

## **I. Analyse géographique des transports de marchandises dans la région thessalienne**

[Published first in: *CNRS Intergéo Bulletin* 71 (1983), 43-46]

La région thessalienne, dans cette étude, devient la matière première d'une expérience: celle de la création d'une méthodologie en ce qui concerne l'analyse géographique de réseaux de transports (terrestres et maritimes) des marchandises sous un angle qualitatif et quantitatif.

La superficie de la région occupée le 1/10e de la superficie totale de la Grèce, dont le secteur primaire occupe 40% de son activité économique; ceci nous fait comprendre l'importance de la participation de la région thessalienne à la formation du P.N.B. du pays.

Il faut bien souligner aussi que le caractère géomorphologique et climatique de cette région crée une différenciation économique très frappante entre la partie occidentale et la partie orientale de la région. La partie orientale, une plaine vaste et fertile, se trouve au milieu de la Grèce, site privilégié qui doit ses avantages à l'existence de l'axe principal routier et ferroviaire de la Grèce, qui relie Athènes à Salonique. La partie occidentale se caractérise au point de vue géomorphologique par les grands massifs montagneux qui sont essentiellement les causes de son sous-développement économique (avec toutes les conséquences socioculturelles qui l'accompagnent). Cette partie est éloignée des grands axes routiers et des accès maritimes (portuaires), fait qui intensifie l'attardement économique. La plupart des sous-régions administratives (éparchies) de cette partie, sont caractérisées dans cette étude 'en difficulté' et d'un caractère en majorité agricole (élevage, bois) sous-développée.

Le manque d'infrastructure en matière de transports, et la mise en

valeur de certaines liaisons routières et maritimes avec l'Europe du nord, dont la possibilité de création se présente dans cette étude, accompagne d'une incapacité au point de vue aménagement du territoire dont fait preuve le Ministère de la Coordination, nous ont poussé à l'effort de la création d'une méthodologie d'analyse qui sera capable de mettre en relief de façon qualitative et quantitative les caractéristiques et les paramètres des flux des transports de marchandises, flux qui se créent d'après les fonctions économique-sociales de l'espace géographique donne.

### *L'aventure de l'information spatiale*

Dans le espace grec, comme très souvent à un niveau international, la façon de faire face aux problèmes du développement régional, se trouve en position de faiblesse devant les obstacles qui se posent au stade de la récolte de l'information d'une nature surtout quantitative.

On peut distinguer deux entités différentes: une 'réalité passée' et une 'réalité actuelle', ou 'immédiate'. Cette deuxième, dans le cas d'une information de nature quantitative surtout, mais aussi qualitative, se présente comme étant:

-ou dépassée (par ex.: recensement d'agriculture et d'élevage en Grèce)

-ou inexistante (par ex.: présentation d'une image complète des flux commerciaux dans l'espace, un recensement d'industrie donnant des éléments relatifs aux activités des transports des unités industrielles etc.)

Encore, et cela est un fait qui n'est pas rare, l'échelle de l'information n'est pas capable de couvrir les exigences de précision de la recherche, surtout si la nature de l'information nécessaire est dynamique, des problèmes plus difficiles surgissent. Par exemple, la description des flux monétaires dans l'espace sous n'importe quelle forme (travail humain, marchandises, emprunts, dépôts bancaires etc.) devient dans la réalité spatiale grecque presque impossible.

Soyons plus claire par un exemple dans l'intérêt de notre étude: dans l'espace examiné, on a distingué trois types de flux commerciaux. Le premier contient les flux de transports de matières premières qui font leur apparition entre les territoires de la production primaire et les unités de la première transformation. Le second type se rapporte

aux flux qui mobilisent les produits semi-ouvrés entre les unités de la première et de la deuxième transformation, et le troisième type se compose des flux constitués par des produits finis qui se présentent entre les unités de la transformation finale et les grandes marchés des agglomérations urbaines ou les nœuds d'interruption maritimes-terrestres-aériennes.

Dans le processus de l'analyse et de la description des paramètres quantitatifs et qualitatifs de ces trois types de flux, il faut pouvoir répondre aux questions suivantes:

1. Le type des produits transportés
2. la répartition du tonnage total des marchandises selon le moyen de transport utilisé
3. La fréquence d'utilisation d'un parcours selon le moyen de transport, le type des marchandises et l'époque de l'année
4. Le coefficient de l'occupation du moyen de transport par les marchandises selon l'époque de l'année, le type des marchandises et le parcours effectuée.

Il est rare, toutefois, que l'on puisse répondre aux questions posées ci-dessus, en raison du manque de sources d'information.

C'est pourquoi l'on propose ici la création d'un réseau informationnel, tel qu'il pourrait couvrir l'espace examiné. Il sera composé par un complexe de noyaux qui joueront le rôle des 'DATA-CENTERS' disposés en niveaux superposés en ce qui concerne leur propres fonctions et qui se trouveront en liaison directe avec un centre régional de décision. L'intégration de ces noyaux dans les importants facteurs économiques du tissu de la production régionale (par ex.: coopératives agricoles, chambres de commerce et d'industrie, etc.) se présente comme une solution très flexible et réaliste en ce qui concerne l'intervention spatiale rationnelle et décisive visant au développement régional et à la décentralisation économique et administrative.

### *Une vue brève sur la méthodologie*

La méthodologie suivie au cours de cette étude, peut être distinguée en deux parties principales, une partie analytique et une partie synthétique:

1. La partie analytique peut être qualifiée comme une analyse cri-

tique, d'une nature statique à cause de son caractère descriptif, de toutes les fonctions et entités socio-économiques qui sont en relation directe avec les réseaux de transports de marchandises dans l'espace thessalien. Le but de cette partie sera la désignation structurelle de l'espace examiné et la mise à jour du degré et de la nature de la dépendance de notre espace avec les espaces voisins, toujours au niveau de la fonction étudiée. De cette façon, nous essayons d'assurer la capacité évolutive, le control rétroactif et le réalisme du modèle de régionalisation qui apparaîtra.

Au cours de la création de ce modèle, on touche à un problème essentiel pour la pensée géographique: peut-on "tracer" les "limites géographiques" d'une région, dans un esprit métrique strict? Est-ce que la "fluidité" (au sens métrique) qui apparaît au stade du tracé des limites géographiques de la sous-région finit par découvrir une faiblesse de la méthodologie géographique dite "traditionnelle" qui représente tout simplement la réalité dialectique spatiale?

Est-il possible d'essayer de découvrir dans un system "multi-spatial" des sous-régions, lesquelles à leur tour composent l'espace étudié (un espace qui se caractérise d'ailleurs par une micro et macroévolution qui lui est propre) une fonction d'équilibre "parfait" et métriquement statique, telle que si l'on la dotait d'une plume, il pourrait nous tracer de ce mystérieux "équilibre", une ligne? Une ligne qu'on appellera "limites régionales"?

On croit que non. On ne pourrait accepter facilement que la dialectique historique spatiale s'interrompe devant l'exigence d'une "précision" antinaturelle, laquelle finit par devenir mécaniste.

2. La partie synthétique essaye de mettre en conjonction ces fonctions et entités socio-économiques, déjà rapportées, afin qu'on puisse faire apparaître d'une façon explicite la logique de l'expansion, de la répartition et de la mise en valeur des réseaux de transports de marchandises qui traversent la région thessalienne.

Le but final consiste à faire apparaître et activer les forces économiques latentes de l'espace, dont la coordination –tout en visant le développement des réseaux des transports régionaux- peut faire avancer l'affaire de la croissance économique régionale.

On procèdera maintenant à l'analyse des autres stades d'action qui composent la partie synthétique.

A – Le premier stade consiste à déterminer dans l'espace examiné

des centres des circuits primaires et leurs microrégions. La qualité qui caractérise les relations entre un centre des circuits primaires et sa microrégion est l'influence d'attraction homogène établie entre ce centre ramassage des produits primaires et chaque bien-marchandise qui se produit dans les limites de sa microrégion.

Les facteurs qui déterminent les limites géographiques de cette microrégion sont les suivantes:

- le milieu naturel
- l'existence de l'infrastructure des transports, capable de desservir les flux commerciaux
- les distances qui séparent les endroits limitrophes de la microrégion par les centres des circuits primaires, qui constituent d'ailleurs les noyaux du premier degré de notre réseau informationnel.

B – Au deuxième stade, en suivant la même logique qu'auparavant, on group des centres de circuits primaires et leur microrégions, en formant de sous-régions homogène. L'homogénéité se rapporte à l'influence exercée sur eux par la même ville-marche. Les facteurs qui définissent cette homogénéité et les limites de cette plus large sous-région seront les mêmes que ceux concernent la microrégion du premier stade. Par conséquent, cette nouvelle sous-région (aux limites plus larges que celles de sous-régions des circuits primaires) constituera de nouveau une microrégion, mais cette fois, dépendante d'un nouveau type de centre: la ville-marche.

Les villes-marches constituent les noyaux qui composent le deuxième niveau de notre système informationnel. La microrégion de la ville-marche constituera pour les centres des circuits primaires, leur macro-région.

C – Au troisième stade, on essaie d'articuler l'espace en sous-régions homogènes de la production primaire et secondaire tout en localisant les pôles d'origine-destination des flux de tout sorte des transports de marchandises. Il ne nous reste alors pour faire apparaître l'importance de ces flux, que de mettre en conjonction ces deux types des sous-régions productives.

Les chapitres de l'ouvrage sont les suivantes:

- a. Présentation de condition du milieu géographique

- la Thessalie, éléments géographiques;
  - le milieu naturel;
  - le milieu humain et économique. Naissance et répartition des activités de transports dans le secteur primaire;
  - Naissance et répartition des transports dans le secteur secondaire.
- b. Infrastructures et fonctions du milieu
- c. Étude de flux des transports des marchandises de la Thessalie
- d. Synthèse et modèle d'étude de la capacité des entreprises de transport thessalienne.