

Intermodalité-voyageurs et métropolisation : vers une redéfinition des échelles territoriales et réalistiques

Pierre AGERON, ATER Lille 1

Laboratoire EDYTEM, Université de Savoie

Pierre.ageron@univ-savoie.fr

Intégrant l'axe 1 Transport et Processus de métropolisation » du colloque « Transports et métropolisation », notre réflexion veut s'appesantir sur la redéfinition des échelles pertinentes de mobilités par l'étude des relations entre intermodalité-voyageurs et métropolisation. Les deux processus, l'intermodalité-voyageurs (constitution progressive d'un méta-réseau appuyée sur la hiérarchisation des nœuds de transports créant des lieux transcalaires) et la métropolisation (renforcement des pouvoirs de commandement des aires urbaines sur des territoires contigus ou connexes) paraissent inextricablement liés, reflétant tout deux une facette de la mondialisation.

A partir de la réflexion de J F Troin (2010 in Vrac M. et Varlet J.) sur la transformation de l'échelle interrégionale en une échelle interurbaine, il convient alors de poser l'interrogation suivante : « Dans quelle mesure l'intermodalité-voyageurs participe-t-elle à l'effacement de l'échelle régionale et à son remplacement par l'échelle métropolitaine comme échelle pertinente de l'analyse des déplacements dans un contexte de mondialisation ? »

Une première constatation paradoxale surgit : l'échelle régionale demeure introuvable dans l'analyse des systèmes intermodaux « régionaux » centrée sur la desserte aéroportuaire. Elle est phagocytée par l'échelle métropolitaine (modes terrestres) ou inter-métropolitaine (mode aérien ou LGV). En effet, ces systèmes sont pensés *a priori* (Asie Orientale) ou *a posteriori* (Europe rhénane) comme des réseaux métropolitains ou mégapolitains reliant les lieux centraux d'un espace urbain discontinu et polycentrique (I). Comment expliquer ce phénomène : intermodalité-voyageurs et métropolisation s'alimentent mutuellement (II). L'intermodalité se présente comme instrument de métropolisation, et simultanément est favorisée par elle. Les deux processus connaissent en effet le même fondement : la sélectivité de leur manifestation spatiale. La multiplication des mobilités transcalaires ont pour cadre les métropoles, au sein d'une seule et/ou entre de multiples. La promotion de l'image urbaine dans la mondialisation compétitive constitue un facteur puissant de métropolisation ainsi que de mise en œuvre de l'intermodalité-voyageurs à l'échelle métropolitaine. Enfin, les intérêts des firmes participant à la construction du réseau intermodal sont des intérêts typiquement métropolitains, espace de production et de consommation de masse et différenciée (Bourdin A., 2005).

L'intermodalité-voyageurs participe donc pleinement à l'émergence d'une nouvelle géographie urbaine mondiale (III), celle des régions urbaines métropolitaines : (*World*) *City-region*, (Taylor P., 2005), *Global Cities regions* (Scott A., 2000) ou *Mega cities regions* (Xu J et Yeh A., 2011). Espaces interterritoriaux (Vanier M., 2009) de la vie urbaine quotidienne consacrée par l'offre et les pratiques de mobilités, les outils de leur gestion, les Autorités organisatrices des Transports, sont majoritairement d'échelle métropolitaine. Ces instances peuvent-elles incarner la source d'une légitimité politique en gestation (Ghorra Gobin C., 2005) ?

Mots-clés : Métropolisation, intermodalité-voyageurs, échelle, mondialisation, sélectivité

