



**Belgeo**

Revue belge de géographie

1-2 | 2010

**Villes et grands équipements de transport/Cities and large transport infrastructures**

---

## Conclusions : comme un reflet de la géographie des transports à la française

Frédéric Dobruszkes et Marie-Agnès Lanneaux

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/6819>

DOI : 10.4000/belgeo.6819

ISSN : 2294-9135

### Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

### Édition imprimée

Date de publication : 30 septembre 2010

Pagination : 245-246

ISSN : 1377-2368

### Référence électronique

Frédéric Dobruszkes et Marie-Agnès Lanneaux, « Conclusions : comme un reflet de la géographie des transports à la française », *Belgeo* [En ligne], 1-2 | 2010, mis en ligne le 05 décembre 2012, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/6819> ; DOI : 10.4000/belgeo.6819

---

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 2019.



*Belgeo* est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

---

# Conclusions : comme un reflet de la géographie des transports à la française

Frédéric Dobruszkes et Marie-Agnès Lanneaux

---

- 1 La sélection de textes ici publiés nous semble être, à son échelle, un bon reflet de la géographie des transports telle qu'elle se conçoit aujourd'hui en France, avec ses caractéristiques propres, ses qualités, ses modes et ses manques.
- 2 D'emblée, on est frappé de constater que, malgré tout son intérêt, la production scientifique de ce *Belgeo* est largement franco-française. Elle l'est d'abord par l'absence des collègues francophones de Suisse, du Canada et du Luxembourg, rarement présents au colloque annuel de la Commission française de géographie des transports. Elle l'est ensuite par les espaces considérés, qui ne concernent que rarement d'autres pays que la France ou des espaces trans- ou multinationaux – la plupart des collègues belges sont d'ailleurs ici dans la même situation vis-à-vis de la Belgique. Elle l'est enfin par la langue des références bibliographiques citées : alors que la littérature anglo-saxonne sur les transports et la géographie des transports est abondante, sauf sans doute en matière de transport ferroviaire, il est surprenant de voir à quel point les auteurs ignorent celle-ci, pourtant de plus en plus facilement accessible par les moteurs électroniques de recherche bibliographique. À travers tout le numéro, sur 304 références bibliographiques, on n'en compte ainsi que 52 en anglais et, plus étonnant encore, seulement cinq issues du *Journal of Transport Geography*. La question n'est bien sûr pas de citer des textes en anglais "pour faire sérieux", cédant ainsi à une certaine mode. Il s'agirait plutôt de prendre en compte des approches pour partie complémentaires et différentes – en termes de sujets de traités, de méthodes, de positionnement épistémologique, etc. – par rapport à la production française. Les collègues belges se distinguent ici partiellement. Pour en finir avec les références bibliographiques, rendons hommage à l'auteur le plus cité dans ce numéro : il s'agit sans aucun doute de Jean-Marc Offner et son incontournable papier critique publié dans *L'Espace Géographique* sur les effets structurants liés aux transports.

- 3 Ensuite, au niveau des thèmes traités, les articles se rapportent principalement à trois grandes thématiques. Il y a tout d'abord les questions relatives à la grande vitesse ferroviaire, sujet qui semble inépuisable depuis les années 1980. Les débats sur les tracés des lignes, la localisation des gares nouvelles et l'articulation avec le réseau existant offrent constamment aux géographes des sujets de recherche à l'intersection de l'aménagement du territoire, du développement régional, de la décision politique et de l'organisation spatiale des réseaux de transport. Ensuite viennent les questions d'organisation régionale, dont l'intérêt pour les chercheurs semble pour partie avoir été si pas légitimité, en tout cas re-dynamisé par la politique française de décentralisation. Enfin, les transports urbains gardent eux aussi un succès certain parmi les géographes, en proie pour partie aux évolutions, enjeux et projets contemporains liés aux débats parfois houleux autour de la place de la voiture en ville et du développement des transports en commun qui animent les villes françaises et européennes.
- 4 Quels que soient les espaces et modes de transports considérés, on peut relever deux absences parmi les textes rassemblés. *Primo*, les méthodes quantitatives (analyses hiérarchiques, régressions multiples, analyse des graphes, etc.) sont rarement mobilisées. Bien sûr, de nombreux sujets et approches ne s'y prêtent pas. Cependant, on peut aussi y voir une façon de concevoir la géographie des transports qui fait souvent l'économie de la mobilisation de données quantitatives qui appelleraient alors l'utilisation de méthodes *ad hoc*. *Secundo*, on est étonné de voir comme, sauf exception, les classes sociales et, plus généralement, les rapports sociaux, ne semblent pas intéresser la plupart des auteurs ici publiés. Or, comment nier leur impact sur la production des espaces et la (dé)structuration des territoires ? De ce fait, les pouvoirs publics sont trop souvent présentés comme autonomes et unitaires, alors qu'il est bien connu que ceux-ci sont pour partie traversés par des conflits internes (entre administrations, entre administrations et élus, etc.) tout en étant l'expression de certains groupes sociaux plutôt que d'autres. Or, si la géographie des transports se veut être une science sociale, peut-elle faire l'économie de l'analyse de tels facteurs ?
- 5 Enfin, n'est-il pas interpellant que la géographie des transports demeure majoritairement une affaire d'hommes ? Alors que dans d'autres branches de la géographie la gent féminine est significativement présente, c'est moins le cas pour les transports. Serait-ce le témoignage d'une approche qui demeure pour partie techniciste plutôt que relevant clairement des sciences sociales ?
- 6 Mais surtout, que nos honorables collègues ne prennent pas mal ces quelques mots de conclusion : ils valent aussi pour autocritique.

---

## AUTEURS

### FRÉDÉRIC DOBRUSZKES

Université libre de Bruxelles, IGEAT, Bld du Triomphe, CP 246, B - 1050 Bruxelles, Tél. +32 2 650 50 75, frederic.dobruszkes@ulb.ac.be

**MARIE-AGNÈS LANNEAUX**

Université de Lille 3, IUT B, 35, rue Sainte-Barbe, F - 59208 Tourcoing, Tél. +33 3 20 76 25 54,  
marie-agnes.lanneaux@univ-lille3.fr