

Éditorial

La mobilité des biens et des personnes s'est très fortement accrue depuis le siècle dernier ; elle est devenue un enjeu économique primordial dont doit tenir compte l'aménagement du territoire. Elle a cependant connu plusieurs cycles successifs d'évolution qui chacun ont donné lieu à la construction d'infrastructures spécifiques.

À partir de 1850, l'essor économique nécessite des transports réguliers et des transports de masse entre les diverses régions ; l'industrie, d'une part, la commercialisation des produits agricoles, d'autre part, exigent le développement rapide d'infrastructures de transport : canaux et voies ferrées vont, en quelques décennies, se multiplier et relier les principales villes. L'ensemble est complété ensuite par la création de réseaux denses de chemin de fer d'intérêt local irriguant les espaces ruraux.

Dans l'entre-deux-guerres, le développement de l'automobile va rapidement bouleverser cette situation. À des services collectifs de communication proposés au public se substituent des moyens de transport plus souples, adaptés aux besoins des individus et des entreprises : c'est l'ère de l'automobile et du camion. Les aménagements antérieurs s'en trouvent obsolètes et même abandonnés, le réseau routier, de plus en plus fréquenté, devient l'infrastructure essentielle, mais il exige des aménagements coûteux et constants. Le besoin de vitesse et de sécurité, joint à l'augmentation du nombre de véhicules et de la quantité de marchandises transportées entraîne, à terme, la construction entre les pôles urbains de voies nouvelles et spécialisées : les autoroutes.

Ce changement d'échelle dans l'équipement en infrastructures de transport privilégie d'autant les agglomérations que celles-ci sont plus peuplées et plus actives. Dans les dernières décennies, il se traduit par un remaniement du réseau ferré (création de voies à très grande vitesse) et une nouvelle forme de desserte aérienne (maillage «hub and spoke») sur le territoire national. Les nouveaux schémas d'organisation tiennent compte des grands équilibres nationaux et internationaux ; ils s'élaborent en fonction des relations entre pôles économiques ; n'utilisant l'espace que comme support, ils ne desservent guère les zones rurales et les villes de taille petite ou moyenne.

Toute analyse des réseaux actuels de transport et des trafics impose une vision large qui dépasse nettement les limites de l'étude régionale, les articles qui suivent présentent les transports d'hier et d'aujourd'hui en Franche-Comté mais ne sauraient en traduire tous les aspects.

La rédaction

À propos de l'article « Transports aériens » (pages 21 à 24), les auteurs remercient Messieurs Foissey, Dagot, Labouriaux et Domergue, ainsi que le personnel des aéroports de Dole, Dijon, La Vèze, et celui du District aéronautique de Bourgogne-Franche-Comté