

Prospective du transport de Fret: Quelle compatibilité de variables clés avec la Géopro

Prospective du transport de Fret: Quelle compatibilité de variables clés avec la Géoprospective?

Juste NDAYISHIMIYE
Juste NDAYISHIMIYE

Séminaire: « La Géoprospective : apports de la dimension spatiale aux recherches prospectives ? »

"Tant au niveau de sa réalité opérationnelle que dans la façon dont il est vécu sur les territoires, le transport de marchandises est non seulement présent à toutes les échelles géographiques, où il se met en oeuvre de façon spécifique (selon les lieux d'origine et de destination des flux), mais il dépasse par nature les échelles géographiques, car il s'exerce dans le cadre de chaînes exploitées en même temps à un niveau local, un niveau interrégional ou un niveau intercontinental." pge 18, PREDIT Juillet 2008.

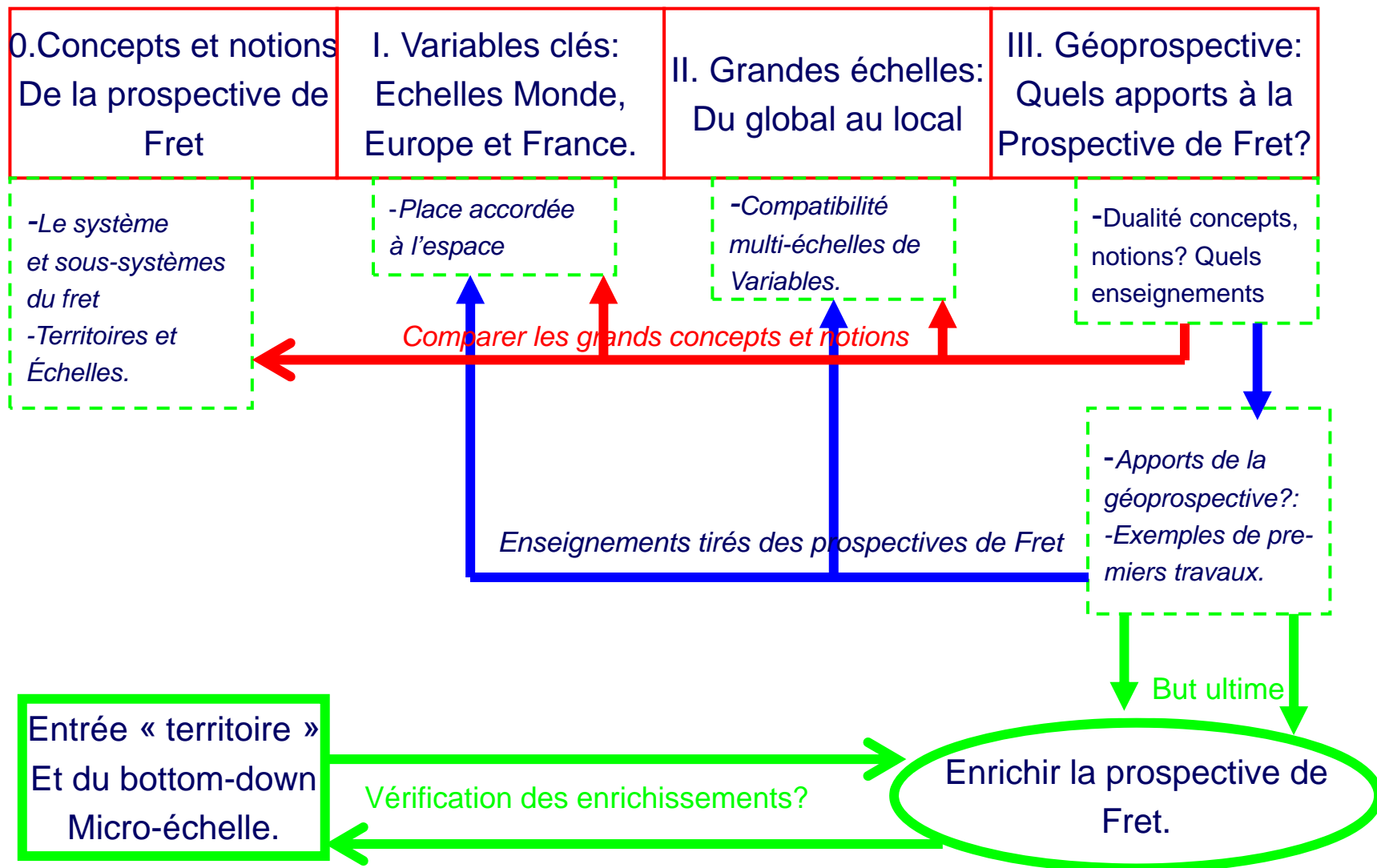
- ❑ Les grands déterminants de transports sont fixés par rapport au niveau macro-économiques;
- ❑ Les tendances et les évolutions de trafic exigent une extension de recherche vers d'autres niveaux;
- ➡ Grands questionnements???
- 1. Quelle place accordée à la dimension « territoire » dans les analyses sur des macro-échelles?
- 2. Quelle compatibilité entre variables du niveau global vers le niveau local dans la conceptualisation d'une démarche prospective?
- ➡ Quels sont les apports de la géoprospective dans l'enrichissement de techniques de la prospective?

❑ Objectif général

Examiner la dimension territoire des variables motrices du transport de fret à une petite échelle "Monde-Europe-France" et leur applicabilité sur une grande échelle, où les impacts territoriaux peuvent être bien mesurés et spatialisés.

❑ Hypothèses

- 1. Une prise en compte du territoire dès le début de la démarche prospective apporte plus de clarté dans l'expression des impacts territoriaux du transport de fret.**
- 2. Les apports de la géoprospective seraient très enrichissants par des analyses multiscalaires, qui au-delà des contextes globaux sur de petites échelles cherchent à descendre à une échelle locale où se mesure les changements et les transformations du territoire.**



0. Concepts et notions De la prospective De fret.

I. Petite échelle

II. Grande échelle

III. Apports de la géoprospective?

Notions et concepts de base prospective	Significations et définitions	Composantes principales	Objectif et finalités
1) Systèmes et sous-systèmes du transport de fret.	Une simplification de la réalité composée de plusieurs éléments difficiles à comprendre séparément	Méga-système englobant : le système de transport, le système de la logistique et le système productif.	Comprendre les évolutions possibles, étudier les ruptures et les incertitudes majeures pour explorer les futurs possibles.
2) Territoires et échelles d'analyse.	Le territoire n'est pas simplement un support, il est objet et intervient dans l'explication des enjeux et tendances.	Deux types de subdivisions caractérisent les territoires : aux subdivisions administratives s'ajoutent une délimitation basée sur des réalités opérationnelles et fonctionnelles.	Montrer les emboitements d'échelles, aller-retours entre plusieurs niveaux pour comprendre les phénomènes et interrelations entre les échelles.
3) Enseignements pour la géoprospective.	Intégration de l'espace dans sa démarche systémique devient une priorité pour mesurer les interactions spatiales et les impacts territoriaux.	Dynamiques des éléments et la dynamique de leur relation ouvre les champs vers des modélisations dynamiques complexe.	Aller au-delà des prospectives des trafics et échanges pour anticiper et évaluer les devenir des systèmes spatio-morphologiques qui sous-tendent le transport de fret.

Tableau n°1 : Les concepts de base de la prospective de fret.

0. Concepts de base

I. Petite échelle

II. Grande échelle

III. Apports de la géoprospective?

Monde

- ❑ Tendances mondiales basées sur les échanges continentaux.
- ❑ Déterminants par les grands courants géopolitiques et stratégiques mondiaux.
- ❑ Ressources énergétiques et réserves mondiales.
- ❑ Echanges entre les principaux Foyers émetteurs et récepteurs De flux (Opposition Nord/Sud).

Europe

- ❑ L'Europe par ses spécificités territoriales et géopolitiques.
- ❑ Les travaux de la Commission Européenne.
- ❑ Durabilité des transports et la recherche des équilibres régionaux
- ❑ Débats sur les frontières et les régions et la coopération avec les autres continents.

France

- ❑ Politiques nationales des transports.
- ❑ Espace comme objet avec la prédominance d'une entrée « échanges et trafics ».
- ❑ Coopération et partenariat socio-économiques avec les riverains et les autres pays.
- ❑ Alternatives à la route par le développement de moyens innovants durables.

De l'échelle Monde, à l'échelle Europe une différence liée à la spécificité du continent se dégage dans les nouvelles variables. A l'échelle Nationale, l'intérêt national prime et le territoire « Foyers, régions et frontières » se subdivise dans de grands espaces d'échanges internes et appartiennent en même temps aux régions extérieures.

Grandes échelles: -Autour grand axe. -Subdivision Administrative. -Hinterland

- ☐ **Politiques régionales et locales pour intégrer les niveaux nationaux ou régionaux.**
- ☐ **Une comparaison avec les autres échelles similaires proches ou éloignées est facilitée dans des cas plus ou moins proches.**
- ☐ **La taille et la maille –encore à définir-: permet de faire émerger des espaces à enjeux et une nouvelle relation avec les territoires.**
- ☐ **Insertion des facteurs et éléments externes situés à des échelles supérieures**

<i>Approches et perspectives</i>	Variables clés ou cadres	Finalités et Innovations apportées
1. Approche par corridor ou Grand axe de fret.	<ul style="list-style-type: none"> - Population, Emploi, PIB et Valeur ajoutée par secteur d'activité ; - Territoire apparaît dans la distribution des flux (1^{ère} étape). - Fonction des coûts de transport dans le choix modal. 	<ul style="list-style-type: none"> - Montrer le devenir des transports Internes, Transports de transit et des échanges (la multimodalité). - Adaptabilité des modèles à 4 étapes vers le transport de fret. - Comparaison avec les axes concurrents.
2. Recherches autour du Bassin méditerranéen.	<ul style="list-style-type: none"> - Demande globale (actuelle et future) ; - Offre de services intermodaux ; - Priorités et projets relatifs à l'intermodalité. - Echanges commerciaux selon les types de produits et modes utilisés. 	<ul style="list-style-type: none"> - Calcul des potentiels de l'intermodalité et des Ports ; - Mise en évidence des axes de développement potentiel de l'intermodalité ; - Comparabilité des résultats avec l'échelle Europe.
3. Travaux du PREDIT Approche globale intégrée.	<ul style="list-style-type: none"> - Modélisation systémique entre les paramètres de l'offre et de la demande. - Une approche à 4 échelles (2030) où le transport composante des systèmes productifs et des déplacements de produits. Prise en compte de variables internes et extérieures ayant une relation forte avec le transport du fret. - Classement de variables ou blocs de variables dans les thèmes ou secteurs. 	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace apparaît sous forme Origine/destination des flux et dans quelques variables (distances Km). (2020) - (2030-2050) Le diagnostic fait référence aux éléments spatialisés avec une prise en compte des mutations territoriales pour chaque secteur développé. - Extension des relations Transport-Territoire : Demande dépend de la disposition spatiale des sites d'émissions et de réception des flux, le transport comme une industrie spatiale.

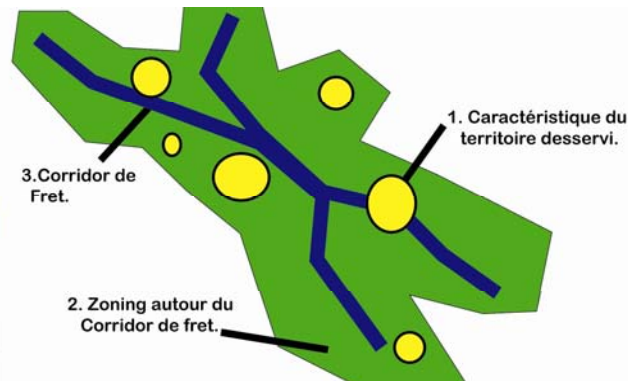
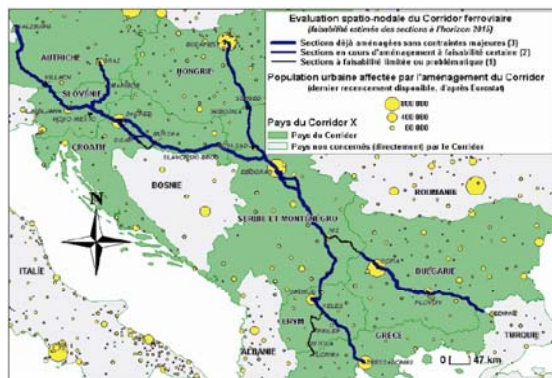
0. Concepts de base

I. Petite échelle

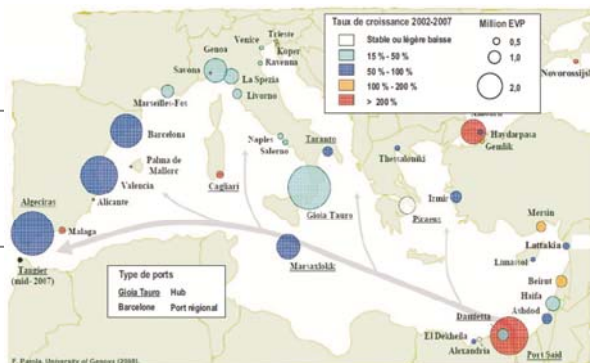
II. Grande échelle

III. Apports de la Géoprospective?

1. Approche des grands axes Fluvio-Terrestres de fret

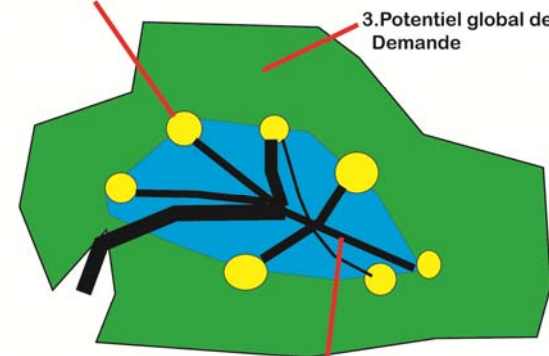


2. Approches Méditerranéennes Espace d'échanges



1. Potentiel des Ports d'entrée

3. Potentiel global de la Demande



3. Exemple des modèles dynamiques Appliqués sur la France.



Quels apports de la Géoprospective?

Quelques réflexions géoprospectivistes autour de concepts de la prospective de fret

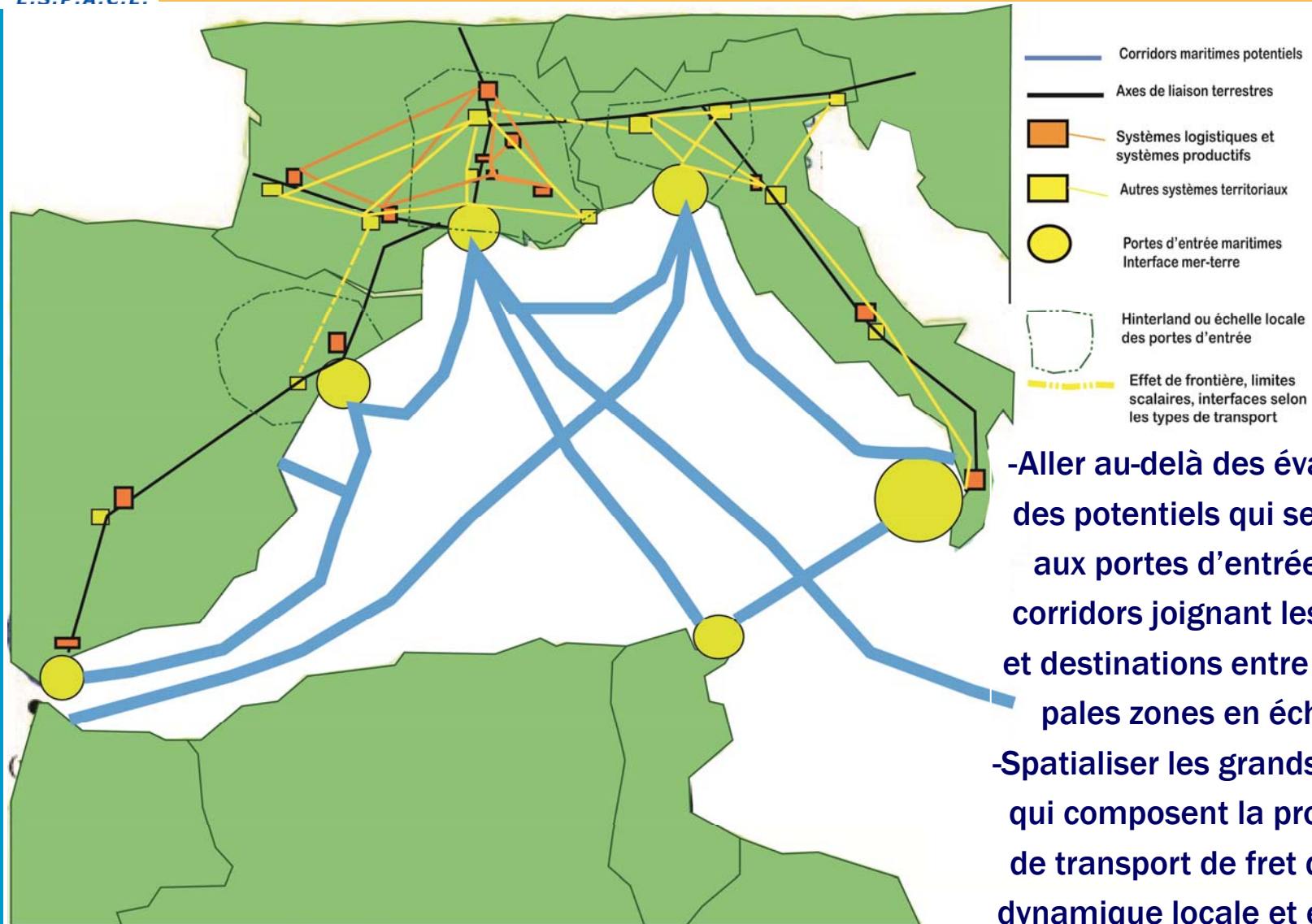
Méthodes et techniques de la prospective de Fret.	Vision de la géoprospective
<p>Les choix de variables et des thématiques dépendent des rôles qu'ils jouent dans la dynamique des échanges et l'accroissement des trafics.</p>	<p>Ce choix dépend de leur importance au niveau du système et dans l'explication apportée sur les tendances lourdes, les ruptures et les discontinuités. Phénomènes explicatifs de changement et de la résistance aux changements.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Le potentiel de la demande et de l'offre sont déterminés par l'importance des échanges aux points d'entrée ou de sorties de flux. Permettant aussi de déterminer les capacités des axes ou corridors de fret. -Le potentiel est évalué aussi sur les points nodaux comme le Port. 	<ul style="list-style-type: none"> -Le potentiel est évalué sur les territoires. Il montre les déséquilibres territoriaux. Il dépend de l'organisation par les décideurs. Il traduit un besoin latent ou exprimé qui varie selon les zones d'émissions et d'attractions et aussi selon les besoins extérieurs. -Possibilités des devenirs des transports, les réserves et les autres ressources à libérer.
<p>-L'analyse sectorielle ne doit pas faire place à la systémique par la simplicité de méthodes.</p>	<p>-La recherche des liens interactionnels entre le système et sous-système enrichie la géoprospective. Emergence des espaces à enjeux, des tendances lourdes et des signaux faibles annonçant les ruptures.</p>

0. Concepts de base

I. Petite échelle

II. Grande échelle

III. Apports de la Géoprospective?



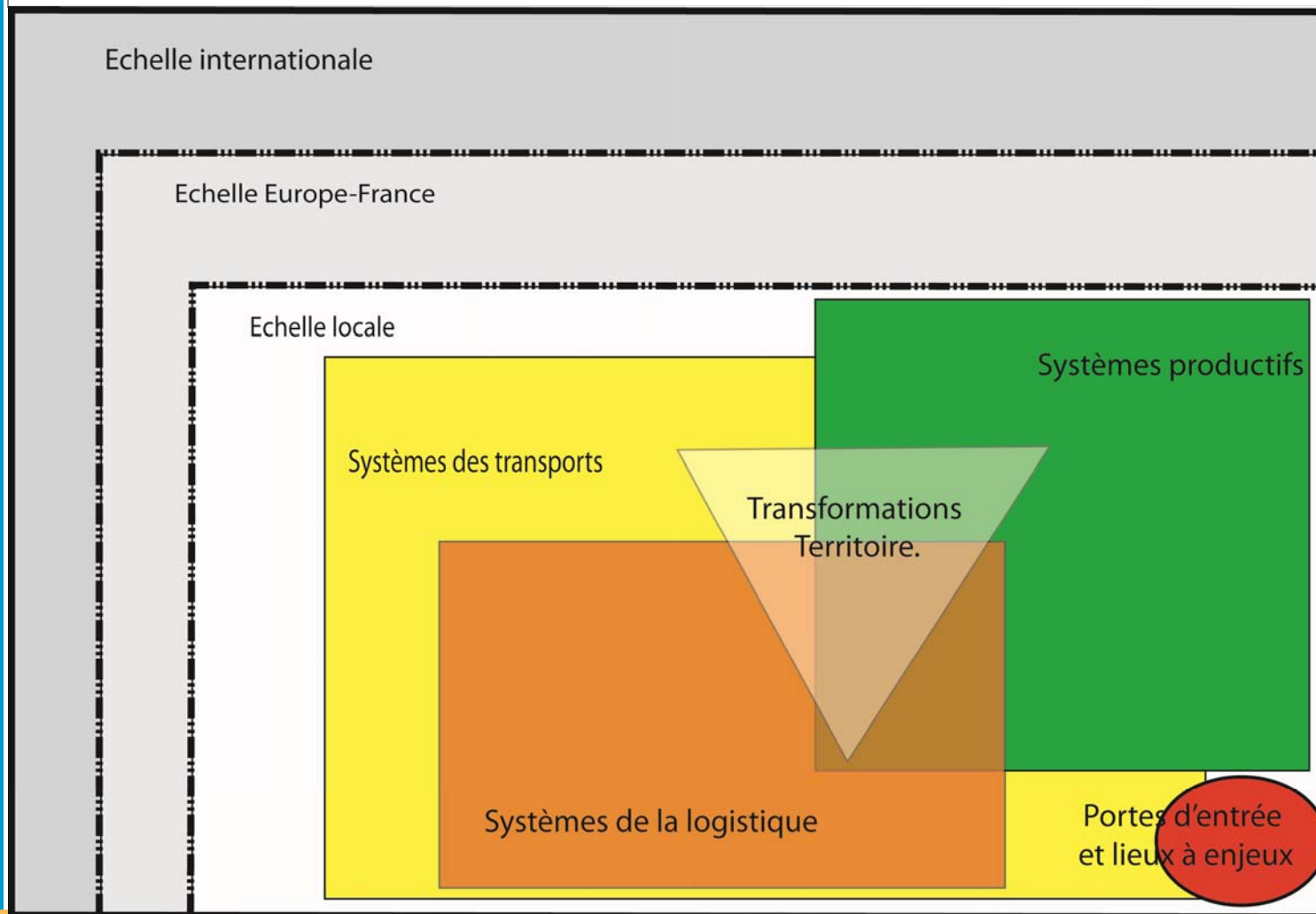
- Aller au-delà des évaluations des potentiels qui se limitent aux portes d'entrée et aux corridors joignant les origines et destinations entre les principales zones en échanges.
- Spatialiser les grands systèmes qui composent la prospective de transport de fret dans leur dynamique locale et extérieure.

Quels apports de la Géoprospective?

1. Prospective de fret et la Dimension territoriale	1. Quels apports de la géoprospective
<ul style="list-style-type: none"> - Entrée « transport » est toujours de mise. Prise en compte du territoire au début des démarches, commence à se faire sentir. - Selon les finalités des recherches, les résultats modélisent les croissances des échanges et des flux par modes de transport. - Le territoire apparaît au début dans le diagnostic, et des fois manque dans les autres étapes des processus de la modélisation (Exemple des modèles à quatre étapes). 	<ul style="list-style-type: none"> - Le territoire vient en avant et apporter des explications sur les infrastructures. - Une entrée territoriale comme fondement de la modélisation prospective. Les résultats s'expriment sous formes d'impacts territoriaux ou de croissances des objets territoriaux. - Les relations de proximités, les distances, les directions de croissances, la zonification sont les mesures souvent utilisées.
2. Question « échelles »	2. La multiscalarité.
<ul style="list-style-type: none"> - Une entrée « infrastructure de transport » complique souvent les échelles et leur délimitation - Postulat des effets structurants des infrastructures limitent aussi les recherches autour de l'infrastructure. 	<ul style="list-style-type: none"> - La lisibilité des variables spatialisées permet un aller-retour entre grandes et petites échelles sur le territoire d'étude. - La recherche des interactions entre les deux entrées « territoire » et « infrastructures de transport » et des explications réciproques sur les phénomènes majeurs. - Spécificités des effets et enjeux sur chaque échelle, un cadre de coordination pour trouver la meilleure façon d'analyse.

Espace et échelle, principale entrée pour l'amélioration de méthodes de la prospective de fret

Mapping et principales variables spatialisées: Enrichissement des méthodes prospectives



- A chacun des système correspond une série de variables.
- La spatialisation des phénomènes signifie la mise en évidence des mutations et les impacts des transport à l'horizon choisi.

Conclusion: Exemple d'apports de la géoprospective sur les variables clés de la prospective

Les transformations spatiales de la logistique

- Les espaces de stockage de fret
- Les plate-formes logistiques
- Les espaces intermodaux

Comment identifier les futurs possibles ?

- La structuration des espaces
- Les évolutions passées, actuelles et à venir
- Les accessibilités et leurs localisations par rapport aux autres composantes du système de fret

Interactions et interrelations avec le système des transports

- Les flux de marchandises et leur évolution
- Les différents échanges
- La distribution des centres urbains de consommation et des activités de production

Interactions et liaison avec le système productif

- Les localisations des entreprises par rapport aux espaces de stockage
- Liaisons entre unités de stockage avec les unités productives/consommation
- Evolution des structures productives
- Les aires de chalandise

1. Une approche spatiale et intégrée des transports

2. Mise en évidence des impacts territoriaux sur le système de la logistique

3. Application sur un long horizon et une dimension multiscalaire