée du côté de l'exploitant. L'analyse qui est comparatiste quitte les bords de la Seine pour s'intéresser à d'autres systèmes à travers le monde.

LISTE DES PUBLICATIONS ET TRAVAUX SCIENTIFIQUES PRESENTES

BEYER A., REITEL B. « Les systèmes de transports publics comme mesure de l'intégration transfrontalière en Europe de l'Ouest. Les exemples de trois agglomérations transfrontalières, Sarrebruck, Strasbourg et Bâle », *Revue Neuchâteloise de Géographie*, n°4, 2011, pp.77-94.

BEYER A., « Innovations techniques et savoirs organisationnels dans les transports publics. Existe-t-il une exemplarité des villes du Rhin supérieur ? » in Maurer C. et Starck-Adler A. (Coord.), *L'espace rhénan, pôle de savoirs*, Presses universitaires de Strasbourg, 2013, pp. 207 – 221.

BEYER A., « L'enjeu transfrontalier de l'extension des réseaux de tramway urbain à Strasbourg et Bâle », in Hamman P. dir, *Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*, PUR, Rennes, 2011, pp. 253 – 267

BEYER A., « L'échéance des Jeux Olympiques de 2016 et les stratégies de restructuration du transport métropolitain de Rio de Janeiro. », *Confins* [En ligne], 12 | 2011, mis en ligne le 02 juillet 2011, consulté le 19 septembre 2011. URL : <http://confins.revues.org/7087>

BEYER A., « Les habits neufs du transport public à Rio de Janeiro. Évolution des acteurs et des stratégies de l'offre de transport de bus dans la perspective des JO de 2016 », in *Problèmes d'Amérique latine*, n°85 été 2012, pp. 45-59.

BEYER A., « Repérer les modes de transports. La numérotation des bus parisiens. Réflexions sur la construction d'une image de la mobilité dans l'espace urbain », in Fumey et al., *Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports*, Ellipses, Paris, 2009, pp.79 – 90.

Axe 4. Europe, transports et frontières réticulaires

L'analyse des frontières et leur progressive ouverture est indissociable de la construction européenne. Pour bien comprendre les contraintes réglementaires et juridiques auxquels sont soumises les administrations nationales et à travers elles les acteurs locaux, il était indispensable de mieux cerner les rouages et les logiques des décisions communautaires. La progressive maturation de ce questionnement et la volonté d'en systématiser l'approche à d'ailleurs conduit à la rédaction du texte inédit de cette HDR. Auparavant toutefois, un certain nombre de jalons ont pu être posés qui ont rendu cette étape ultérieure possible. Pendant plusieurs années, l'implication dans *l'Observatoire des Politiques et des Stratégies de Transport en Europe* (OPSTE) porté par le professeur Michel Savy, m'a offert une opportunité unique d'échanges réguliers avec les experts d'autres pays européens. L'appartenance à ce « club » m'obligeait de manière agréable et constructive à systématiser ma connaissance du paysage français des transports dans sa diversité sociale, économique ou politique et ce pour l'ensemble des modes de transport. Outre les nombreux travaux présentés au cours de nos réunions semestrielles au CNT puis à la DGITM, un ouvrage de synthèse permettait de rendre compte à un plus large public de nos réflexions. J'étais pour ma part chargé de présenter le chapitre sur le question de la réforme ferroviaire que j'ai rédigé de concert avec Delphine Chabalier alors engagée dans un travail de thèse sur le sujet (Chapitre d'ouvrage **La Réforme ferroviaire, 2008**).

Le texte me permettait de tirer parti de recherches précédentes menées sur les choix de la libéralisation du rail effectué dans le sillage de la directive 91-440 qui obligeait les réseaux ferroviaires à une séparation comptable des activités de gestion de l'infrastructure et des opérations de transport. La diversité des choix selon les pays qu'on pouvait regrouper en grands modèles plus ou moins favorables à l'esprit de la réforme initiée par la Commission. Les divergences entre les groupes que j'ai pu baptiser les « pays de la Réforme » et les « pays de la Contre-réforme » ne pouvaient qu'interpeler, car il correspondait assez étroitement à des clivages culturels et à des traditions politiques assez anciennes en Europe. Dans le détail, chaque pays avait fait le choix d'une trajectoire singulière qui combinait de manière plus ou moins heureuse les exigences et les susceptibilités des cheminots, le poids de la dette ferroviaire et les représentations de la puissance publique quant à l'urgence de la réforme du transport ferroviaire. L'éventail était très ouvert, puisqu'il allait des systèmes de privatisation clairement affichés (le Royaume-Uni) jusqu'aux formes d'ouverture en trompe l'œil qui maintenaient une forte composante monopolistique (France), en passant par des solutions intermédiaires qui caractérisent les pays d'Europe médiane (Belgique, Allemagne). Ces options concordaient d'ailleurs avec les options prises dans le secteur de l'électricité et montraient bien le poids des représentations et des sensibilités politiques dans la question de la structuration des réseaux et des services publics territoriaux. Les paquets ferroviaires adoptés par la suite, ont tenté avec un succès tout relatif de faire converger à l'échelle communautaire des formes d'exploitations susceptibles de donner corps à un marché unifié. Apparaissait aussi en filigrane dans cette recherche la question du blocage de la politique européenne des transports telle qu'elle avait pu être énoncée en 1957.

Le secteur ferroviaire, très rétif aux logiques d'intégration européenne, est donc un marqueur fort de la résilience des logiques territoriales des Etats. L'analyse des grands acteurs du secteur, d'ailleurs envisagée dans une perspective quasi militaire dont se privent rarement les journalistes, n'était d'ailleurs pas sans rappeler les rapports de force et les systèmes d'alliance d'avant 1914. Cette perspective m'avait d'ailleurs incité à en systématiser la lecture dans un texte publié dans *L'Espace Politique*, 2011. Au-delà du cas singulier de l'antagonisme DB/SNCF, je menais en fait une lecture approfondie des potentiels des opérateurs historiques en fonction de leurs opportunités territoriales, c'est-à-dire de leur puissance de marché effective qui s'exerce encore largement à partir de leurs pays d'origine. De même, l'organisation d'un colloque sous l'égide de l'*Association de Géographes français*, 2008, m'a conduit à formuler les trajectoires nationales dans l'interprétation de la grande vitesse, ce qu'au demeurant corroborait l'analyse de Jean-François Troin lorsqu'il remet en question dans le même numéro l'existence même d'un réseau européen de la grande vitesse.

L'avancée en apparence plus rapide du secteur aérien dans la logique de constitution d'un marché unique me poussait alors à transposer le questionnement de l'intégration territoriale au contrôle aérien (Article de la revue *Flux*, 2008). Cette réflexion approfondie m'a permis de mettre plus clairement le doigt sur la double logique de la construction européenne, portée tout à la fois par les institutions communautaires et orientées vers une logique de marché, mais aussi par la coopération volontaire des Etats souverains dont le poids est souvent sous-estimé. Là encore la négociation autour des frontières nationales s'est avérée être une entrée particulièrement pertinente et efficace dans la compréhension des mécanismes de décision au sein de l'Union et dans les prérogatives des diverses institutions.

Ces résultats m'avaient aussi encouragé à élargir mes terrains d'analyse rhénans à d'autres espaces à enjeu pour la construction européenne, à la recherche de configurations singulières articulant transport et frontières. Mon regard s'est alors porté sur les grandes lignes de partage du continent. Ainsi, le différentiel d'écartement des voies entre l'Europe au standard Stephenson (1435 mm) et le réseau russe (1572 mm) marque la perspective des coupures géopolitiques anciennes en même temps qu'il offre de nouvelles opportunités pour les liaisons ferroviaires Europe/Asie (article *Strates*, 2008). De même, les ports-frontières de l'Adriatique permettent de lire dans les enjeux contemporains à la fois l'héritage d'anciennes coupures nationales qui ont donné naissance aux divers ports nationaux, l'influence des Empires et de leur chute qui ont tour à tour favorisé (dans le cas de l'Empire austro-hongrois), puis inhibé (pour « l'Empire soviétique ») le développement des organismes portuaires locaux (Article dans la revue *Méditerranée*, 2008).

C'est finalement à la l'interprétation d'un territoire national par la configuration de ses réseaux que je m'attaquais à travers l'analyse régionale de la Belgique par ses grandes infrastructures de transport (article *Annales de géographie*, 2011). L'idée m'en est bien sûr venue par la fréquentation assidue du Professeur Jacques Charlier et l'animation de ses nombreuses et passionnantes sorties de terrain outre-quiévrain. Cette vaste géohistoire des transports belges souligne comment l'infrastructure unitaire qui a d'abord servi à cimenter l'unité nationale tend aujourd'hui à diverger avec la montée en puissance des logiques régionales.

La participation à *l'Atlas du Luxembourg, 2009* enfin a été l'occasion de mesurer les effets des frontières ouvertes dans un contexte de taxation différentielles dont les stations-services du Grand-duché et de manière générale le pays tout entier tire profit grâce aux abondantes retombées fiscales engendrées par ces flux. Ce n'était bien là qu'un élément d'analyse encore très furtif des conditions inégales de concurrence que se livrent les Etats-membres au sein de l'UE.

LISTE DES PUBLICATIONS ET TRAVAUX SCIENTIFIQUES PRESENTES

BEYER A., CHABALIER D., « La réforme ferroviaire en Europe », in, M. Savy (Dir.), *Questions clefs pour le transport en Europe*, CNT – OPSTE – La Documentation française, 2009, pp. 95 – 113.

BEYER A., « La rivalité SNCF/DB. Une tentative d'interprétation géostratégique à l'échelle ouest-européenne. », in *L'Espace Politique*, n°15, 2011, 15 p., mis en ligne le 26 octobre 2011, <http://espacepolitique.revues.org/index2138.html>

BEYER A., « La capacité d'articulation des territoires, enjeu majeur de la grande vitesse ferroviaire européenne », *BAGF*, 2008 n°4, pp. 427-430.

BEYER A., « Anciennes et nouvelles frontières du *Ciel Unique Européen*. Enjeux techniques et territoriaux de la navigation aérienne en Europe, *Flux*, n°71, 2008, p.8-23.

BEYER A., « Ecartement russe/écartement européen. La gestion géographique d'un contact ferroviaire », *Strates*, n°15, 2008, p. 153 - 170.

BEYER A., SEVIN J.-C., « Les ports-frontières de Trieste, Koper et Rijeka, culs-de-sac maritimes ou débouchés Adriatique pour les conteneurs d'Europe Centrale ? », *Méditerranée* « Villes portuaires horizons 2020, Les nouveaux enjeux du développement, n°111, 2008, p.39-49.

BEYER A., « La Belgique à la croisée des chemins. Une géohistoire des grandes infrastructures de transport du Plat Pays à l'aune de ses frontières. », *Annales de géographie*, n°681, 5/2011, pp. 465 - 485.

BEYER A., « Tanktourismus – ein einträglicher Unterschied », in *Der Luxemburger Atlas*, emons, Köln, 2009, pp. 138 – 139.

Axe 5. Voies d'eau, ports fluviaux et métropoles logistiques

Je n'étais bien sûr pas sans ignorer que les villes de Strasbourg ou de Bâle que j'avais analysées sous divers aspects disposaient chacun de ports fluviaux essentiels à leur activité économique. De même l'importance structurante du fleuve pour le couloir rhénan était très présent à mon esprit. C'est d'ailleurs initialement à son organisation que je comptais consacrer la partie inédite de mon HDR, inscrivant mes pas dans ceux d'Etienne Julliard, en prolongeant et en actualisant ses recherches sur le cœur de l'espace communautaire. L'opportunité de m'associer par l'entremise d'Antoine Frémont à l'ANR Fluide puis d'en prendre la codirection à sa suite à l'IFSTTAR à partir de 2011 a été pour moi l'occasion de mettre en œuvre ces projets et de compléter ainsi mes recherches dans plusieurs directions : celle du transport fluvial que je n'avais pas encore abordé directement, celle du système rhénan, celle enfin de la gestion de l'interface ville/port dans un contexte de redéploiement de l'activité fluviale pour le transport de fret (*Actes du colloque international Futurs urbains, 2013*).

Les ressorts d'une possible reconnexion méritaient d'être analysés afin de comprendre à quelles conditions les fils d'une ouverture possible étaient envisageables. Plusieurs dimensions doivent être soulignées : l'émergence de la question de la durabilité urbaine, notamment pour le transport de fret qui réévalue la place de la voie d'eau dans l'approvisionnement des métropoles. Cet intérêt ne cesse de croître et fournit aux autorités portuaires et aux édiles urbains de nouvelles perspectives de collaboration qui donnent une nouvelle légitimité à la présence en ville des acteurs fluviaux. De multiples expérimentations ont été lancées sur ce thème, notamment à Paris et en Ile-de-France. Si le potentiel est réel, rares sont pourtant celles qui disposent d'équation économique satisfaisante comme nous l'avons montré avec les circuits alimentaires courts (*Colloque SFER CCP, 2013*). Ces derniers ont aussi compris que pour maintenir leur fonction, ils doivent rendre visible et compréhensible au plus grand nombre leur rôle au cœur de la ville. Les ports ont bien compris que l'ouverture sur l'environnement technique, politique et urbain proche est gage de pérennité et de soutien. Ce mouvement est d'ailleurs soutenu par la conversion à l'économie verte qui est ici un argument mobilisateur alors que nombre d'installations portuaires, notamment énergétiques arrivent en fin de vie.

L'analyse détaillée de la relation ville/port dans le cas bâlois rend compte des modalités de la négociation où le compromis intelligent permet de définir une situation gagnant/gagnant (article de la revue *Espace géographique, 2012*). Le déplacement des fonctions portuaires libère des parcelles à fort potentiel urbain en contrepartie d'un redéploiement logistique qui articule plus étroitement l'axe fluvial aux autres infrastructures terrestres. Pour le cas strasbourgeois, l'outil d'analyse met en perspective la relation ville/port dans sa dimension historique et frontalière. Il met notamment en avant que cette position frontalière, loin de perturber l'évolution des fluctuations selon le schéma classique des trois temps urbano-portuaires (connexion/déconnexion/reconnexion), en amplifie la portée (article de la revue *Métropoles, 2011*). Les deux métropoles du Rhin supérieur ne sont en fait que des cas représentatifs d'une tension commune aux grands ensembles urbains rhénans (*4th Rhine*

Conference, 2013) et qui pour la plupart des cas conduit à l'urbanisation intégrales des zones portuaires centrales et la réalisation de remarquables gestes architecturaux.

L'autre grande dimension à envisager dans la question fluviale est l'organisation d'un système de transport étroitement lié aux grands organismes portuaires maritimes et qui draine parmi les principales régions économiques du continent. A ce titre, le transport fluvial est lui-même dynamisé par l'extraordinaire développement du conteneur maritime (*Guide du conteneur fluvial en Europe*, 2011). Dans cette perspective, le Rhin a joué un rôle pionnier dont l'analyse met en avant diverses phases de consolidation depuis le lancement de services sur des unités mixtes à partir de la seconde moitié des années 1970, puis la structuration des services réguliers en pools d'armements fluviaux dans la desserte des différents ports qui s'équipent successivement d'engins de manutention et de terminaux, enfin la croissance continue des volumes pousse à une concentration et une intégration croissante des armements fluviaux depuis 2005 (article des *Cahiers Scientifiques des Transports*, 2012). Cette évolution concerne également les autorités portuaires qui se sont engagées dans des stratégies de coopération sur l'ensemble des bassins fluviaux de l'Europe du Nord-Ouest, déclinant toute une typologie de rapprochements entre eux et avec les ports maritimes (Communication *32th International Geographical Congress*, 2012).

Parmi les différentes entrées de l'analyse portuaire fluviale, la notion de plates-formes trimodales est souvent avancée. Reste à voir dans quelle mesure ce terme s'applique effectivement à ces infrastructures. Si le lien voie d'eau/transport routier se vérifie largement, l'articulation avec le rail est nettement plus rare et mérite donc de comprendre dans quelle condition il peut effectivement se réaliser. L'étude des cas des ports fluviaux allemands qui offrent très fréquemment cette combinaison conduit cependant à conclure qu'il s'agit bien plus d'une offre alternative que d'une combinaison successive (*Colloque AIVP*, 2012), les cas de Duisbourg et de Bâle restant de fait des exceptions remarquables. Pourtant, le potentiel d'articulation des deux modes massifs est encore largement sous-exploité. L'exemple de la desserte des zones centrales de la région parisienne pour les granulats et dans une certaine mesure pour les conteneurs laisse entrevoir un réel potentiel de développement dans cette voie (Communication *Transport Research Arena*, 2014).

Enfin, l'analyse des trafics rhénans doit aussi être évalué à l'aune du transport des grands vrac qui sont loin d'être en recul comme le prouve la recrudescence des transports de charbon de plus en plus massivement importés d'outre-mer (Chapitre sur *la logistique du charbon*, 2013). De même que le maintien du potentiel rhénan suppose d'importantes contributions publiques dans l'entretien et l'amélioration de la navigabilité du réseau et des politiques en faveur de la compétitivité des pavillons nationaux (*Chapitres d'Ouvrage Fleuves et territoires*, 2014).

LISTE DES PUBLICATIONS ET TRAVAUX SCIENTIFIQUES PRESENTES

BEYER A., DEBRIE J., « Les ports fluviaux, outils d'une métropolisation durable », Colloque International Futurs urbains, Université de Paris-Est, 16-18 janvier 2013.

BEYER A., LECUYER M., "Slow food/ Slow Freight. Quel transport fluvial pour les circuits courts alimentaires ?" Colloque : *Les Circuits Courts de Proximité. Renouer les liens entre les territoires et la consommation alimentaire*. Colloque SFER CCP 2013 – AgroParisTech – Paris 4 et 5 juin 2013. Actes en attente de publication.

BEYER A., « Le port dans la négociation métropolitaine : l'exemple de Bâle », in *l'Espace géographique*, n°3, 2012, pp. 252 - 265.

BEYER A., DEBRIE J., Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port, 2011, Revue en ligne Métropoles, <http://metropoles.revues.org/4494>.

BEYER A., "Transport function vs post-industrial identities. How far does urban restructuring really threaten river transport capacities in Rhine ports? ", *4th Transnational Rhine Conference*, Erasmus University Rotterdam, March 21 – 23, 2013. – Texte retenu pour publication.

BEYER A., « Le conteneur, vecteur du renouveau fluvial », Guide du conteneur fluvial en Europe, Voies Navigables de France, décembre 2011, pp. 9 – 12, www.vnf.fr/vnf/img/cms/Document/Guide_du_conteneur_201112011511.pdf

BEYER A., « Le modèle de concentration dans les trafics de conteneurs maritimes est-il transposable aux ports intérieurs ? Réflexions et éléments de cadrage à partir du cas rhénan. », in *Les Chiers Scientifiques du Transport*, n°62/2012, 2012, pp. 133 – 157.

BEYER A., LACOSTE R., LECUYER M., 32th International Geographical Congress, Cologne August 26-30, 2012, "The Creation of Port Authorities Networks. Inter-port Strategies and Institutional Cooperation in North-Western Europe".

BEYER A., « Quand les gestionnaires portuaires opèrent des trains. Les ports fluviaux allemands et leurs filiales ferroviaires », Colloque international AIVP, Nantes – St Nazaire, 18 – 21 juin 2012, en ligne, <http://www.citiesandports2012.com/interventions/ecrites/quand-les-gestionnaires-portuaires?lang=fr>

BEYER A., "Rail - River transport cooperation, an unnatural alliance? Evidences and recent evolution in the French river ports", *Transport Research Arena*, Paris, April 14 – 17, 2014.

BEYER A. « La logistique du charbon dans l'espace rhénan », in Alix Y., Lacoste R. (Coord.), *Logistique des marchandises en vrac et breakbulk*, Fondation SEFACIL, 2013, pp. 323 – 340.

BEYER A., « La voie d'eau à l'heure des contraintes budgétaires. Vers la redéfinition de la politique fluviale allemande. », in Bernadet M., Frémont A., *Fleuves et territoires*, Institut de recherche Val de Saône Mâconnais, 2014, pp. 179 – 190. Actes des 7e rencontres de Mâcon des 13-14 septembre 2012.

BEYER A., « La concurrence du pavillon néerlandais sur le Rhin, vue d'Allemagne ». 7e rencontres de Mâcon "Fleuves et territoires", in Bernadet M., Frémont A., *Fleuves et territoires*, Institut de recherche Val de Saône Mâconnais, 2014, pp. 201 – 214. Actes des 7e rencontres de Mâcon des 13-14 septembre 2012.

OUVRAGE

BEYER A., DEBRIE J. (Dir.), *Métropoles fluviales. Comment concilier développement urbain et logistique durable ?*, L'Œil d'Or, Paris, 2014, 317 p.

Table des matières

Introduction générale	5
Section 1. Parcours scientifique	7
1. Curriculum vitae	7
1.1. Situation statutaire au second semestre 2014	7
1.2. Coursus académique.....	7
1.3. Situations professionnelles successives.....	8
1.4. Insertion dans des équipes de recherche.....	9
1.5. Responsabilités scientifiques et administratives.....	11
Coordination scientifique du projet ANR FLUIDE (Fleuve Urbain Intermodal Durable)	11
Responsabilités administratives diverses.....	12
Evaluations	12
2. Liste des publications et travaux scientifiques	14
2.1. Ouvrages et contribution à des ouvrages collectifs	14
2.2. Articles dans revues à comité de lecture	15
2.3. Publications dans des revues professionnelles	17
2.4. Notices bibliographiques	18
2.5 Colloques, séminaires et autres communications scientifiques.....	18
Colloques avec communication.....	18
Colloques et communication sans publication.....	20
2.6. Conférences et interventions à destination d'un public non spécialiste	22
2.7. Organisation de rencontres scientifiques.....	23
2.8. Expertise et contrats de recherche	23
Titres des contributions écrites.....	24
3. Parcours scientifique	27
3.1 La marque frontalière	27
3.2 L'horizon européen	29
3.3 L'appel maritime de l'est-européen.....	30
3.4 La mesure de l'effet frontière dans les échanges franco-allemands	32
3.5 Réseaux et territoires à travers la dynamique des services de messagerie	33
3.6 Transports urbains et frontière strasbourgeoise.....	36
3.7 Cap sur l'Europe : élargissement de la problématique aux points de contacts frontaliers des réseaux européens.....	42

3.8 La place des ports et de la voie d'eau dans la logistique métropolitaine.....	44
3.9 Le rôle fondamental des bibliothèques dans ma formation intellectuelle	48
4. Enseignement.....	48
4.1 Les années d'initiation : Bruxelles, Arras et Lille (1993 – 1999)	48
4.2 Premier poste à Strasbourg (1999 – 2005)	50
4.3 Retour à Paris : Paris-Sorbonne (septembre 2005).....	54
Cours généralistes	55
Cours de spécialité (Master TLTE)	56
Autres cours professés	60
5. Projections européennes et globales	61
5.1 La construction d'un espace européen des transports. Du principe de souveraineté territoriale aux modalités de son dépassement.....	61
5.2 Poursuite de l'investigation sur les interconnexions transfrontalières et les salariés mobiles dans les transports.....	64
5.3 La comparaison franco-allemande des politiques publiques de transport	65
5.4 Le Rhin dans l'analyse systématique des couloirs européens de transport	65
5.5 Systèmes et politiques de transport dans les intégrations régionales	67
Section 2. Publications classées.....	70
Axe 1. Géographie des réseaux (messagerie/ électricité/routes)	72
Liste des publications et travaux scientifiques présentés	73
Axe 2. Frontières, transport et aménagement dans le Rhin supérieur	74
Liste des publications et travaux scientifiques présentés	75
Axe 3. La gestion territoriale des transports urbains	77
Liste des publications et travaux scientifiques présentés	78
Axe 4. Europe, transports et frontières réticulaires	80
Liste des publications et travaux scientifiques présentés	82
Axe 5. Voies d'eau, ports fluviaux et métropoles logistiques	83
Liste des publications et travaux scientifiques présentés	85
Ouvrage	86