

La notion de « gateway » en Economie territoriale.

Un tour d'horizon de la bibliographie sur le sujet

Le terme « gateway » est quasiment absent de la littérature francophone, si ce n'est dans une acception très technique qui concerne la géométrie de la chaussée. A défaut d'utiliser le terme lui-même, la notion de « gateway » se retrouve quant à elle dans quelques écrits pour caractériser une infrastructure de transport majeure ou un territoire. On retrouve alors l'idée de « relais commerciaux » [Lauterfing, 1998], de « porte » ([Bonneville, 1993], [Varlet, 1997] et [Varlet, 2000]), de « lieux de polarisation et de développement économique » [Lauterfing, 1998], de « tête de pont de territoires discontinus » [Busquets, 2000]

Pour J. Varlet [2000], cette fonction de porte (pour les aéroports), renforce la nodalité et la polarité du site. Mais le sens de cette *fonction* n'est pas très clair pour l'auteur. Il en reparle dans un autre écrit [Varlet, 1997] pour faire référence cette fois-ci à une vocation. « *La nouveauté réside dans la vocation qui leur est désormais attribuée (NDLR : aux aéroports), celle de porte régionale et de porte d'agglomération. D'où l'interconnexion des réseaux de transport qui permet à la fois une meilleure accessibilité réciproque de l'aéroport et de sa région et une extension des aires d'attraction. D'où également l'adaptation des capacités. Les enjeux territoriaux au niveau régional sont forts, et la recomposition des grands ensembles régionaux français n'est pas du moindre intérêt, notamment sous les influences de Lyon et de Paris.* »

Ce qu'il faut comprendre ainsi dans les écrits de J. Varlet et des autres auteurs francophones repérés, c'est que l'infrastructure va avoir un impact sur le territoire. Cet impact, qui peut être renforcé en accentuant la nodalité du site (pour reprendre les termes de J. Varlet), va concerner différentes activités [Busquets, 2000] :

- les activités internes (services directement associés à l'infrastructure et son exploitation)
- les activités en continuité (complètent les précédents et profitent du service proposé par l'infrastructure en renforçant l'offre qui y est associée)
- les activités de proximité (influence moins directe de l'infrastructure)

Il est clair en ce sens que les impacts vont être tantôt directs, tantôt indirects et parfois induits [Varlet, 1997]. K. Colletis-Wahl (dans [Drouet & Collin, 2000]) rappelle cependant que l'influence des infrastructures et du transport sur les dynamiques territoriales est indirecte (en référence aux corpus théoriques de l'école de la proximité et des milieux innovateurs).

La littérature francophone aborde ainsi assez largement les liens qui existent entre les transports (et les infrastructures associées) et le développement économique, mais la spécificité « gateway » n'apparaît pas en tant que générique des infrastructures à forte rupture de charge. Cette spécificité est par contre très directement abordée par la littérature anglophone avec une différence explicitement faite entre un hub et un gateway.

Dans la littérature anglophone, une différence majeure est effectivement faite entre un hub et un gateway. Les deux polarisent des flux très importants et ont un impact sur le territoire environnant,

mais l'impact est différent au sens où le gateway concerne le bout de la chaîne. Les voyageurs ou les marchandises diffusent à partir du gateway dans un milieu différent et avec des modes différents [Gillen & alii, 2007]. En ce sens, les ports sont des gateways typiques. « *Gateways are nodal points where intercontinental transport flows are being transshipped onto continental areas and vice versa* » [Notteboom, 2008]. Cette première distinction n'apparaît pas dans les écrits francophones. Une différence plus évidente est faite ensuite entre les gateways et les corridors. Sur la base de ces spécifications, les travaux nord-américains présentés dans la bibliographie évaluent les relations fonctionnelles qui existent entre le gateway et le territoire environnant. « *While corridor development to distant hinterlands attracts more and more attention, local or immediate hinterlands remain the backbone of ports' cargo bases* » [Notteboom, 2008]. Pour qu'un gateway soit fonctionnel, il est nécessaire de structurer des réseaux bien entendu dans l'hinterland, mais également d'orienter les activités économiques de manière à ce qu'elles soutiennent les flux en s'y adaptant (exemple : usines de transformation de matière première si des matières premières arrivent dans le port). La réflexion sur les relations fonctionnelles entre l'infrastructure et le territoire se retrouve (dans une version très épurée) dans l'écrit de C. Ducruet [2005].

Cette notion de gateway est ensuite très rapidement transférée de l'infrastructure de transport vers le territoire, et l'on retrouve alors rapidement des gateway cities ou des gateway regions. C'est dire si les relations infrastructure/territoire sont importantes dans l'acception nord-américaine de la notion de gateway. La seule référence francophone qui utilise explicitement le terme de gateway pour des territoires (des métropoles en l'occurrence), est celle du chapitre de M. Bonneville [1993]. « *La plupart des métropoles associent en effet à des activités productives importantes ou à des services « domestiques » d'importantes fonctions de services d'interface précisément parce que leur puissance économique et celle de leur région les désignent que des « portes d'entrée » (gateway) des flux économiques et culturels dans des territoires en cours de recomposition.* » (Bonneville, 1993). L'auteur fait référence cependant à des logiques autant économiques que culturelles et n'évoque que très indirectement la question des flux de biens et de personnes et le rôle des infrastructures majeures que sont les ports, les aéroports ou les grandes gares. Il est possible enfin de citer l'approche des « gateway cities » proposée dans le rapport de la commission européenne sur l'état des villes européennes (European Commission, 2007). Dans ce document, les gateway cities ne concernent que les grandes agglomérations de plus de 400 000 habitants au sein desquelles il existe un port. Cette approche restreinte au seul mode de transport maritime mène les auteurs à souligner la situation économique délicate des gateway cities, du fait des réorganisations modales du transport mondial.

Pour les questions relatives au développement régional, on ne retrouve finalement que très peu dans les écrits francophones sur les infrastructures de transport ou les centres urbains cette approche par la notion de gateway. Celle-ci permet pourtant de questionner conjointement les enjeux locaux et globaux des sites concernés et qui nécessite de passer d'une approche de l'infrastructure en tant que porte à une approche de la ville ou de la métropole en tant que « porte ».

Bibliographie

Internationalisation et dynamiques de repositionnement des villes

M. Bonneville, 1993

dans Restructurations urbaines = reestructuraciones urbanas : actes du colloque de Gérone "mutations et requalifications économiques et sociales des espaces urbains", hommage à Jean-Paul Levy.

http://books.google.fr/books?hl=fr&lr=&id=2AjX8G_JdVYC&oi=fnd&pg=PA17&dq=gateway+%C3%A9conomie+territoriale&ots=hZsm3uiMAO&sig=3O0oI-lvSrfamCUaBiybYE9RelM#PPA17,M1

A hypothesis about gateway cities

A. F. Burghardt, 1971

dans Annals of the association of urban geographers

<http://www.informaworld.com/smpp/content~content=a788969119~db=all>

Acteurs de l'interconnexion

A. Debernardi, 1999

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/flux_1154-2721_1999_num_15_38_1288

Gateway cities : The metropolitan sources of US producer service exports

M. Drennan, 1992

Dans Urban studies no 29, pages 217-235

<http://www.informaworld.com/smpp/content~content=a713704856~db=all>

Aéroports et dynamique des territoires

C. Drouet & M. Collin, ARDU, 2000

<http://portail.documentation.equipement.gouv.fr/documents/CETTEXST005100/CETTEXST005100.pdf>

(en particulier le chapitre de K. Colletis-Wahl, « le lien aéroports et dynamiques territoriales, quelques questions »)

Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial

C. Ducruet, 2005

<http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.pdf>

State of european cities, executive report

European Commission, 2007

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/state_exec_en.pdf

Logiques réticulaires et territoriales au sein de la ville portuaire : le cas de Busan en Corée du Sud

A. Frémont, C. Ducruet, 2004

[http://www.cairn.info/article.php?](http://www.cairn.info/article.php?ID_REVUE=EG&ID_NUMPUBLIE=EG_333&ID_ARTICLE=EG_333_0193)

[ID_REVUE=EG&ID_NUMPUBLIE=EG_333&ID_ARTICLE=EG_333_0193](http://www.cairn.info/article.php?ID_REVUE=EG&ID_NUMPUBLIE=EG_333&ID_ARTICLE=EG_333_0193)

Autoroutes et aménagements : interactions avec l'environnement.

M. Gasser, J. Varlet, M. Bakalowicz, 2004

<http://pandocsdx.cete-np.i2/urbamet/document.xsp?id=Urbamet-0259853>

Pacific Crossroads: Canada's Gateways and Corridors

D. Gillen, G. Parsons, B. Prentice, P. Wallis Van-Horne, 2007

http://www.gateway-corridor.com/roundconfpapers/documents/Gillen_Parsons_Prentice_Wallis_Pacific_Crossroads.pdf

Les observatoires autoroutiers : l'expérience des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône et quelques enseignements

G. Joignaux, J.-F. Langumier, 2004

<http://afitl.ish-lyon.cnrs.fr/CST/precedents-numeros/N46/Joign46.pdf>

L'impact économique de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle

R. Lauterfing, 1998

Université Paris XIII - Villetaneuse - Maîtrise de géographie

<http://www.memoireonline.com/12/05/48/impact-economique-aeroport-cdg.html>

L'aménagement de nouveaux terminaux à conteneurs et le renouvellement de la problématique flux-territoire dans les ports de la Rangée Nord

V. Lavaud-Letilleul, 2005

http://www.cairn.info/resume.php?ID_ARTICLE=FLUX_059_0033

The relationship between seaports and the inter-modal hinterlands

T. Notteboom, 2008

<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP200810.pdf>

From world cities to gateway cities : extending the boundaries of globalization theory

J.R. Short, C. Breitbach, S. Buckman, J. Essex, 2000

dans City

<http://www.informaworld.com/smpp/content~content=a713657031~db=all>

Les grands aéroports internationaux français (Roissy, Orly, Satolas, Nice) : enjeux et retombées territoriales.

J. Varlet, 1997

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1997_num_106_593_20769

Dynamique des interconnexions des réseaux de transports rapides en Europe : devenir et diffusion spatiale d'un concept géographique.

J. Varlet, 2000

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/flux_1154-2721_2000_num_16_41_1322?Prescripts_Search_tabs1=standard&