



HAL
open science

Autoroutes, activités et territoires : Résultats et propositions méthodologiques de recherche

Emmanuel Faivre

► To cite this version:

Emmanuel Faivre. Autoroutes, activités et territoires : Résultats et propositions méthodologiques de recherche. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 2003, 43 | 2003, pp.59-83. 10.46298/cst.12008 . hal-04147799

HAL Id: hal-04147799

<https://hal.science/hal-04147799v1>

Submitted on 1 Jul 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

**AUTOROUTES, ACTIVITÉS ET TERRITOIRES :
RÉSULTATS ET PROPOSITIONS MÉTHODOLOGIQUES
DE RECHERCHE**

EMMANUEL FAIVRE
LABORATOIRE THÉMA UMR 6049
OBSERVATOIRE A39

L'autoroute peut-elle constituer un corridor de développement ? Cette question relativement simple, posée par la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône se heurte à un blocage méthodologique qui empêche, en l'état actuel des recherches, d'y répondre de manière rigoureuse.

Confrontés à ces contraintes, nos travaux se sont rapidement orientés vers la quête de solutions méthodologiques visant à constituer de nouveaux outils d'investigation, mais également conceptuelles - entendons par là une posture, un mode de représentation d'un phénomène - afin d'acquérir de nouveaux réflexes de recherche puisque en l'état actuel des recherches, « aucune méthode d'analyse, ni même d'ébauche alternative à celle des effets n'ont émergé pour faire l'objet d'une utilisation élargie et/ou uniformément reconnue » (BURMEISTER, COLLETIS-WAHL, 1996). « En l'absence d'une réponse nette, voire d'une modélisation économique ou spatiale, le débat se poursuit, marqué par des avancées, des ruptures, des retours en arrière, des ouvertures et des dérivations » (JOIGNAUX, 1995).

Après avoir justifié la recherche d'une alternative méthodologique pour la thématique étudiée, nous présenterons les principaux résultats de nos recherches avant de proposer une nouvelle approche systémique et un nouvel outil méthodologique.

1. POURQUOI ET COMMENT ENVISAGER UNE ALTERNATIVE DE RECHERCHE ?

1.1. ABSENCE DE CONCLUSIONS VALIDÉES DES TRAVAUX ANTÉRIEURS

1.1.1. De la diversité des approches

L'évaluation des effets des grandes infrastructures de transport fait appel à deux grands types de méthodes initiées par les économistes : d'une part, la méthode ex-ante dont l'objectif est d'évaluer la rentabilité économique d'un projet avant sa réalisation et d'autre part, la méthode ex-post qui vise à dresser un bilan des effets de l'infrastructure. Toutefois, la plupart des méthodes s'accordent pour utiliser une méthodologie comparative entre un avant et un après implantation d'une infrastructure.

Deux types d'approches peuvent également être différenciés : des approches économétriques et des approches spatialisées. Les analyses économétriques se basent sur des analyses coût-avantages, des flux de trafics, des analyses input/output et sur l'élaboration d'indicateurs d'accessibilité et de développement. **Les approches spatialisées, dont nos recherches se réclament** plus particulièrement, essaient de repérer d'éventuelles évolutions au sein d'un espace délimité. A l'intérieur d'un terrain d'étude (couloir, fuseau...), des ruptures de tendances entre les situations antérieures et postérieures à l'arrivée de l'infrastructure sont identifiées afin d'établir un lien de causalité entre les modifications du milieu local et la mise en service de l'autoroute. A partir de la définition de cadres territoriaux et diachroniques, les observatoires autoroutiers tentent par exemple de mesurer les phénomènes en déterminant une « *batterie d'indicateurs aux valeurs susceptibles d'être modifiées lors de l'implantation de l'infrastructure* » (VARLET, 1996).

Plus largement, le débat sur la relation de causalité entre l'implantation d'une infrastructure de transport et le développement économique est ouvert depuis un peu plus de deux décennies. L'évolution des recherches peut être scindée en trois étapes : « *tout d'abord une relation de causalité simple du développement économique complétée ensuite par les transformations spatiales induites et enfin une approche plus complexe par les transformations de l'espace social* » (PLASSARD, 1995).

1.1.2. *Quelques conclusions validées pour de nombreuses difficultés méthodologiques*

La question des effets structurants des autoroutes a d'abord été posée dans une logique d'aménagement du territoire : la réalisation d'une autoroute est-elle à même de susciter ou d'accélérer le développement économique des régions traversées ? Dans ce cadre, trois conclusions peuvent être dégagées de façon quasi certaine par la communauté scientifique : la mise en service d'une autoroute n'a pas d'effets automatiques, elle peut donner naissance à de nouvelles stratégies spatiales et amplifier les tendances existantes.

Toutefois, l'état actuel des recherches ne permet pas de tirer de conclusions transposables à tous les cas particuliers. En effet, si un consensus s'établit autour d'une logique d'interactions primant sur une logique d'effets d'un seul élément, « *la difficulté majeure est d'isoler le facteur infrastructure de transport dans le système d'interactions* » (ORUS, 1996).

« *Les doutes et les critiques existent tant le repérage des liens de causalité reste difficile et la méthodologie à peaufiner* » (VARLET, 1996). D'ailleurs, certains auteurs suggèrent de « *s'orienter davantage vers l'observation des dynamiques des territoires et de leurs acteurs sans vouloir isoler un seul facteur* » (MINOT, 1996).

1.2. *DES DÉVELOPPEMENTS RÉCENTS VISANT À ÉLUDER LES DIFFICULTÉS*

Il résulte de ces constats l'émergence de la notion d'effets territoriaux pour lequel la recherche se concentre sur les interactions entre infrastructures de transport et territoires (effets directs, d'opportunités et induits). De plus, « *les méthodologies actuelles et futures ne peuvent plus faire l'économie de l'entrée par les acteurs, laquelle doit embrasser plusieurs échelles (locale, régionale, nationale...) et diverses catégories (logique des acteurs économiques et politiques...), même si la diversité des types d'acteurs et des échelles n'est pas pour faciliter l'analyse. Il serait pertinent d'orienter les recherches vers l'observation de la dynamique des territoires en intégrant impérativement, d'une part les objectifs assignés à l'infrastructure et d'autre part l'articulation entre les logiques d'acteurs, les comportements socio-économiques et la structuration des territoires concernés* » (VARLET, 1996).

La difficulté à discerner les faits qui se rapportent strictement à l'infrastructure de ceux qui relèvent de la dynamique propre du territoire conduit certains chercheurs (OFFNER, 1993) à proposer la notion d'effets de congruence où l'infrastructure de transport est intégrée dans les caractéristiques du développement régional.

D'autres travaux récents, émanant principalement d'économistes, enrichissent également cette approche interactionnelle en intégrant l'infrastructure dans la dynamique globale du développement régional, à base de construction de ressources spécifiques et génériques. Ainsi, ces réflexions conduisent à

aborder la question du lien entre transport et développement d'une manière renouvelée. « *Le point de départ de la démarche ne saurait être constitué par l'infrastructure de transport, dont il s'agirait de repérer et d'analyser les effets, mais par une analyse de la dynamique des interactions entre trois sous-ensembles : le système de production, le système de transport et le système spatial* » (BURMEISTER, COLLETIS-WAHL, 1997). La notion d'effets est même remise en cause dans la mesure où elle pose des problèmes théoriques et méthodologiques importants et « *aboutit à un déterminisme par les transports (où l'infrastructure de transport est une forme de ressource rare, dont la présence ou l'absence serait de nature à influencer de façon déterministe le déroulement des processus de développement régionaux), ce qui est d'autant plus contestable qu'il est susceptible de servir de base à des politiques de développement* » (BURMEISTER, COLLETIS-WAHL, 1997). Au final, « *la question du lien entre infrastructures de transport et développement régional est reformulée de la manière suivante : les entreprises favorisées par des moyens de circulation existants et nouveaux sont elles à même d'enclencher une dynamique de développement (et dans quelles conditions ?)* » (BURMEISTER, COLLETIS-WAHL, 1997). Dans cet ordre d'idée, citons également une recherche menée par le SETRA qui tente d'évaluer l'impact du désenclavement local (indicateur statistique mis en corrélation avec des indicateurs de mesure du développement) sur le développement économique local. Cette démarche économétrique est appliquée à plusieurs micro-espaces disséminés sur un vaste espace pluri-régional (SALMON, 1996).

De manière plus fondamentale, certains auteurs replacent l'infrastructure de transport dans les « rationalités situées » des entreprises qui fournissent à celle-ci son cadre de pertinence. « *Comme les nomades, les entreprises peuvent se déplacer dans l'espace mais ne quittent pas brusquement un lieu connu pour un lieu nouveau, elles suivent des repères connus d'elles de longue date* » (CHANTEAU, 2001). En vue d'intégrer l'infrastructure de transport dans la réflexion sur la localisation et la mobilité des activités productives, CHANTEAU propose trois dimensions axiomatiques nécessaires : le temps, l'espace (concepts d'espaces endogène et exogène) et le comportement des acteurs économiques (question essentielle de l'homogénéité des conduites économiques). S'appuyant sur une modélisation systémique, il insiste sur le fait que « *comprendre la mobilité des activités productives et leur localisation impose une analyse multicausale* » (CHANTEAU, 2001) ainsi qu'une prise en compte de l'espace par les théories économiques visant à s'intéresser aux relations entreprises-territoires-territorialités.

De tels éclairages permettent de sortir de la seule recherche du poids relatif de chacun des facteurs explicatifs pour intégrer les infrastructures de transport dans la dynamique globale du développement régional.

1.3. OBJECTIFS ET CADRE DES RECHERCHES

La présentation des développements récents (non exhaustive) a permis de poser une représentation sous-jacente à la démarche proposée. Nos travaux se placent résolument dans ces évolutions.

1.3.1. Objectifs des recherches

Le but premier de notre démarche est d'approfondir la question théorique et méthodologique du rapport de l'infrastructure de transport aux dynamiques économiques locales, appréhendées ici à travers la dynamique des localisations d'activités économiques. L'idée centrale est de sortir du schéma de causalité simple et de la seule problématique des « effets », en lui substituant une approche systémique dans laquelle interagissent l'autoroute et les différentes caractéristiques du système de localisation des activités. L'objectif est donc, dans un premier temps, de comprendre le fonctionnement d'un système complexe et, dans un second temps, d'identifier et d'apprécier le rôle qu'y joue l'autoroute. Par conséquent, cette approche ainsi que l'outil méthodologique qui en découle, sont principalement destinés à une utilisation post mise en service afin de rendre intelligibles les processus initiés par l'ouverture de l'autoroute.

1.3.2. Définition du cadre de recherche

Selon une vision systémique, le champ d'interactions entre autoroutes et dynamique des localisations d'activités se compose de deux éléments et d'une action (Figure 1). Le système de localisation évolue dans le temps ; suite à l'action amorcée par la mise en service de l'autoroute, il peut être scindé en deux éléments interdépendants : le système des localisations d'activités au « temps t » correspondant à son état avant mise en service et le système des localisations d'activités au « temps $t + 1$ » à son état après la mise en service.

2. RÉSULTATS DES RECHERCHES

Avant de proposer une nouvelle approche systémique ainsi que l'outil méthodologique qui en découle, les résultats des investigations menées concernant le rapport entre autoroute et dynamique des localisations d'activités doivent être précisés. Pour ce faire, le système de localisation des activités étudié a tout d'abord été formalisé afin d'en comprendre le fonctionnement et d'étudier l'impact de l'autoroute sur ses quatre composantes (Figure 2) : le territoire, les entreprises, les acteurs institutionnels (territoriaux) locaux et les projets en foncier économique.

Figure 1 : Interactions entre autoroutes et système de localisation

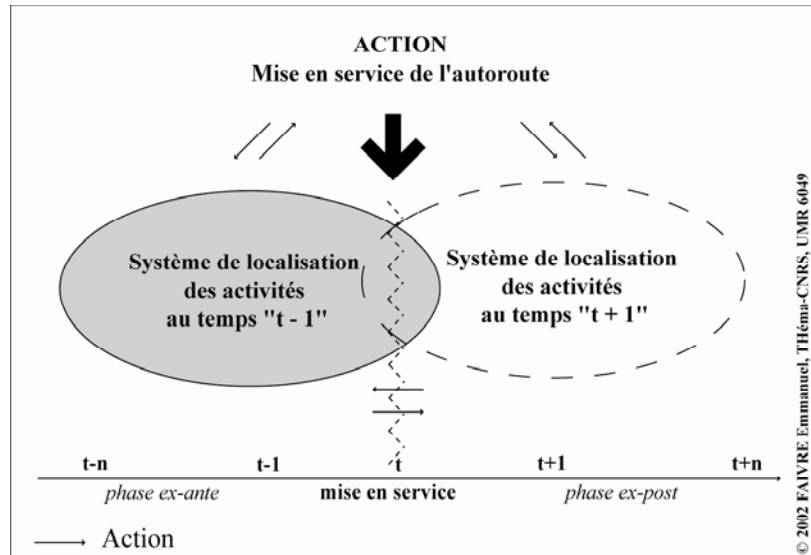
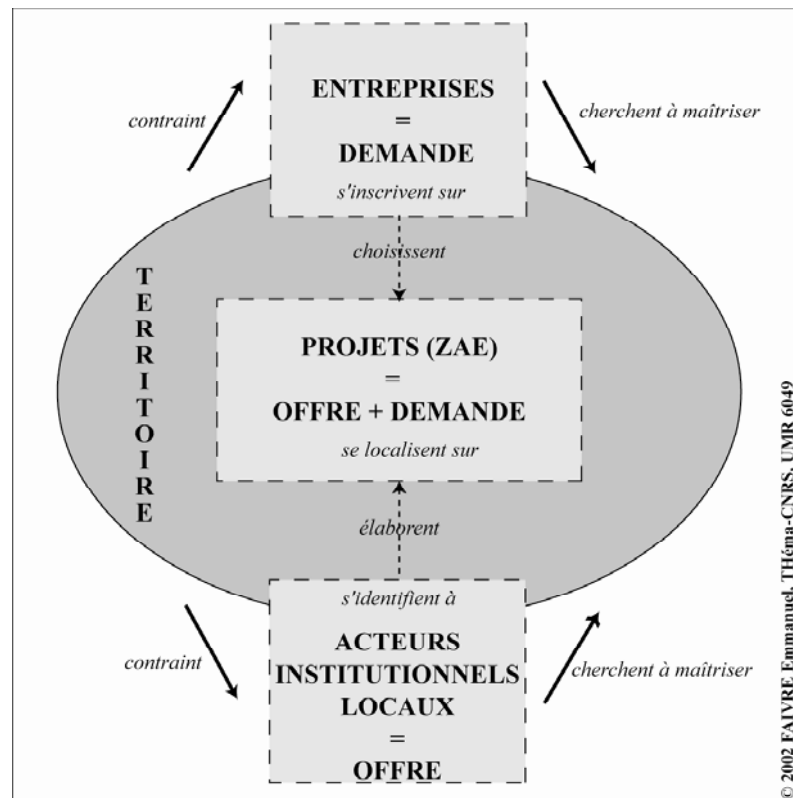


Figure 2 : Les quatre entités du système de localisation des activités



2.1. L'ENTITÉ « TERRITOIRE » : QUELLE RÉPARTITION SPATIALE DES ACTIVITÉS ?

La spatialisation des activités sur le territoire est appréhendée par le biais d'une approche diachronique consistant à établir une comparaison des localisations d'activités économiques avant et après la mise en service de l'autoroute. Ainsi, une analyse spatiale multi-échelles des localisations d'établissements de plus de 10 salariés a été entreprise sur les territoires situés à moins de 25 kilomètres de part et d'autre des autoroutes A36 (Beaune-Mulhouse) ouverte au début des années 80 et A39 (Dijon-Bourg-en-Bresse) mise en service en juin 1998.

2.1.1. Le territoire formalisé selon la distance à l'autoroute

Même si les observations réalisées doivent l'être selon la conjoncture économique générale et le contexte territorial local, représenter l'espace étudié selon la seule distance à l'autoroute permet d'isoler le facteur autoroutier. On crée en quelque sorte une hétérogénéité des localisations d'activités à partir de leur seule distance à l'autoroute. Pour ce faire, la distance la plus courte de chaque commune (donc de chaque établissement de + de 10 salariés) à l'accès autoroutier a été calculée et répartie en tranches d'iso-accessibilité de 5 kilomètres (réunissant les communes de même distance à l'autoroute). Afin de pouvoir comparer deux années (1980 et 2000), le nombre d'établissements est exprimé en nombres relatifs (le tout est égal à 100 %). C'est donc l'évolution du poids (en % d'établissements) de chaque tranche de distance (ici à l'A36) qui est prise en compte.

Tableau 1 : Répartition des établissements (en %) par tranches d'iso-accessibilité à l'A36

	Nb établissements	0-5 km	5-10 km	10-15 km	15-20 km	+ 20 km	total (%)
Nombre communes		113	283	319	199	218	1132
établ 80	954	39.31	34.80	14.26	6.39	5.24	100.00
établ 00	4798	43.73	35.95	11.65	5.11	3.57	100.00
Différences brutes 80-00		4.42	1.15	-2.61	-1.29	-1.68	0.00
Evolution 80-00 en %		11.24%	3.30%	-18.30%	-20.18%	-22.93%	

Les communes situées à moins de 10 kilomètres de l'A36 concentraient déjà en 1980 (date d'ouverture de l'A36) presque trois quarts des établissements de la zone d'étude. A l'inverse, à la même date, on remarque que seulement 5 % des établissements sont situés à plus de 20 kilomètres de l'A36. En 1980, son tracé semble donc suivre de manière préférentielle les localisations d'activités, desservant en priorité les agglomérations regroupant la plupart des établissements.

L'évolution post mise en service de l'A36 étudiée sur vingt ans montre que l'autoroute ne se contente pas uniquement de desservir un maximum de sites regroupant la majorité des activités. Elle semble également en faciliter le développement. En effet, seuls les territoires, **situés à moins de 10 kilomètres de l'A36**, présentent des évolutions positives entre 1980 et 2000. Plus finement, on remarque que cette dynamique est quatre fois plus forte à proximité immédiate des diffuseurs (+11,2 %) que pour les territoires situés entre 5-10 kilomètres (+3,3 %). Pourtant tous deux réunissaient sensiblement la même part d'établissements en 1980 (39,3 % pour la première et 34,8 % pour la seconde). Ceci laisserait à penser qu'un diffuseur autoroutier dynamise les territoires situés à proximité immédiate. Les évolutions positives des deux premières tranches de distance s'effectuent principalement au détriment de la tranche 10-15 kilomètres qui perd 18,6 % de son poids initial (en % d'établissements). La barrière des 10 kilomètres constitue donc une frontière forte entre des territoires dynamiques situés en amont et d'autres en aval. Il semble donc que la diffusion spatiale de l'influence d'un diffuseur se cantonne aux communes situées à moins de 10 kilomètres de ce dernier. On peut également penser que l'A36 accroît les inégalités entre territoires car les deux dernières tranches, déjà peu pourvues en établissements en 1980 (autour de 5 % chacune), perdent entre 1980 et 2000, plus de 20 % de leur poids initial déjà faible.

2.1.2. Essai de modélisation spatiale des dynamiques de localisation des activités

Deux facteurs structurent les dynamiques de localisation des activités économiques observées dans nos travaux. La première logique, la plus forte et la plus visible, est la proximité des agglomérations. Les pôles urbains constituent des lieux de localisation privilégiés des établissements. A ce titre, ils font office de premier référent spatial. Toutefois, cette logique se combine à un second facteur structurant : la proximité de l'autoroute. **On pourrait alors parler de facteurs discriminants emboîtés, d'ordre 1 (l'agglomération) et d'ordre 2 (le diffuseur autoroutier)**. Ainsi, l'autoroute participe à la nouvelle spatialisation des activités sur le territoire au même titre que d'autres processus.

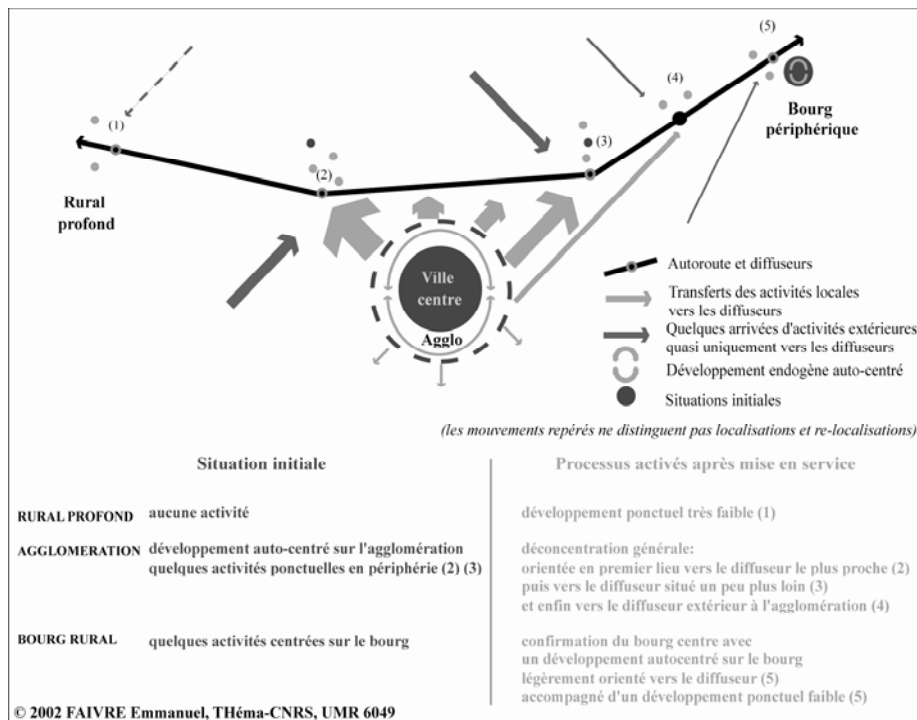
Pour résumer, l'autoroute participe à deux mouvements combinatoires repérables à deux niveaux d'échelle différents :

- . à un niveau « général », elle renforce la polarisation existante des activités dans les agglomérations puisqu'elle les dessert en priorité (logique d'agglomération),
- . à un niveau intra-urbain, elle participe également à l'exurbanisation des activités des centres vers les périphéries dotées d'un diffuseur.

La nouvelle spatialisation des activités générée par l'autoroute peut être traduite par un concept aux termes ambivalents : « **la polarisation**

périphérique » initiée par l'autoroute sur la localisation des activités économiques.

Figure 3 : Spatialisation des activités en fonction de l'autoroute



2.2. L'ENTITÉ « ENTREPRISES » : COMMENT INTÈGRENT-ELLES L'AUTOROUTE ?

Une enquête menée en mars 2001, auprès d'une centaine d'entrepreneurs situés à proximité de l'A39 et pour la première fois invités à réagir depuis sa mise en service, constitue la base de nos analyses (BERION et al., 2003). Ces dernières se positionnent à une échelle micro-économique permettant de cerner les facteurs de localisation et les effets de l'A39 ressentis par les entreprises enquêtées.

2.2.1. L'autoroute (ici l'A39) comme facteur de localisation

Les entreprises ne semblent pas plébisciter le facteur autoroutier puisqu'elles ne le citent qu'en septième position sur quinze facteurs de localisation proposés. Une analyse plus fine des résultats montre que le secteur d'activité et la taille de l'établissement interviennent très peu sur l'importance attribuée au facteur de localisation « proximité de l'A39 ». En revanche, **l'intégration à des réseaux externes d'échanges** (approvisionnements, livraisons) et de **sous-traitance influence son importance**. En outre, **plus ces réseaux s'étendent territorialement** (réseaux nationaux et surtout internationaux),

plus les établissements privilégient le facteur autoroutier. Les établissements-sièges qui s'inscrivent dans des fonctions de direction le plébiscitent également davantage. Enfin, si la distance à l'autoroute des établissements enquêtés n'influence pas le jugement attribué au facteur, le niveau d'accessibilité des espaces sur lesquels ils se situent, modifie fortement l'appréciation qu'ils lui portent. En effet, les entreprises situées sur des territoires initialement sans autoroute semblent accorder davantage d'importance au facteur « proximité de l'A39 » (Lons-le-Saunier, Revermont et Louhans) que ceux situés à Bourg-en-Bresse et Dole, bien dotés et desservis depuis longtemps.

2.2.2. Les effets de l'A39 ressentis par les chefs d'entreprises

L'étude des effets déclarés de l'A39 souligne ceux concernant la bonification de l'image interne et surtout externe à l'entreprise ainsi qu'une amélioration des échanges d'affaires. L'amélioration des délais d'approvisionnement et de livraison est également citée. Par ailleurs, **plus les établissements s'inscrivent dans des réseaux nationaux et internationaux et organisent eux-mêmes leurs activités de transport et de logistique, mieux ils notent les effets de l'A39.** En outre, plus les établissements s'internationalisent et organisent "en interne" leurs activités de transport, plus la diminution des délais et l'élargissement des zones d'action (clients, fournisseurs, sous-traitants...) sont plébiscités. Enfin, le statut des établissements enquêtés et leur distance à l'A39 n'influencent nullement les notes attribuées. En revanche, les entreprises situées sur des territoires initialement sans autoroute leur attribuent globalement de meilleures notes que celles localisées dans des espaces bien desservis.

2.2.3. Croisement entre le facteur de localisation « proximité de l'A39 » et les effets ressentis de l'A39

Plus l'importance donnée au facteur de localisation « proximité de l'A39 » est importante, plus les notes moyennes attribuées aux différents effets de l'A39 sont élevées. En outre, plus le facteur de localisation « proximité de l'A39 » est déclaré important, plus l'accroissement de la compétitivité est bien classé (respectivement 9^{ème}, 7^{ème} et 5^{ème} rangs), tout comme l'élargissement de la zone de diffusion des produits (respectivement 9^{ème}, 7^{ème} et 6^{ème} rangs) et des approvisionnements (respectivement 8^{ème}, 9^{ème} et 6^{ème} rangs). Les croisements ainsi réalisés montrent bien que, plus « la proximité de l'A39 » est déclarée comme importante en tant que facteur de localisation, mieux les effets ressentis de l'A39 sont notés, notamment ceux concernant directement le rayonnement territorial de l'entreprise. Le Tableau 2 présente de manière synthétique les spécificités des établissements enquêtés influençant leurs jugements sur l'A39.

Tableau 2 : Jugements des entreprises sur l'A39 selon leurs spécificités

Spécificités des établissements	Facteur de localisation A39	Effets ressentis de l'A39	Influence
Localisation des partenaires	Plus l'aire géographique des partenaires d'échanges augmente, meilleure est l'appréciation du facteur.	Plus l'aire géographique des partenaires d'échanges augmente, meilleures sont les notes attribuées aux effets de l'A39.	+++++
Organisation et intensité des activités de transports	Plus les activités de transports sont intenses et coûteuses, plus l'importance à la proximité de l'A39 est grande.	Plus les activités de transport sont intenses et coûteuses, meilleures sont les notes attribuées aux effets de l'A39. De plus, les gains sur les délais et l'élargissement des zones d'échanges sont plébiscités au détriment de la mise en avant des effets d'images.	+++++
Organisation des livraisons	Les établissements assurant tout ou partie de leurs livraisons donnent davantage d'importance à la proximité de l'A39 que ceux qui externalisent leurs activités de transport.	Les établissements assurant tout ou partie de leurs livraisons notent mieux les effets de l'A39 et mettent davantage en avant les gains sur les délais et l'accroissement de la productivité (plutôt que les effets d'images) que ceux qui externalisent leurs activités de transport.	++++
Relation de sous-traitance	Les établissements intégrés dans un réseau de sous-traitance accordent davantage d'importance à la proximité de l'A39 ; qui plus est, lorsque l'aire géographique du réseau s'élève.	Les établissements intégrés dans un réseau de sous-traitance notent mieux les effets de l'A39 ; qui plus est, lorsque l'aire géographique du réseau s'élève.	++++
Localisation	Les établissements situés sur des territoires vierges d'autoroutes accordent davantage d'importance au facteur que les autres.	Les établissements situés sur des territoires vierges d'autoroutes notent mieux les effets de l'A39 que les autres.	+++
Statut	Les établissements siège sont plus nombreux à déclarer la proximité de l'A39 comme « importante ».	Pas de réelles différences entre statuts	++
Activités	Pas de réelles différences entre activités	Pas de réelles différences entre activités	+
Distances à l'A39	Pas de réelles différences selon la distance à l'A39 des établissements	Pas de réelles différences selon la distance des établissements à l'A39	+

2.3. DEUX ENTITÉS ACTEURS ET PROJETS : COMMENT L'AUTOROUTE EST-ELLE INTÉGRÉE DANS LES STRATÉGIES DE GOUVERNANCE LOCALES ?

La prise en compte du rôle joué par les acteurs institutionnels locaux concernés par la localisation des activités ainsi que par les projets (notamment les Zones d'Activités Economiques) qu'ils initient dans le cadre des différentes politiques de valorisation territoriale intégrant l'autoroute, est une démarche récente et originale dans la recherche d'impacts d'une infrastructure de transport sur les territoires qu'elle traverse. Nous rejoignons

certain auteurs pour qui « *il est décisif de centrer la problématique de l'hétérogénéité spatiale sur les acteurs (économiques)* » (CHANTEAU, 2001). L'objectif est de conceptualiser le rapport social auquel se conforment les acteurs (autonomie, soumission décisionnelle...). Deux méthodes ont été utilisées pour parvenir à cette formalisation qui tente « *d'envisager les acteurs dans un contexte de production territoriale* » (GUMUCHIAN et alii, 2003). D'une part une vingtaine d'entretiens ont été réalisés auprès d'acteurs institutionnels territoriaux locaux afin de décrypter leurs comportements et la représentation qu'ils se font du rapport entre l'autoroute et le développement local en ce qui concerne le territoire de leur ressort. D'autre part, une enquête a été menée par l'observatoire A39 auprès des gestionnaires de ZAE et visant à appréhender l'impact de la mise en service de l'A39 sur l'offre en foncier économique.

2.3.1. Du jeu des acteurs...

« *Pour satisfaire les attentes de l'opinion publique en matière de dialogue en amont des décisions de l'Etat, il convient d'appliquer les principes de concertation et de transparence des décisions publiques* » (CARRERE, 1996). Ainsi, les récentes mesures législatives (circulaire « BIANCO » de 1992, lois « BARNIER » et « PASQUA » en 1995) insistent sur le fait qu'une décision aussi importante que la réalisation d'une autoroute ne peut plus être prise autoritairement, c'est-à-dire sans transparence, ni concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. Cette disposition a pour conséquences de multiplier le nombre des acteurs (notamment la participation de « la société civile ») et d'amplifier la variété des paramètres pris en compte. Par conséquent, les stratégies locales de gouvernance se complexifient. Les acteurs territoriaux devant être pris en compte se situent donc à la fois très en amont de la mise en service de l'infrastructure (phases projet et construction) et en aval, lors de l'élaboration des politiques de valorisation intégrant l'autoroute.

En définitive, qui s'exprime et à travers quelles procédures ? Deux nouveaux types d'acteurs s'intéressent de plus en plus régulièrement à la question autoroutière. Dans un premier temps, la société civile (plus particulièrement les populations concernées par les nuisances de l'infrastructure) est désormais un acteur incontournable dans la prise et l'application de décisions. Elle émet des interrogations croissantes, notamment en direction des personnalités politiques. D'ailleurs de plus en plus, l'implication des citoyens se fait par l'intermédiaire de mouvements associatifs qui « *ne prétendent pas faire chacun la synthèse de tous les intérêts des citoyens mais demandent l'ouverture d'un débat* » (CARRERE, 1996). Il faut y voir une demande de démocratie participative. En dépit de cette implication, son poids dans les décisions est difficile à apprécier, mais son rôle ira certainement croissant. Toutefois, des conflits potentiels opposant intérêts locaux et intérêts nationaux, symbolisés par la notion d'effets NIMBY (*Not In My Back Yard* :

pas dans mon jardin), se cachent derrière cette participation (CATHERIN-GAMON, 2000). Dans un second temps, les collectivités territoriales locales fondent souvent de grands espoirs sur les retombées territoriales potentielles de l'autoroute. Cependant, elles doivent désormais élaborer des projets communs, seul gage d'efficacité et de cohérence. La loi 1 % paysage et développement (1995) en est le parfait exemple. En effet, en mobilisant 1 % du montant des investissements nécessaires à la construction de l'autoroute, l'Etat et le concessionnaire participent au financement d'actions paysagères et économiques. Cette loi incite au partenariat entre collectivités locales puisque seules les actions à caractère intercommunal sont financées. Deux parties -d'un côté l'Etat et le concessionnaire, de l'autre les collectivités locales- doivent également attribuer une contribution équivalente aux projets.

Dès lors, trois paramètres majeurs sont prépondérants dans la réussite des stratégies de gouvernance des acteurs territoriaux tentant de valoriser la présence de la nouvelle infrastructure.

- . **Leurs capacités à collaborer :** tout régime d'action collective renvoie à certains modes d'actions entre individus. Trois formes d'action collective peuvent être distinguées : « (1) l'action commune implique que les acteurs aient un but commun et qu'ils coordonnent leurs actions individuelles en fonction de ce but ; (2) l'action à plusieurs est faite de l'agrégation d'actions individuelles, chaque acteur ayant conscience de faire partie d'une collectivité mais considérant les actions des autres comme des données ; (3) l'action ensemble renvoie à des conventions permettant de coordonner des actions dispersées dans le temps et dans l'espace, elle autorise une quasi-participation et elle permet à celui qui obéit de profiter marginalement du bien collectif obtenu » (LIVET, 1994). Ainsi, le type de structures collectives et les représentations que se font les différents acteurs de leur engagement collectif (justification et intensité qu'ils attribuent à leurs actions collectives) donneront naissance à différents types d'actions de valorisation de l'autoroute.
- . **Leurs capacités à être soutenues par des personnalités leaders :** la présence d'une personnalité autour de laquelle s'effectue un consensus des différents acteurs est primordiale. « Un acteur leader est un acteur capable de porter dans le temps un projet tant au plan institutionnel que politique, et ce, aux différentes échelles de décision. Pour mener à bien le projet, il va adapter une position conforme au rôle pour lequel il est reconnu, quitte à jouer sur de nouveaux registres de l'action ou à s'inscrire dans une autre perspective territoriale que celle qui est, à l'origine, la sienne » (GUMUCHIAN et alii, 2003).
- . **Leurs capacités à anticiper et à définir des projets pertinents** (voir 2.3.2).

2.3.2. ... à l'émergence des projets comme les ZAE

On peut relever deux grands types de politiques de valorisation liées à la problématique autoroutière. Le premier concerne les opérations les plus importantes qui traduisent un effet d'entraînement direct de l'autoroute sur le milieu local : ce sont les politiques d'accompagnement de l'autoroute comme les aires de services. Le second regroupe **des actions ou projets de développement local, bien situés par rapport aux diffuseurs autoroutiers**. Ils correspondent notamment à la réalisation de nouvelles zones d'activités ou à l'extension du parc déjà existant. Leurs origines, conceptions et objectifs sont sans relation directe avec le fait autoroutier et relèvent, au moins au départ, de dynamiques strictement endogènes. Cependant la construction de l'autoroute et sa perspective de mise en service ont pu être ressenties par les initiateurs de ces projets comme des facteurs permettant de donner une nouvelle impulsion, parfois même une nouvelle orientation à ces actions. Ainsi, ces stratégies intègrent la présence de l'autoroute et la considèrent comme un atout supplémentaire.

Une enquête de l'Observatoire A39, conduite auprès des gestionnaires de ZAE (BERION et al., 2003) montre que l'offre en foncier économique a augmenté avec la mise en service de l'A39 mais que la demande des entreprises n'a pas nécessairement suivi. En effet, si le taux de remplissage global des ZAE de la zone A39 augmente, ce n'est pas la proximité de l'A39 qui en est le facteur déterminant puisque la dynamique est plus forte autour des agglomérations et des secteurs ruraux du reste de la zone qu'à proximité des diffuseurs autoroutiers. Ainsi deux conclusions peuvent être émises : soit l'espace d'influence de l'autoroute n'est pas obligatoirement centré à proximité des diffuseurs mais s'étend au delà, par un effet de diffusion spatiale élargie (infirmant les résultats de l'entrée territoire), soit le niveau des prestations internes de chaque ZAE et leur cohérence territoriale locale influence davantage les taux de remplissage de ces structures que la proximité de l'A39. Afin de vérifier la seconde hypothèse, nous avons différencié les ZAE à gestion collective (structures intercommunales) et celles gérées individuellement (échelon communal), en partant du principe qu'une gestion collective engendre une meilleure qualité de l'offre (du fait d'une plus grande capacité de financement) et moins de concurrence entre micro-projets locaux. Cette hypothèse semble se vérifier puisque les taux de remplissage sont plus élevés quand les ZAE sont gérées par plusieurs acteurs locaux.

Il semble donc que la réunion de plusieurs acteurs engendre une offre en foncier économique de meilleure qualité (taille de la ZAE, niveau des prestations sur site...) lui permettant d'être plus attractive, de réduire la concurrence entre micro-projets locaux et débouchant ainsi sur une plus grande cohérence territoriale. **Il est donc clair que l'attractivité d'un territoire ne se mesure pas uniquement en fonction de ses caracté-**

ristiques propres (comme la distance à l'autoroute) mais également à partir des projets mis en œuvre par les acteurs dans le cadre de leurs politiques de développement local.

La présentation synthétique des résultats de nos investigations a permis d'acquérir séparément des connaissances sur le rapport entre l'autoroute et chaque entité du système régissant la dynamique des localisations d'activités. Notre proposition de recherche consistera donc à les mettre en relation.

3. PROPOSITION MÉTHODOLOGIQUE ET ÉLABORATION D'UN NOUVEL OUTIL DE RECHERCHE

Les approches essayant d'isoler le facteur autoroutier afin d'en mesurer l'impact étant déclarées insuffisantes, nous proposons plutôt de l'inclure dans les mécanismes généraux régissant les processus de localisation des activités économiques. Notre objet d'étude est caractérisé par un nombre important d'interactions se manifestant à différents niveaux d'échelle. Par conséquent, **une approche systémique** s'avère nécessaire afin de comprendre le fonctionnement d'un système complexe comme le système de localisation des activités. De plus, *« pour sortir des difficultés inhérentes à la conduite d'une méthode en termes d'effets mécaniques du transport sur le développement, il convient de s'interroger sur les interactions qui existent entre les besoins en transport des entreprises et l'offre effectivement dispensée, ainsi que sur les liens entre cette offre et l'organisation de la production qu'elle permet. Ainsi, il devient possible d'envisager l'existence de corrélations entre certaines formes d'organisation de la production (internes et spatiales), permises et facilitées par certaines modalités de transport »* (BURMEISTER, COLLETIS-WAHL, 1996).

Elle permet également d'identifier le rôle qu'y joue l'autoroute. « Cette mise en système » des processus étudiés aboutit à la conception d'un nouvel outil de recherche.

3.1. AUTOROUTE ET DYNAMIQUE DES LOCALISATIONS D'ACTIVITÉS : RELATIONS ET INTERRELATIONS

Formalisé selon une logique de marché, le système de localisation des activités économiques est formé d'une offre en localisation (entités « territoire, acteurs institutionnels locaux et projets ») et d'une demande en localisation (entité « entreprises »). Chacune des quatre entités est constituée de critères identifiés lors des investigations menées sur le rapport entre l'autoroute et la dynamique des localisations d'activités dans la partie 2.

3.1.1. Quelles interactions entre composants du système de localisation des activités économiques ?

Le système complexe étudié est régulé par trois types d'interactions.

Le premier est essentiel à « la survie » du système. Il s'agit des liens avec son environnement. Par exemple, les acteurs institutionnels nationaux influencent la dynamique des localisations d'activités à travers les lois et réglementations qu'ils mettent en œuvre. A l'inverse, le système de localisation des activités s'appuie également sur la population qui consomme les biens produits par les entreprises, forme la main d'œuvre et élit ses représentants locaux qui vont ensuite participer aux stratégies locales de gouvernance.

Le deuxième type d'interactions est nécessaire au maintien de la structure du système de localisation. Il s'agit des interactions existant entre ses quatre entités. Par exemple, les caractéristiques du territoire peuvent être modifiées par les acteurs institutionnels locaux, maîtrisées par les entreprises et contraindre les projets d'offre en foncier économique (ZAE).

Le troisième type d'interactions régule le fonctionnement interne de chacune des quatre entités. Ainsi, la distance à l'autoroute et la distance aux agglomérations sont en très fortes interactions (« la polarisation décentrée » des localisations d'activités).

3.1.2. Interactions entre autoroute et système de localisation des activités économiques

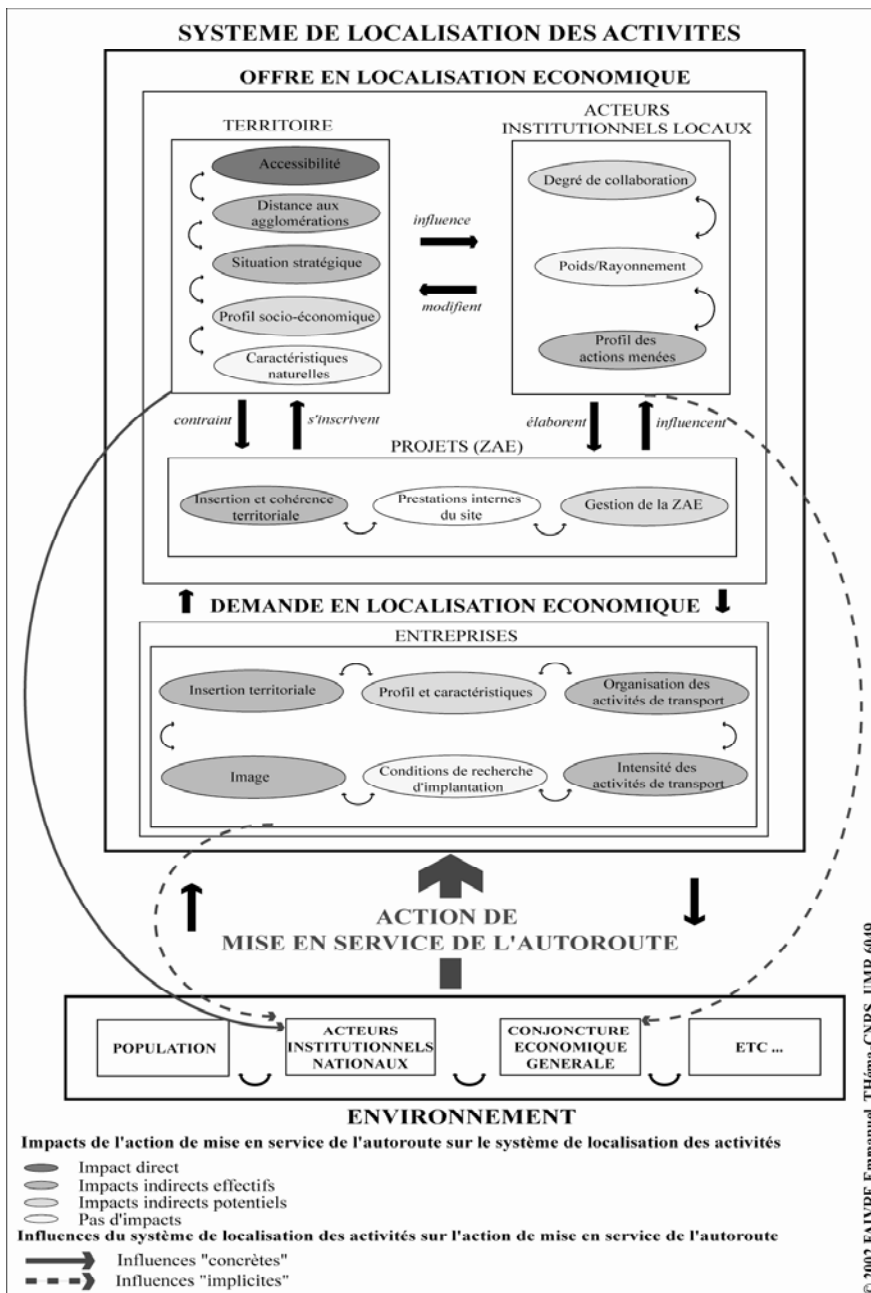
Après avoir disséqué le fonctionnement du système de localisation des activités, le rôle qu'y joue l'autoroute peut être identifié. Cette analyse constitue l'objectif final de l'approche systémique mise en œuvre. Elle se focalise sur les relations entre autoroute et dynamique des localisations d'activités afin d'étudier l'impact de l'action « mise en service de l'autoroute » (au sens systémique du terme) sur le système complexe étudié. Les interactions entre les deux sont fortes et conduisent finalement, dans la plupart des cas, à une évolution du système de localisation des activités (Figure 4).

Comme toute action d'un agent du système (ou de son environnement) sur un autre, la mise en service de l'autoroute a une origine et une (ou des) destination(s). Elle émane de l'environnement du système de localisation des activités - et plus particulièrement des décisions prises par les acteurs institutionnels nationaux (voire européens) - et agit sur les dynamiques de localisation des activités économiques. Ainsi, on parlera d'impacts de l'autoroute sur le système de localisation des activités :

- . impact direct sur la distance à l'autoroute, composante de l'entité territoire ;
- . impacts indirects « effectifs » qui agissent quel que soit le système de localisation étudié comme l'évolution de la position stratégique du territoire étudié ;
- . impacts indirects « potentiels » qui réunissent les impacts pouvant

influencer, sous certaines conditions, la localisation des activités comme l'accroissement des collaborations intercommunales sous l'effet de la loi 1 % paysage et développement activée avec la mise en service de l'autoroute.

Figure 4 : Interactions entre l'autoroute et le système de localisation des activités économiques



Mais la mise en service de l'autoroute n'est pas indépendante du système de localisation des activités puisque ce dernier peut également l'influencer. Aussi, on emploiera le terme d'influences du système de localisation des activités sur l'action de mise en service de l'autoroute :

- . influences « concrètes » qui se matérialisent officiellement telles que le profil territorial (caractéristiques naturelles notamment) qui contraint le tracé d'une future autoroute ;
- . influences « implicites » qui agissent plus officieusement comme les actions de lobbying des acteurs institutionnels locaux sur les acteurs institutionnels nationaux et européens situés dans l'environnement du système.

3.2. VERS L'ÉLABORATION D'UNE GRILLE D'ANALYSE

3.2.1. Objectifs et principes de fonctionnement

Les objectifs de la grille d'analyse sont d'apprécier et de comprendre les interactions existant entre autoroute et dynamique des localisations d'activités. Cette grille prend donc une dimension évaluative. Or, l'évaluation peut se définir comme « *un jugement porté sur une donnée par rapport à une norme* » (MENY, THOENIG, 1989). Par conséquent, cette grille d'analyse tente de définir « une norme » de l'organisation spatiale des activités en fonction de l'autoroute et surtout de mettre en évidence les mécanismes pour y parvenir. Ainsi, elle dépasse les évaluations normatives et **s'apparente davantage à une évaluation complexe ou interprétative**. « *Née des insuffisances des évolutions de mesure et de gestion, l'évaluation complexe ou interprétative se propose de faire surgir du sens, de donner à penser sur des phénomènes complexes et évolutifs* » (BONNIOL, VIAL, 1997).

Notre grille tente donc d'identifier les critères participant à l'organisation territoriale des localisations d'activités (touchées directement et indirectement, fortement ou non par le facteur autoroutier) et la façon dont ils se combinent. Au delà de comprendre, sa vocation est d'établir une certaine pertinence des critères sélectionnés et de tendre à une certaine exhaustivité de ceux-ci.

Cette grille d'analyse propose donc **des clés de lecture** permettant de comprendre les mécanismes de localisation des activités économiques influencés par l'autoroute. Elle permet donc de caractériser le fonctionnement du système de localisation étudié, qui prend corps autour de son profil spatial (territoire) et de son champ d'action (entreprises, acteurs et ZAE). Cette démarche conduit également, du fait de son caractère systémique, à la construction d'une **grille d'analyse « interactive »** dont les critères ainsi que leurs indicateurs d'appréciation sont très interdépendants. Elle est composée de critères quantitatifs et qualitatifs, permettant de décomposer les processus mis en jeu et d'en reconstruire le sens. Ainsi, la compréhension de ces

phénomènes **ne pourra jamais s'effectuer selon une lecture linéaire** des différents critères et indicateurs, **mais en les croisant constamment**. Ainsi, les quatre sous-critères présentés interagissent avec les 31 autres.

3.2.2. Structuration des connaissances

Son organisation se fonde sur les quatre entités (quatre critères de base) formant le système de localisation des activités économiques. Ces quatre critères réunissent 35 sous-critères définis par plus d'une centaine d'indicateurs (Tableau 3). Ils interagissent dans le cadre du rapport entre l'autoroute et la dynamique des localisations d'activités économiques :

- . critère Territoire : 9 sous-critères pour délimiter le profil du territoire étudié ;
- . critère Acteurs : 7 sous-critères pour décrypter les stratégies locales de gouvernance intégrant l'autoroute ;
- . critère Projets (ZAE) : 8 sous-critères pour définir l'offre en foncier économique ;
- . critère Entreprises : 11 sous-critères pour caractériser la demande en localisation.

Chaque sous-critère est défini selon plusieurs indicateurs. Fixés de manière objective et précise, ils prennent tout leur sens dans leurs interconnexions, conformément à l'approche systémique proposée. Prenons l'exemple du sous-critère B2 du critère « entreprises » (Tableau 4).

Ce sous-critère rend compte du rayonnement spatial de l'entreprise à travers la localisation de ses partenaires situés en amont de la production (A : les fournisseurs), au cours du cycle de production (B : sous-traitants, donneurs d'ordres) et en aval de la production (C : les clients). L'enquête auprès des entreprises situées à proximité de l'A39 montre que, plus l'inscription spatiale de l'entreprise est étendue (du local au mondial) :

- . plus la proximité de l'A39 est déclarée « importante » ;
- . plus les notes attribuées aux effets de l'A39 sont élevées et concernent des gains sur les délais et l'élargissement des zones d'échanges au détriment des effets d'images.

La répartition des établissements de l'entreprise (indicateur D), dans le cas d'une entreprise pluri-établissements, influence également son rapport avec l'accès autoroutier. En effet, plus l'indice de régionalité (indicateur fourni par l'INSEE) mesurant l'ancrage régional (local) de l'entreprise à partir de la localisation de ses établissements, est faible, plus leur concentration spatiale à l'autoroute est forte. En somme, plus les entreprises comptent d'établissement situés dans diverses régions, plus elles recherchent l'accès à l'autoroute dans leurs localisations.

Tableau 3 : Présentation des critères et sous-critères de la grille d'analyse

CRITERE TERRITOIRE		
Thèmes	Sous-Critères	
<i>Logiques structurantes</i>	A1	Distance aux agglomérations
	A2	Accessibilité du territoire (dont la distance à l'autoroute)
<i>Position géographique</i>	B1	Position stratégique locale
	B2	Position stratégique nationale et européenne
<i>Profil économique</i>	C1	Caractéristiques du tissu économique local
	C2	Spécialisation économique et sociale
	C3	Image dont jouit le territoire
<i>Réalités territoriales</i>	D1	Caractéristiques naturelles du territoire
<i>Autoroute</i>	E1	Dynamique temporelle de la mise en service de l'autoroute
CRITERE ACTEURS INSTITUTIONNELS LOCAUX		
<i>Degré de collaboration</i>	A1	Capacités des acteurs locaux à collaborer entre eux
	A2	Capacités des acteurs locaux à collaborer avec d'autres acteurs
	A3	Gestion des conflits
<i>"Poids" / envergure</i>	B1	Présence d'une personnalité leader
	B2	Capacités des acteurs locaux à peser sur les projets
<i>Actions menées</i>	C1	Caractéristiques stratégiques des actions menées
	C2	Compétences des acteurs locaux
<i>Autoroute</i>	D1	Conditions d'arrivée de l'autoroute
CRITERE PROJETS (ZAE)		
<i>Insertion territoriale locale</i>	A1	Inscription spatiale locale de la ZAE
	A2	Cohérence spatiale de la ZAE avec les autres projets locaux
<i>Prestations sur site</i>	B1	Profil de la ZAE
	B3	Niveau des prestations sur site
<i>Pilotage de la ZAE</i>	C1	Niveau d'adéquation entre offre proposée et demande en localisation visée
	C2	Gestion, structures, outils de coopération de la ZAE
	C2	Promotion et outils de communication de la ZAE
	C3	Recours à une démarche marketing pour piloter la ZAE
CRITERE ENTREPRISES		
<i>Profil</i>	A1	Caractéristiques "premières" de l'entreprise
	A2	Statut de l'établissement observé
	A3	Besoins généraux en localisation de l'entreprise
	A4	Place de l'entreprise dans les réseaux de sous-traitance
<i>Inscription territoriale</i>	B1	Besoins en mobilité de l'entreprise
	B2	Inscription spatiale des partenaires de l'entreprise
<i>Intensité et organisation des transports</i>	C1	Besoins de l'entreprise en infrastructures de transport
	C2	Gestion des activités de transport de l'entreprise
	C3	Intensité des activités de transport de l'entreprise
<i>Image</i>	D1	Importance accordée à l'image du lieu choisi par l'entreprise
<i>Recherche de localisation</i>	E1	Prise de décision dans la recherche d'une localisation
	E2	Conditions et raisons de localisation

Tableau 4 : Sous-critère B2 du critère « entreprises »

Critère: Entreprises	Sous-critère B2 : Inscription spatiale des partenaires de l'entreprise
Indicateurs	
A	En amont de la production: localisation des fournisseurs
B	Production: localisation des sous-traitants et donneurs d'ordres
C	En aval de la production: localisation des clients
D	Répartition des établissements de l'entreprise sur le territoire

En vue de caractériser pleinement la demande en localisation de l'entreprise, ce sous-critère B2 (inscription spatiale des partenaires de l'entreprise) doit être mis en relation avec les autres. Sa combinaison avec le sous-critère C1 (besoins de l'entreprise en infrastructures de transport) aboutit au choix d'un mode de transport. En effet, l'acheminement des produits d'une entreprise jurassienne vers ses clients américains ne peut s'effectuer uniquement par la route. Le recours à l'avion ou au bateau est nécessaire, obligeant d'ailleurs l'entreprise à une gestion multimodale de ses échanges et à l'utilisation d'une plateforme logistique (sous-critère C2 : gestion des activités de transport de l'entreprise).

3.2.3. Deux applications concrètes ... pour en fixer l'apport

Conformément à la logique du marché, le système de localisation des activités économiques se caractérise par une offre (territoire, acteurs institutionnels locaux et projets -ZAE-) et une demande en localisation (entreprises).

Afin de fixer l'offre en localisation des activités en rapport avec l'autoroute, prenons l'exemple de deux territoires voisins à proximité de l'A39 que sont Lons-le-Saunier et Louhans. En dépit de la ressemblance de leurs profils territoriaux, la région louhanaise a parfaitement intégré l'A39 dans ses dynamiques économiques alors qu'au contraire Lons-le Saunier ne semble pas en avoir tiré parti. La seule analyse spatiale des localisations d'activités indique des différences d'assimilation de l'A39 entre les deux territoires mais ne permet pas d'en identifier les causes. Par conséquent, les conclusions qui en découlent, sont déclarées invalidées et non transposables à d'autres situations. En revanche, l'application de la grille d'analyse permet d'éclairer les raisons de cette distinction. La principale explication tient aux différentes caractéristiques des deux stratégies de gouvernance des acteurs institutionnels locaux. De manière caricaturale, les territoires louhansais sont gérés essentiellement par des structures intercommunales issues d'une véritable histoire de l'intercommunalité, initiée par une personnalité locale d'envergure nationale, source de consensus local. Cette situation a pour effet de bonifier les projets d'offre en foncier économique, présentant une forte cohérence spatiale locale, des prestations sur site de bon niveau ainsi qu'une gestion collective performante des ZAE locales. A l'inverse, les territoires lédoniens

font l'objet de conflits récurrents entre acteurs institutionnels locaux. Aussi, les ZAE locales ne présentent aucune cohérence spatiale et sont soumises à une concurrence locale accrue entre des offres de qualité moindre. **Seule l'utilisation de la grille d'analyse permet d'indiquer que la différence d'impact de l'autoroute sur la localisation des activités économiques n'est imputable qu'aux stratégies locales de gouvernance et non pas aux caractéristiques propres de l'A39 et des territoires qu'elle traverse.**

Afin de caractériser la demande en localisation des activités en rapport à l'autoroute, prenons l'exemple de deux entreprises aux profils semblables (mêmes activités, même taille...). L'une recherche fortement la proximité à l'autoroute, l'autre non. Par conséquent, les critères de différenciation habituellement utilisés pour observer les localisations d'activités en fonction de la distance à l'autoroute selon leur secteur d'activités ou leurs caractéristiques premières (taille, chiffres d'affaires...) sont caducs dans leur capacité à expliquer la différence de comportements de localisation entre les deux entreprises. En effet, la différence en besoins de localisation s'explique par leur inscription territoriale ainsi que l'intensité et l'organisation de leurs activités de transport respectives. L'entreprise qui localise en priorité ses établissements à proximité de l'accès autoroutier possède des partenaires mondiaux, réalise elle-même ses livraisons et déclare un coût de transport assez élevé dans le prix de ses produits. A l'inverse, la seconde entreprise, pour qui la proximité de l'autoroute n'est pas primordiale, travaille avec des fournisseurs locaux et des clients nationaux, externalise ses activités de livraison et déclare un coût de transport restreint dans le prix de ses produits. En somme, **le recours à la grille d'analyse montre que la différence d'assimilation de l'autoroute dans les stratégies des entreprises, s'explique davantage par leur inscription spatiale et l'organisation de leurs activités de transport que par leurs secteurs d'activités ou bien encore leur taille.**

La « simple recherche » de modifications spatiales des localisations d'activités provoquées par l'autoroute ne suffit plus. Il convient désormais de comprendre comment les mécanismes qui engendrent ces transformations territoriales fonctionnent et d'où ils viennent.

Ainsi, notre proposition de recherche introduit un cadre théorique nouveau qui allie deux dimensions :

- . une approche méthodologique qui essaie de considérer simultanément et non plus séparément les processus de localisation des activités identifiés ;

. une démarche de recherche qui ne propose plus d'isoler préalablement le facteur autoroutier, mais tente de se fixer sur le système étudié et d'y analyser le rôle joué par l'autoroute. Cette démarche se rapproche de celle « *qui aboutit à un renversement de la représentation. Ce n'est plus le transport qui constitue un point de départ dans la description des logiques de développement, au contraire ce n'est qu'à la lumière des modifications de l'organisation de la production (donc des entreprises) que la diversité des logiques de circulation permet d'appréhender le transport* » (BURMEISTER, COLLETIS-WAHL, 1997).

La nuance, quoique subtile, engendre une approche initiale plus floue et moins structurée mais autorise une vision plus dynamique et systémique des phénomènes repérés afin de sortir d'une vision déterministe des transports qui « *accordent aux infrastructures de transport le rôle de ressource exogène à l'économie dont la présence détermine la productivité des facteurs et à dotations égales, le niveau global de la production. La construction d'une représentation non déterministe nécessite, le passage d'une représentation de l'infrastructure comme ressource exogène, dont la présence ou l'absence conditionne le développement, à une représentation où le développement est le résultat d'un processus dans lequel l'infrastructure, ainsi que d'autres éléments qu'il faut préciser avant même de s'interroger sur le rôle de l'infrastructure, jouent un rôle, ce qui implique la mobilisation préalable d'une théorie du développement régional, qui dépasse la prise en compte de l'infrastructure. Ceci revient donc à rechercher l'endogénéisation des transports dans la production* » (COLLETIS-WAHL, 1998).

La conception de la grille d'analyse constitue l'aboutissement des travaux actuels mais demande à être développée ultérieurement. En effet, pour être considérée comme un outil d'aide à la décision, il convient de la confronter à d'autres situations réelles afin d'étalonner chacun de ses critères et sous-critères.

Plus que les résultats qui en découlent, ce sont de nouveaux réflexes méthodologiques que nous avons tenté de communiquer. L'ébauche d'une telle approche n'empêche pas de mesurer les limites (telles que l'approfondissement des mécanismes d'interactions) et les critiques qu'elle suscite, mais constitue une étape appelant d'autres développements qui se positionnent fermement dans l'élaboration d'alternatives de recherche visant à résoudre certains blocages méthodologiques.

BIBLIOGRAPHIE

BERION P., FAIVRE E., PIOMBINI A., MATHIEU D. (2003) **A39-Phase 3 : 1999-2001 : Développement économique**. Rapport de recherche dans le cadre de l'observatoire A39, 100 p.

BERION P. (1995) **Grandes infrastructures de transport et aménagement du territoire : méthodologie et mise en place de l'Observatoire des effets territoriaux de l'autoroute A39**. Thèse de Doctorat, Université de Franche-Comté, 608 p.

BONNIOL J-J., VIAL M. (1997) **Les modèles de l'évaluation**. DeBoeck Université, 169 p.

BURMEISTER A., COLLETIS-WAHL K. (1996) Infrastructures de transport et développement : de l'effet à l'interaction. **Transport n° 377**, pp. 202-207.

BURMEISTER A., COLLETIS-WAHL K. (1997) Les interactions production-transport-espace : quelles logiques de proximité. **Revue d'économie régionale et d'urbanisme**, pp. 363-386.

CARRERE G. (1996) **Débat public et infrastructures de transport**. Rapport remis au 1^{er} ministre, 200 p.

CATHERIN-GAMON V. (2001) Participer à la vie publique : la contestation de l'autoroute Balbigny-Lyon. **Géocarrefour**, volume 76, n° 3, pp. 211-216.

CATHERIN-GAMON V. (2000) **La contestation des grands projets publics**. Paris, L'Harmattan, 332 p. (Coll. Logiques politiques).

CHANTEAU J-P. (2001) **L'entreprise nomade : localisation et mobilité des activités productives**. Paris, L'Harmattan, 236 p. (Coll. économie et innovation).

COCHU M. (2002) Acteurs sociaux et processus d'aménagement autoroutier dans le département du Tarn. **Géocarrefour**, volume 77, n° 1, pp. 45-54.

COCHU M. (2000) **Le destin d'une voie rapide : jeu d'acteurs, enjeu de développement**. Toulouse, Presses Universitaire du Mirail, 178 p.

COLLETIS-WAHL K. (2001) Evaluating effects of transport infrastructures elements of methodology. **Auditions d'experts transatlantiques en politique des transports**, Bruxelles, Parlement Européen, 22 p.

COLLETIS-WAHL K. (1998) L'évaluation des infrastructures de transport : quelle représentation théorique des liens entre l'infrastructure et le développement ? **Politiques et management public**, 16 p.

DUPUY G. (2002) Point de vue sur une recherche (des effets autoroutiers) en mouvement. **Géocarrefour**, volume 77, n° 1, pp. 105-107.

DURANT D. (2002) **La systémique**. Paris, PUF, 115 p. (Coll. Que sais-je ?).

JAMOT C., VARLET J. (2002) Autoroute A71, acteurs et territoires. Bilan d'une décennie d'observations. **Géocarrefour**, volume 77, n° 1, pp. 21-36.

- JOIGNAUX G. (1995) Pourquoi et comment renouveler l'approche des réflexions entre infrastructures de transport et territoires. In **Symposium international Grandes Infrastructures de transport et territoires**, INRETS-TRACES, Lille, 15 p.
- GUMUCHIAN G., GRASSET E., LAJARGE R., ROUX E. (2003) **Les acteurs, ces oubliés des territoires**. Paris, Anthropos, 186 p. (Coll. Géographie).
- LIVET P. (1994) **La communauté virtuelle : action et communication**. Editions de l'Eclat, 303 p.
- MENY Y., THOENIG J.-C. (1989) **Politiques publiques**. Paris, PUF, 186 p.
- MINOT D. (1996) De quelques mesures d'accompagnement par des acteurs institutionnels - table ronde. **Actes du colloque Autoroutes, économie et territoires**, Clermont-Ferrand, pp. 267-289.
- OFFNER J.-M. (1993) Les effets structurants du transport : mythe politique et mystification scientifique. **L'espace géographique**, n°3, pp. 233-242.
- ORUS J.-P. (1996) Les conséquences économiques des grandes infrastructures routières : bilans et perspectives. **Actes du colloque Autoroutes, économie et territoires**, Clermont-Ferrand, 20 p.
- PLASSARD F. (1995) Les effets des grandes infrastructures de transport, modèles et paradigmes. In **Symposium international Grandes Infrastructures de transport et territoires**, INRETS-TRACES, Lille, 12 p.
- PLASSARD F. (1977) **Les autoroutes et le développement régional**. Paris, Economica, 342 p.
- SALMON D. (1996) L'impact du désenclavement sur le développement local : présentation d'une méthodologie d'analyse. **Actes du colloque Autoroutes, économie et territoires**, Clermont-Ferrand, 13 p.
- VARLET J. (1996) Acquis et questionnements. **Actes du colloque Autoroutes, économie et territoires**. Clermont-Ferrand, 25 p.
- VARLET J. (2002) Autoroutes, acteurs et territoires : un objet de recherche toujours d'actualité. **Géocarrefour**, volume 77, n° 1, pp. 3-6.