



HAL
open science

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

Guy Joignaux, Jean-François Langumier

► To cite this version:

Guy Joignaux, Jean-François Langumier. Les observatoires autoroutiers : l'expérience des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et quelques enseignements. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 2004, 46 | 2004, pp.3-24. 10.46298/cst.12024 . hal-04148293

HAL Id: hal-04148293

<https://hal.science/hal-04148293v1>

Submitted on 2 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

**LES OBSERVATOIRES AUTOROUTIERS :
L'EXPÉRIENCE DES AUTOROUTES PARIS-RHIN-RHÔNE
ET QUELQUES ENSEIGNEMENTS**

GUY JOIGNAUX
INRETS

JEAN-FRANÇOIS LANGUMIER
AUTOROUTES PARIS-RHIN-RHÔNE

1. INTRODUCTION

La France a amorcé la construction de son réseau autoroutier à partir des années 60, au moment même où se définissait et se mettait en œuvre une politique nationale d'aménagement du territoire et d'action régionale : la DATAR est créée en 1963, dans un cadre institutionnel centralisé, et dans un contexte économique marqué par une croissance forte et régulière (années 1945 à 1975 dites les « Trente glorieuses »).

Les deux dernières décennies sont marquées en France par la décentralisation institutionnelle (lois de 1982) et en Europe plus généralement par des politiques de développement territorial privilégiant le développement local et endogène, correspondant à une logique de restructuration macro économique de type « post-fordiste » succédant aux « Trente glorieuses ». C'est durant cette phase que se construit progressivement une nouvelle représentation des économies régionales et de leurs acteurs, davantage ouverts sur l'extérieur et sur un mode concurrentiel : essor du marché unique européen et progression

de l'élargissement de l'Union européenne et à partir des années 90, mondialisation.

Dans ce contexte nouveau, la dotation autoroutière pour une région fait parfois confondre dans l'esprit des décideurs deux données que l'analyse invite à distinguer : l'accessibilité et l'attractivité. Cette confusion tend alors à renforcer le discours initial sur les « effets structurants » de l'équipement autoroutier. Dans une période d'accroissement continu des échanges, tant locaux qu'euro-péens et mondiaux, les équipements à la fois matériels (transport, énergie) et immatériels (NTIC) susceptibles de soutenir cette intensification des relations externes élargies sont valorisés et revendiqués : l'autoroute en fait partie, comme la gare TGV, l'aéroport, voire le port ou encore le téléport. Il s'agit là d'un mouvement important et d'une aspiration profonde qui se traduit par la territorialisation (i.e. appropriation par les acteurs du territoire) de ces équipements de transport. Le territoire non doté ou mal doté en infrastructures de transport subit une dévalorisation de son potentiel de développement, même s'il est admis que d'autres facteurs demeurent essentiels pour générer le développement : ressources de main d'œuvre, aptitude à l'innovation, diversification du tissu économique local (offre de services aux entreprises, qualification des entreprises sous-traitantes), dynamisme du milieu local. L'organisation productive post-fordiste elle-même, de plus en plus réticulaire, génère une demande accrue de connexion par les divers systèmes de transport et de communication (BLANQUART, 1998 ; JOIGNAUX, VERNY, 2002 ; JOIGNAUX, VERNY, 2004 ; PLASSARD, 2003 ; BURMEISTER, LUNG, 2004). Le besoin de désenclavement est alors référé au regard des systèmes les plus performants, c'est-à-dire souvent les plus rapides, et les agents économiques souhaitent alors disposer d'un accès à ces réseaux, d'où les enjeux de localisation des diffuseurs autoroutiers ou des gares TGV. Les territoires non métropolisés aspirent à être en relation avec les grandes concentrations métropolitaines.

Cette dynamique se heurte à des freins, voire des obstacles de diverses natures. Certains territoires redoutent une intensification concurrentielle dont tous ne sortiront pas gagnants. Différentes formes de contestation s'expriment par ailleurs, sur la base de revendications sociétales renvoyant aux thèmes des nuisances (externalités négatives) engendrées par le développement des systèmes de transport, notamment routiers (GASSER et alii, 2004). Même si, dans certains cas, des conflits peuvent retarder, voire compromettre durablement leur réalisation, le débat autour des projets tend du même coup à s'approfondir, conduisant simultanément à une complexification des procédures et processus de décision (METL, 1998), un besoin accru d'informations et de connaissances.

Signe de la territorialisation croissante des infrastructures, ce besoin a suscité le développement de réflexions, la mise au point d'outils et de méthodes, destinés à éclairer les différents argumentaires intervenant dans ce contexte nouveau d'appropriation par les acteurs locaux. Les observatoires socio-

économiques autoroutiers relèvent de ce mouvement qui, de la critique du vertueux enchaînement « désenclavement autoroutier-développement économique local » à la mise au point d'indicateurs de dynamique territoriale, cherche à nourrir un débat plus construit, plus riche en connaissances tant théoriques qu'empiriques. Le but est de mieux appréhender la nature des relations qui peuvent s'établir sur un territoire donné entre un axe autoroutier et le développement économique et, plus largement, des activités sociales (ORUS, 1995 ; BURMEISTER, JOIGNAUX, 1997 ; JOIGNAUX, 2003 ; PLASSARD, 2003).

L'expérience d'une société concessionnaire autoroutière (SAPRR, 1999) nous donne l'occasion de revenir sur une série de questions, pour la plupart connues faute d'être résolues, relatives aux interactions (BIZERAY et alii, 1996) entre infrastructure de transport et territoire. On se propose d'aborder successivement les principes de construction et de fonctionnement des observatoires socio-économiques autoroutiers et les enseignements majeurs tirés de l'expérience d'un concessionnaire. On examinera ensuite les limites de ces protocoles de suivi et partant, les précautions à prendre quant à l'interprétation des données et observations. Cette discussion nous conduira logiquement à un retour sur le statut de l'infrastructure de transport dans les mécanismes de développement territorial. Cette problématique, déjà esquissée dans les travaux d'une table ronde de la CEMT en 1969 (CEMT, 1969), reprise par le travail fondateur de PLASSARD (1977), est en effet toujours en débat comme en témoignent quelques publications récentes de qualité (BURMEISTER, LUNG, 2004 ; MC CANN, SHEFER, 2004 ; RIETVELD, VICKERMAN, 2004), ainsi que les travaux récemment remis en France à l'agenda du Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC, 2003).

2. ORIGINE ET PRINCIPES DES OBSERVATOIRES ÉCONOMIQUES AUTOROUTIERS

Les observatoires économiques autoroutiers ont été mis en place au début des années quatre-vingts par le SETRA (Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes, rattaché au Ministère des Transports) dans le but d'évaluer « *les effets induits par les grandes infrastructures routières sur les régions traversées* » (ORUS, 1995). Ils prolongent un dispositif expérimenté avec le plan routier breton, lancé en 1969 et dont les effets ont fait l'objet d'évaluations dès la fin des années soixante-dix. Les objectifs visés sont une meilleure appréhension des phénomènes constatés après la mise en service d'un équipement lourd et leur degré de corrélation. Ils sont en outre conçus comme une opportunité destinée à permettre aux acteurs locaux d'intervenir autour de l'infrastructure par des mesures dites d'accompagnement (ORUS, 1995). Ces principes reposent sur une conception relative et conditionnelle des effets territoriaux (positifs et/ou négatifs) provoqués par la construction puis la mise en service d'une infrastructure autoroutière. Ils postulent par ailleurs la possibilité d'interventions - amplificatrices ou correctrices -, sous

la forme de politiques « d'accompagnement », supposées valoriser les retombées positives et limiter les effets négatifs générés par ces équipements. Beaucoup de travaux ont contribué durant la période qui nous intéresse à relativiser ou à préciser le modèle sous-jacent à cette conception du rapport entre infrastructure et territoire, ce qui rend d'autant plus intéressant le bilan présenté ici et sa discussion. Les observatoires autoroutiers, développés sous l'impulsion du SETRA, ont progressivement été mis en place par les maîtres d'ouvrage. Les Autoroutes Paris-Rhin-Rhône – APRR – en ont développé sur plusieurs de leurs tronçons : sur A71 (Bourges -Clermont-Ferrand) dès 1985, A39 (Dole - Bourg-en-Bresse) en 1993 et A77 (Nord du département de la Nièvre jusqu'à la région de Nevers) en 1997. Ils admettent plusieurs traits communs tant au regard des objectifs visés que des principes d'organisation et méthodes retenus¹.

Il convient de rappeler que la société autoroutière maître d'ouvrage n'est pas tenue juridiquement de mettre en place de tels outils d'étude et d'observation, à la fois plus complets que les études de bilan prévues par l'article 14 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 et conçus de manière continue et non pas discrète. Aussi s'agit-il pour la société autoroutière de viser un objectif d'élaboration de connaissances pour apporter des éléments scientifiquement construits à la question générale posée : une autoroute contribue-t-elle à créer un surplus économique dans la(les) région(s) desservie(s) et si oui, dans quelles conditions, sous quelle forme, pour quels agents économiques et comment l'appréhender ? Cette entrée à l'avantage, sans l'exclure, de ne pas poser frontalement la question du rôle de l'infrastructure dans la dynamique globale du territoire envisagé, encore moins d'un quelconque effet d'entraînement sur le développement local. L'ambition, ainsi formulée, reste limitée, ce qui n'interdit pas de revenir ensuite sur ces questions, provisoirement laissées de côté. Il s'agit d'une démarche expérimentale, de terrain, *ex-post*, pragmatique, de nature méso-économique, non exhaustive, spécifique aux différents espaces traités : les observatoires ne visent pas à une modélisation économétrique et ne peuvent se prêter, en l'état actuel de leur mise en œuvre, à des généralisations. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

Les observatoires sont pilotés dans un cadre partenarial comprenant, outre le maître d'ouvrage, des représentants politiques et socioprofessionnels locaux, ainsi que des administrations concernées. Le financement des études est partagé entre les divers partenaires ce qui signale une interaction forte avec les acteurs locaux que les dispositifs ont vocation à intéresser aux possibilités de valorisation des opportunités et potentialités économiques offertes par l'offre autoroutière attendue ou, le cas échéant, aux actions de compensation

¹ Les méthodes retenues ici sont très voisines de celles mises au point dans des travaux antérieurs menés par exemple par le SETRA, service du Ministère des transports, sur d'autres ouvrages (ORUS, 1995 ; ORUS in SAPRR, 1999).

d'effets indésirables à mettre en œuvre.

Les observatoires s'inscrivent dans la durée : une dizaine d'années au total, réparties avant et après la mise en exploitation. Leur objet principal est de suivre dans le temps une série d'indicateurs de transformation socio-économique observables dans un espace géographique de proximité, supposé le plus à même de capter les potentialités générées par la présence de l'infrastructure nouvelle. Avant la phase opératoire de la construction autoroutière, une description de la situation « zéro » est établie, fondée sur l'idée que l'autoroute n'a encore pas affecté l'économie territoriale considérée. Puis des études sont effectuées pendant la phase du chantier de construction de l'autoroute ; ensuite de nouvelles analyses sont conduites lors de la mise en service de l'autoroute et enfin, la dernière phase d'études a lieu dans l'intervalle de trois à cinq ans après l'ouverture au public de l'équipement. L'objectif de cette méthode est de permettre des comparaisons dans le temps entre un « avant » et un « après » et d'avoir un recul suffisant pour voir se manifester des évolutions économiques significatives, réputées être en relation, médiante sinon directe², avec l'arrivée de l'autoroute. Cette durée d'observation autorise la saisie d'éventuelles phases distinctes de développement « juste après » la mise en service de l'autoroute, ou « un peu plus tard ». Toutefois cette durée est volontairement limitée après la date d'ouverture, l'hypothèse étant que la relation entre une variable économique observée et l'offre infrastructurelle tend à se distendre (se relâcher) avec le temps, du fait de l'importance croissante de l'action conjointe d'autres facteurs sur les phénomènes observés³. Pour ce qui concerne les observatoires conduits par l'APRR, actuellement les travaux de l'observatoire de A71 sont achevés, ceux sur A39 se terminent en 2004⁴ et ceux sur A77 sont toujours en cours.

Les observatoires postulent des aires géographiques d'étude à délimiter de chaque côté de l'axe autoroutier pour y circonscrire les facteurs à analyser. Il s'agit souvent des cantons touchés par l'autoroute, et des pôles urbains proches, sur un linéaire autoroutier d'une centaine de kilomètres. Les fuseaux d'étude s'étendent de 20 à 30 km de chaque côté de l'infrastructure, et peuvent inclure des espaces plus éloignés desservis (stations touristiques par exemple).

² Cette précision soulève un point de fond qui sera repris dans la discussion : c'est celui du degré d'imputabilité d'un phénomène ou d'une évolution observés, à l'effet de l'infrastructure.

³ Cette hypothèse mériterait d'être approfondie : selon l'échelle de temps, ce sont des phénomènes différents qui opèrent, dans des combinaisons en effet de plus en plus complexes (voir sur ce point PLASSARD, 2003).

⁴ L'année 2000 a vu la production, par THEMA, laboratoire de l'Université de Franche-Comté et du CNRS chargé de sa réalisation, de plus de 1 000 pages de rapport réparties en 11 volumes sur la phase II « suivi pendant la construction » (SAPRR et alii, 2000), tandis que la phase III a également donné lieu à 11 volumes, en 540 pages (SAPRR et alii, 2002 et 2003).

Les domaines observés sont multiples et décidés par l'instance de pilotage partenarial précitée, dans la limite de ce qu'autorisent les ressources statistiques disponibles, et les budgets affectés. Le choix des thèmes d'études retenus relève alors d'une « intuition collégiale » relative à l'existence possible d'une relation entre l'autoroute et le domaine choisi, validée à dire d'experts (universitaires et spécialistes de services techniques) et par l'expérience⁵. Les thèmes se regroupent autour des quelques rubriques principales, dont le nombre et le contenu peuvent varier d'un observatoire à l'autre. À l'avenir, ces rubriques pourraient faire l'objet d'un minimum de normalisation, afin de faciliter et de fiabiliser la capitalisation des données, les analyses comparatives et, au-delà, d'autoriser la généralisation de certains résultats (JOIGNAUX in SAPRR, 1999) :

- . la démographie (migrations, urbanisation) ;
- . l'occupation des sols et l'organisation de l'espace ;
- . les trafics et le développement de l'activité transport et logistique ;
- . la dynamique des activités économiques ;
- . l'espace rural, l'agriculture et l'agro-alimentaire ;
- . l'évolution du marché foncier, voire immobilier ;
- . l'évolution du tourisme.

On pourrait au demeurant envisager d'élargir ces rubriques à des observations sur les stratégies de développement local et les formes de gouvernance territoriale en présence (VARLET, 2002).

Enfin, l'ensemble des travaux d'études menés sont confiés à des équipes universitaires, si possible implantées dans les régions considérées afin de bénéficier de leur part de la meilleure connaissance des lieux et des acteurs tant publics que privés. Les résultats des études donnent lieu à différentes formes de restitution : colloques in situ, publications, insertion dans la presse locale.

Il s'agit bien d'un travail de stricte observation qui n'a pour objet ni de justifier *a posteriori* l'investissement réalisé, ni de diffuser des conseils en faveur d'éventuelles mesures d'accompagnement susceptibles d'être prises par tel ou tel acteur local, individuellement ou de manière plus collective.

Par ailleurs, outre les administrations centrales ou territoriales, cette approche intéresse également les directions générales chargées de la politique des transports ou du développement régional à la Commission Européenne. Celles-ci doivent en effet évaluer les divers projets d'infrastructures dans le

⁵ En raison même de la duplication des observatoires autoroutiers, apparaît une aspiration croissante des partenaires locaux à bénéficier des choix méthodologiques ou des résultats en provenance d'expériences antérieures. Ceci pointe le besoin d'un travail de capitalisation des résultats et enseignements des expériences successives en la matière, même si la comparaison entre observatoires et fuseaux autoroutiers est en partie limitée du fait même des observations qui restent très dépendantes d'un contexte local très précis et très contingentes à des types de territoires, à des jeux d'acteurs locaux.

cadre du Réseau Routier Transeuropéen (JOCE, 1996 ; DREVET, 1994, WINGHART, 1995 ; WINGHART, 1998) pour les pays de l'Union Européenne, et dans le cadre des corridors paneuropéens arrêtés en 1997 lors de la Conférence d'Helsinki pour les pays d'Europe Centrale et Orientale⁶.

3. PRINCIPAUX RÉSULTATS DES ÉTUDES DES OBSERVATOIRES ÉCONOMIQUES AUTOROUTIERS

Plusieurs grandes catégories de conséquences économiques territorialisées peuvent être tirées des études menées dans le cadre des observatoires.

On rappellera brièvement l'incidence, momentanée mais néanmoins réelle, des effets liés à la construction et l'aménagement de l'équipement proprement dit. Les chantiers autoroutiers permettent de mobiliser des entreprises locales et régionales du BTP à hauteur environ de 40 % du montant total des investissements réalisés, ces entreprises mobilisant à leur tour des sous-traitants et fournisseurs locaux, de la main-d'œuvre locale et distribuant des revenus en grande partie dépensés sur place (SAPRR, 1994 ; BÉRION in SAPRR, 1998 ; BÉRION in SAPRR, 1999 ; PETITJEAN, 2003). On peut parler d'effets d'entraînement de type keynésien (par la demande), temporaires et spatialisés⁷. Cette activité de construction donne lieu en outre à des apports fiscaux (taxe professionnelle) aux collectivités territoriales concernées.

Au delà de ces effets de chantier, deux grandes catégories de conséquences peuvent être distinguées : d'une part, les conséquences « directes », induites par la mise en service de l'autoroute et perçues par ses usagers-clients et d'autre part, celles induites indirectement par l'équipement autoroutier au bénéfice du tissu économique local et régional. Les apports les plus intéressants du point de vue territorial et sujets à débat relèvent sans doute de la deuxième catégorie.

3.1. LES EFFETS ÉCONOMIQUES DIRECTS

Les gains de temps dans les déplacements peuvent être analysés comme de réels effets micro-économiques directs qui bénéficient à l'ensemble des usagers-clients de l'autoroute. Les études conduites *ex-ante* pour déterminer la rentabilité socio-économique d'une nouvelle section autoroutière se font précisément à partir de quantités de temps économisées, auxquelles sont attribuées des valeurs monétaires. Il n'est donc pas inutile de vérifier *ex post* la validité des estimations de gains de temps utilisées dans les modèles

⁶ En 1998 à Paris et en 1999 à Bruxelles ont été organisés des séminaires d'échanges entre les responsables de divers observatoires autoroutiers qui existent en Espagne (Galice, voir PEREZ TOURINO, 1997), au Portugal (région de Lisbonne), en Hongrie, par exemple.

⁷ Pour une discussion de ces effets liés aux chantiers de grandes infrastructures, voir aussi BURMEISTER in BURMEISTER, JOIGNAUX (1997), sur le cas du Tunnel sous la Manche.

prédictifs, même si cette confrontation avant-après est loin d'être faite de manière systématique. Les gains de temps sont par exemple de l'ordre de 40 % (sur A71) tant pour les trajets courts que pour les trajets longs. Cette donnée liée à la vitesse des déplacements est importante en particulier pour les entreprises qui utilisent l'autoroute car elle est source de réduction des coûts de transport. On pourrait s'attendre à ce que cet élément de baisse des coûts soit renforcé systématiquement par des adaptations stratégiques de la part des entreprises de transport, usagers directs de l'autoroute. Les observations relevées dans la zone d'influence de l'A71 semblent infirmer cette hypothèse : seules, 2 entreprises sur 34 ont procédé à des adaptations organisationnelles consécutivement à la nouvelle offre infrastructurelle (SAPRR, 1994). Il serait intéressant, par ailleurs, d'approfondir les pistes ouvertes par certains résultats d'enquête, concernant le calcul du résultat net pour les transporteurs, de l'ouverture de l'utilisation de l'autoroute, en fonction de leurs profils de trajet (gain de temps versus consommation de carburant, péage, etc.) et sa répercussion (ou non) sur les facturations du transport (Cf. VARLET in SAPRR, 1994). Cette investigation éclairerait la question du partage des gains de productivité entre le Transport Routier de Marchandises (TRM) et les autres secteurs⁸. En outre, l'avantage tiré du gain de temps vaut également pour les usagers situés à l'extérieur de la zone considérée ; il ne lui est donc pas spécifique, même s'il est réel. Ce qui pose la question de la diffusion non plus sectorielle mais spatiale des gains de productivité (s'ils sont avérés) issus de l'activité transport, ceci étant vrai pour le transport « auto-fourni », des entreprises (compte propre) comme des ménages. Mais sans doute sommes-nous, avec cette discussion, aux limites de ce dont peuvent rendre compte les observatoires.

De pareille façon, les gains de sécurité, par les pertes et dommages humains épargnés, donnent lieu à des calculs entrant dans les modèles prévisionnels de rentabilité des projets. Les diverses sections autoroutières analysées au regard des taux d'accident enregistrés par rapport aux kilomètres totaux parcourus confirment un écart de 1 à 4 au profit des autoroutes par rapport au reste du réseau routier. La même remarque que précédemment peut être formulée, étant ajouté que les avantages tirés de gains de sécurité ne peuvent typiquement s'apprécier qu'en termes de surplus global, non spatialisé.

Les opérations de remembrement foncier des exploitations agricoles, initiées à l'occasion des acquisitions foncières nécessaires à l'emprise autoroutière, autorisent une valorisation économique de ces exploitations, dont les prix à l'hectare tendent à s'accroître puis à se stabiliser à un niveau souvent supérieur par rapport à l'état initial, après l'intervention autoroutière sur les marchés fonciers locaux.

⁸ Les entreprises implantées localement expriment des réticences à fournir des informations sur ce qu'elles considèrent comme relevant de leur stratégie de développement, souvent en cours d'ajustement au moment des enquêtes.

Enfin, en phase d'exploitation de l'autoroute, outre les apports durables de fiscalité locale aux collectivités territoriales concernées par l'autoroute, un certain nombre d'emplois sont créés - générateurs de revenus - tant au sein de la société concessionnaire (ouvriers, administratifs, péagers et péagères...) que dans diverses activités en exploitation sur les aires de service (pétroliers, restaurateurs, prestataires divers...). Les ratios obtenus à partir de différentes sections autoroutières mises en observation par l'APRR sont sensiblement homogènes : entre 3 et 4 emplois permanents créés en moyenne au kilomètre, en tenant compte des emplois de gendarmes et des entreprises de maintenance (ces estimations rejoignent celles de ORUS, 1995). Les aires de services sur autoroute se modifient peu à peu par l'élargissement des services offerts et par l'association nouvelle d'entreprises exogènes alliées à des entreprises locales, les collectivités territoriales concernées et les corps consulaires intéressés facilitant ces recompositions.

3.2. LES CONSÉQUENCES MÉSO-ÉCONOMIQUES INDIRECTES⁹

Parmi les domaines étudiés par les observatoires économiques autoroutiers, seuls quelques points seront développés, en raison de leur intérêt au regard des transformations du tissu économique local aux abords d'une infrastructure autoroutière et du rôle de celle-ci dans ces transformations : les zones d'entreprises, les structures industrielles, les activités logistiques, l'attraction urbaine, les activités hôtelières, le marché des résidences secondaires.

Corrélativement à l'ouverture de A71 en 1989, le nombre des zones d'activité dans l'aire d'étude a augmenté de + 65 %, moitié à proximité des plus grandes agglomérations, moitié autour des petites villes. Les entreprises localisées dans ces zones industrielles proviennent à raison de 50 % du centre des agglomérations et s'ancrent au plus près des nouveaux diffuseurs autoroutiers. Et un tiers de ces entreprises sont des créations, endogènes ou exogènes. La création d'emplois est de l'ordre de + 40 % en 8 ans (soit 17 000 emplois créés). Beaucoup plus forte avant 1993 (4 ans après l'ouverture de l'autoroute) qu'après, cette progression est à nuancer : seuls 10 à 30 % de ces emplois (selon les zones), correspondraient à des créations nettes ; par ailleurs, un quart de ces emplois nouveaux est localisé dans les nouvelles zones créées depuis la mise en service de l'autoroute, les trois quarts restants étant localisés dans les anciennes zones, antérieures à 1989. Ceci ne remet pas en cause l'effet d'attraction de l'infrastructure mais en relativise les incidences spatiales. Enfin, les zones industrielles les plus

⁹ Contrairement aux catégories généralement utilisées, on emploiera de préférence à « macro », le préfixe « méso », plus représentatif du milieu local, territorialisé, auquel s'attachent les observations. L'échelle macro-économique proprement dite relève d'un concept différent auquel il sera fait mention dans la troisième partie de cet article. Ceci rejoint parfaitement la conclusion de l'article cité de ORUS (1995 : 42, point b).

proches des diffuseurs bien placés semblent gagner le plus d'emplois nouveaux (MARCUS, VARLET in SAPRR, 1994).

Enquêtées dans les trois bassins industriels de Bourges, Montluçon et Clermont-Ferrand, les entreprises ne font pas de la proximité autoroutière un élément central de leur stratégie de développement, même si elles en apprécient l'utilité (JAMOT, ODOUARD, in SAPRR, 1994). Certaines d'entre elles se sont relocalisées dans des zones proches de l'infrastructure, faisant ainsi ressortir son rôle indirect de réaménagement de l'espace industriel. Ces résultats, confortés par ceux tirés de travaux récents (FAIVRE, 2003a ; FAIVRE, 2003b), tranchent avec ceux d'enquêtes réalisées antérieurement et faisant apparaître la desserte routière comme « primordiale ou importante », surtout lorsqu'elle se trouve conjuguée à une offre en télécommunications (ORUS, 1995).

La croissance spatiale du réseau autoroutier français tend à dessiner successivement diverses nodalités entre plusieurs réseaux existants, autoroutiers et routiers. Le pôle logistique développé il y a une vingtaine d'années à Montmarault (Allier) avec la localisation du SERNAM se voit concurrencé à présent par un nouveau nœud au croisement des autoroutes A71 et A89, plus proche du pôle urbain de Clermont-Ferrand. Des activités de transport et logistique - qui étaient nouvelles à Montmarault - pourraient être tentées par une nouvelle localisation, considérée comme meilleure pour l'organisation de flux de transports de marchandises. Cette constatation est intéressante car elle souligne les effets attractifs successifs de différents nœuds autoroutiers au sein d'une même région, au fur et à mesure de la progression de la réalisation d'un réseau autoroutier. Ajoutons que la concentration s'effectue sur le pôle le plus fort au détriment d'un pôle plus faible, qui avait été rendu accessible par l'autoroute A71, et attractif économiquement par une politique communale locale d'aménagement et de prospection forte.

Dans un réseau en développement, il y a donc une forte concurrence entre les nœuds, subissant un processus de valorisation-dévalorisation dans la durée ; ce qui illustre bien à quel point les échelles de temps et d'espace doivent être soigneusement prises en considération dans l'explication des transformations socio-spatiales observées : il s'agit d'une dynamique spatiale spécifique, importante pour la structuration des chaînes logistiques dans l'espace. La généralisation d'un tel glissement vers les pôles les plus importants (ici, Clermont-Ferrand versus Montmarault) porterait un coup sérieux, si elle était avérée, aux avantages présumés des « effets de traversée » traditionnellement attribués aux autoroutes.

L'autoroute nouvelle pourrait par hypothèse modifier les aires d'influence des diverses villes touchées. En fait, dans le cas de A71, il est observé que l'autoroute ne modifie pas l'aire d'influence de la petite ville de Saint-Amand-Montrond car la clientèle des services urbains de cette ville n'utilise pas l'autoroute. Dans le cas des deux villes moyennes de Bourges et de

Montluçon, l'autoroute ne modifie pas non plus leurs aires d'influence respectives car ces deux villes offrent un volume identique de services et restent donc en équilibre. En revanche, l'autoroute A71 a « rapproché » Clermont-Ferrand (300 000 habitants) de Paris en termes de concurrence, au détriment d'une ville intermédiaire : Orléans, et le pôle de Clermont-Ferrand tend à capter des services et des commerces, étendant sa zone d'influence commerciale (même commentaire que précédemment).

L'autoroute nouvelle a été le support de la stratégie d'expansion de groupes hôteliers, dans une région en retard de développement dans ce domaine (JAMOT in SAPRR, 1994). Les pôles urbains majeurs ont été privilégiés pour localiser les nouveaux projets hôteliers, dans une logique d'anticipation très nette par rapport aux flux et à l'état du marché. De 1987 à 1997 le potentiel hôtelier de Clermont-Ferrand passe de 500 chambres à 2 000 chambres. Plus la ville est importante démographiquement, plus les créations sont importantes. 55 % des créations de chambres sont localisées à proximité des sorties autoroutières et 28 % sur les pénétrantes urbaines. Une chaîne hôtelière donnée tend à implanter toute la gamme de ses produits (de 1 à 3 étoiles). Les conséquences sur l'hôtellerie traditionnelle, de centre-ville ou de petite ville, se traduisent par des fermetures, même s'il faut noter certains comportements d'adaptation dans les établissements traditionnels : réhabilitation et mise aux nouvelles normes des installations anciennes, politique commerciale de fidélisation de la clientèle, politique de la qualité dans le secteur de la restauration, voire alliances avec les nouveaux venus dans le secteur. L'exemple du pôle de Clermont-Ferrand tend à révéler la stratégie des entreprises nationales ou internationales hôtelières qui calent leurs investissements sur les pôles urbains majeurs, désenclavés par le réseau autoroutier nouveau, et qui anticipent fortement sur le marché, jusqu'à provoquer dans certains cas une surcapacité hôtelière. Cette stratégie d'acteurs spécialisés est un sous-produit direct de l'offre autoroutière, mais relève aussi d'un mouvement plus large de développement, sur la période considérée, des déplacements de longue distance - professionnels ou de loisirs - inducteurs de fréquentation hôtelière. En outre, la polarisation de l'offre hôtelière sur Clermont-Ferrand renvoie à nouveau sur les commentaires précédents.

L'examen du marché de la résidence secondaire montre aussi des phases successives : transformations de résidences rurales en résidences secondaires au départ à un rythme élevé, puis revente de ces résidences transformées sur un marché spécifique et nouveau de la résidence secondaire avec une clientèle exogène (parisienne, européenne), puis enfin une stagnation du marché (les prix sont devenus trop élevés pour la demande locale et régionale...). L'activité de l'artisanat du bâtiment a été soutenue en première et seconde phases, ainsi que celle des agents intermédiaires (agences immobilières, notaires...). Mais ces résidences rurales devenues coûteuses ne peuvent plus accueillir les jeunes locaux, d'où des programmes de lotis-

sements adaptés dans certains villages. Cette analyse montre bien des séquences temporelles distinctes d'une conséquence indirecte d'une accessibilité spatiale améliorée par l'autoroute tant au regard de l'organisation fonctionnelle nouvelle d'un espace, que de son appropriation sociale. L'économiste cherchera à connaître quel a été l'emploi des différentes plus-values foncières et immobilières générées.

Les résultats qui viennent d'être présentés, tirés principalement du cas de l'A71 mais confirmés dans leurs tendances par l'A39 (SAPRR, 2002 ; SAPRR, 2003), illustrent l'éventail des informations et données que permettent de livrer les observatoires autoroutiers. Les impacts territoriaux, on l'a vu, sont loin d'être systématiquement positifs, ou vertueux au regard des territoires desservis. Les tendances à la polarisation d'activités au profit des centres importants en particulier, sont très présentes et réapparaissent dès que les conditions de desserte l'autorisent : effet pervers des qualités d'irrigation des autoroutes mais confirmation des vieilles lois d'attractivité des pôles. Certains indicateurs permettent de comprendre l'action de mécanismes précis à l'œuvre à un niveau fin des territoires desservis : hôtellerie, artisanat, entreprises du transport, marché immobilier, par exemple. Le contenu informatif des données recueillies leur confère un intérêt évident, que ce soit pour les financeurs, le maître d'ouvrage mais également les responsables locaux.

Même si le rétrécissement de l'espace provoqué par l'essor du réseau autoroutier tend indéniablement à une dualisation de l'espace au profit des pôles majeurs de mieux en mieux interreliés au détriment des espaces intermédiaires, il n'en demeure pas moins que par rapport aux réseaux aérien et ferroviaire, « *le réseau autoroutier sera celui qui entraînera peut-être encore quelques effets de traversée, du moins sur les centres intermédiaires accessibles par des échangeurs bien placés, les effets de traversée rassemblant les transformations qui se situent le long du nouvel axe* » (PLASSARD, 1990). Pour cette raison, l'observation des transformations spatiales repérables dans les fuseaux autoroutiers garde une pertinence car elle ouvre un champ d'intervention réaliste aux acteurs locaux, aux agents économiques porteurs de stratégies et de projets spécifiques. On ajoutera que l'approche des observatoires économiques autoroutiers semble de ce point de vue plus appropriée dans des régions moyennement développées que dans des pôles de grand développement et dans des espaces équipés d'autoroutes nouvelles plutôt que dans des territoires déjà dotés depuis longtemps d'autoroutes anciennes¹⁰.

Le risque existe cependant « *de voir réapparaître une nouvelle croyance en*

¹⁰ « *Ces effets induits se manifestent de manière plus importante dans une région périphérique, où les problèmes d'accessibilité et d'articulation territoriale interne sont davantage présents* » (PEREZ TOURINO, 1997) à propos de l'autoroute de l'Atlantique (A9), en Galice.

des effets automatiques non plus de l'autoroute mais des mesures d'accompagnement, comme s'il y avait de bonnes mesures productrices d'effets et de mauvaises qui elles, seraient stériles » (PLASSARD, 1990). Il est vrai que la variable majeure est le « potentiel local » économique préexistant. Toutefois, la nouvelle infrastructure peut dans certains cas « désenclaver psychologiquement » certains opérateurs économiques et/ou institutionnels, qui réorganisent alors une volonté locale porteuse de projets de développement réalistes, et ce facteur « mobilisateur » est important dans la perspective du développement endogène des territoires.

Au-delà de l'intérêt des résultats ainsi produits par les observatoires et des analyses qu'ils permettent de mener à bien, des limites s'attachent à ces dispositifs, en raison même de leur méthodologie de construction.

4. DÉBAT RELATIF AUX LIMITES MÉTHODOLOGIQUES

Développées de manière récurrente dans les travaux spécialisés, les limites inhérentes aux protocoles d'observation et de suivi socio-économique des autoroutes peuvent être regroupées autour de quatre points principaux.

1) Certains auteurs mettent en cause et contestent l'idée même visant à mesurer un éventuel « effet transport » ou « effet structurant » pour une économie locale, les réseaux de transport n'étant que des amplificateurs et des accélérateurs de tendances socio-économiques préexistantes, lourdes et de long terme, profitant essentiellement aux grands pôles constitués, qui élargissent leurs aires concurrentielles et d'influence. En outre la notion « d'effet » ou « d'impact » (OFFNER, 1993 ; PLASSARD, 2003) relève d'une problématique mécaniciste postulant une causalité linéaire et directe, alors que plusieurs facteurs se combinent dans tout processus de développement, et en tout premier lieu la stratégie des acteurs qui ont des projets larges, incluant, parmi d'autres, la dotation en infrastructure nouvelle. Il y a plutôt interaction (BIZERAY et alii, 1996 ; VARLET, 2002), entre infrastructure et territoire ou encore concomitance ou congruence entre plusieurs variables déterminantes, l'autoroute pouvant n'être qu'une variable subordonnée.

2) La simple comparaison entre « un avant » et « un après », comme une superposition de deux photos prises à des moments distincts, ne suffit pas à déduire une relation avec la seule infrastructure, car d'autres paramètres ont eux aussi continué à évoluer, et à déterminer des situations nouvelles. Cette remarque s'applique plus aux bilans administratifs prévus dans le cadre de la LOTI précitée que pour les observatoires qui, au contraire, cherchent à réaliser un continuum d'observations permettant de suivre dans la durée l'évolution de plusieurs variables stratégiques. En outre il est possible, même si l'opération est toujours délicate, d'avoir en référence une zone-test, similaire quant à ses constituants aux autres zones analysées, mais située hors de l'influence de l'autoroute. Certains experts préconisent une comparaison entre zones similaires mais influencées par l'infrastructure et non plus hors de son champ.

3) L'aire géographique d'étude, toujours délimitée de manière arbitraire, est centrée essentiellement sur les diffuseurs des autoroutes, alors qu'il conviendrait de prendre en considération des territoires plus vastes, notamment parce qu'il est connu que les autoroutes tendent à concentrer à leur proximité des activités non pas nouvelles mais délocalisées et venues de localités plus éloignées. Si tel est en effet le cas - et ceci est probable, pour une part des implantations observées - il est intéressant à la fois de tenter de mesurer l'ampleur de cet effet d'attraction spatiale et d'en analyser les ressorts : localisation antérieure, objectifs visés et conditions de leur nouvelle localisation, effets (attendus/obtenus) sur la productivité globale ou d'autres paramètres d'efficacité tels que la flexibilité de l'organisation productive, la fiabilité des livraisons, etc. Il serait à l'évidence intéressant de valoriser le matériau tiré de certaines observations recueillies sur les entreprises en questionnant les processus de réorganisation productive sous-jacents aux évolutions spatiales révélées.

4) La démarche adoptée par les observatoires est par trop empirique, contingente, dépendante des terrains observés et par conséquent incapable d'établir des lois plus générales de transformation, susceptibles d'être vérifiées ailleurs et d'inspirer le cas échéant, des recommandations au titre de « *good practices* ». Une telle validation ne pourra éventuellement se concevoir que lorsqu'une accumulation et une capitalisation suffisantes d'expériences auront pu être faites. On sait bien, en sciences sociales en général et dans le domaine des politiques locales en particulier, que les conditions « socio-géo-économiques » ne sont jamais reproductibles. On peut néanmoins faire l'hypothèse qu'il existe un minimum d'éléments invariants autorisant quelques conclusions sur les facteurs susceptibles d'exercer une influence plus ou moins favorable quant au mode d'appropriation de l'infrastructure par les acteurs (locaux ou non). Les observatoires sont un des moyens de vérifier cette hypothèse. Au demeurant, leur coût de réalisation est tel qu'au regard des financements engagés dans la construction, non seulement, ils pourraient être multipliés en nombre mais leur champ et leurs outils pourraient être étendus, afin d'enrichir les recueils et le travail d'analyse.

Ces limites, reconnues sans discussion par la grande majorité des spécialistes du domaine, ne réduisent en rien l'intérêt des observatoires, ne serait-ce que parce que les constats auxquels ils conduisent débouchent invariablement sur des questions permettant d'enrichir et surtout de renouveler la problématique globale des interactions entre infrastructure et territoires.

5. RETOUR SUR LE STATUT DE L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT DANS LES DYNAMIQUES TERRITORIALES

Les thèmes qui viennent d'être abordés illustrent la diversité des domaines étudiés au sein des observatoires économiques autoroutiers. Ils intéressent les responsables locaux concernés, les maîtres d'ouvrage mais aussi les échelons

supérieurs de planification des équipements de communication : administration et services régionaux, nationaux et communautaires. Cette capacité à susciter la réflexion, notamment celle des responsables locaux, sur les enjeux et les potentialités de nouvelles configurations de développement n'est pas le moindre de leur intérêt.

Comme cela a été rappelé lors d'un séminaire à l'initiative de l'APRR et soutenu par la DG VII¹¹ de la Commission européenne, il est possible d'envisager une « *cross-fertilization* » des expériences menées mais aussi de les replacer dans la perspective d'instruments à engranger et capitaliser dans les ressources de la « Science Régionale » telle que la définit par exemple BENKO (1998) : « *une discipline carrefour (...) au croisement des sciences économiques, de la géographie, de la sociologie, des sciences politiques, du droit, de l'urbanisme et même de l'anthropologie. Elle examine principalement l'intervention humaine sur le territoire (...); c'est une science de synthèse* ». Les amorces d'analyse économique suggérées par les résultats des observatoires autoroutiers peuvent aider en effet à repositionner certaines questions relatives à la dynamique des territoires et à la manière dont y participent les infrastructures de communication.

Les observations empiriques révèlent de façon assez catégorique que l'infrastructure n'est pas l'élément déterminant de la stratégie de localisation des agents économiques. L'élément autoroutier se présente beaucoup plus comme une opportunité dont l'entreprise, au bénéfice souvent d'actions de facilitation conduites par les décideurs locaux, se saisit pour conforter une position, consolider une trajectoire de développement dont les ressorts se situent au niveau de la dynamique économique proprement dite. Cet impact peut toutefois ne pas être marginal, par exemple dans le cas d'activités de services comme l'hôtellerie, le transport et la logistique, mais aussi dans toute activité susceptible de tirer une utilité d'une offre nouvelle de communication. Ceci est fondamental dans des organisations productives appelant une coordination de plus en plus complexe, interactive et requérant, par conséquent une efficacité supérieure des systèmes de communication et de circulation, matérielles, humaines et informationnelles. Et ceci n'est pas sans importance non plus pour les territoires concernés qui peuvent accéder, entre autres grâce à de nouvelles dotations infrastructurelles, à un niveau supérieur de compétitivité, susceptible de générer, sous certaines conditions, des effets d'entraînement.

Dans une approche de bonne science régionale, SCOTT (1999) réexamine « *les bases géographiques de la performance industrielle* », rappelant que nous sommes dans un monde où « *l'espace n'a pas perdu de son importance en tant que facteur de structuration des processus économiques* ». L'agglomération comme mode d'organisation spatiale de l'activité écono-

¹¹ Restructurée ensuite en DG « TREN », couvrant les domaines Transport et Énergie.

mique n'a pas disparu, selon lui. Il montre en revanche que cette organisation n'obéit plus, aujourd'hui, aux mêmes ressorts que ceux qui ont prévalu à d'autres périodes. Ainsi, la globalisation ne supprime en rien l'importance des milieux locaux, au contraire, mais elle en transforme les attendus : formes non marchandes de coordination des entreprises, aptitude à l'innovation, adaptabilité, flexibilité, rôle important de la gouvernance des territoires, etc. Pour autant, les facteurs « traditionnels » de qualité attendus des territoires, tels que la capacité à répondre, par une offre infrastructurelle adaptée et performante, aux formes modernes d'organisation spatiale de la production, n'ont rien perdu de leur pertinence. Ceci se conçoit aisément si l'on admet que « *les systèmes de production flexible ont tendance à s'externaliser fortement (requérant de nombreuses transactions)* » (ibid.), transactions devant être comprises de manière large, incluant des formes matérielles, humaines et informationnelles. Or, nous sommes dans un monde où, selon la belle expression consacrée, « *il n'existe toujours pas de tapis volants (magic carpets)* » (ibid.) supprimant les distances et leurs coûts de franchissement. Comme le résumait RIETVELD et VICKERMAN (2004 : 245), « *...reductions in average levels of transport costs have not diminished the importance of transport as factor in the organisation of the spatial economy and the economic fortune of regions* »¹². L'offre d'infrastructure, par les utilités qu'elle procure, y compris dans le contexte fortement évolutif des circulations engendrées par l'évolution (et la volatilité) des formes spatiales de l'organisation de l'activité productive et plus globalement, des activités sociales, reste bien un élément de compétitivité territoriale.

Les travaux plus récents cités en première partie de cette contribution, d'inspiration plus économique, ne contredisent pas ce rappel à la prégnance de la géographie, qui appelle selon nous trois séries d'observations.

1) Il convient de se garder de toute illusion localiste : les retombées sous forme d'effets d'attractivité, en effet, ne sont pas nécessairement locales (polarisation versus dissémination spatiale). Force est d'admettre que les observatoires autoroutiers ne se prêtent pas aisément à la mesure de ces éléments de compétitivité territoriale, encore moins de leurs impacts. Les indices d'accessibilité ou de gains de temps, par exemple, n'en sont que des réductions appauvries : accessibilité n'est pas attractivité. Les observations tirées de l'A71 font état néanmoins de glissements possibles d'activités vers les métropoles, risque perçu également lors du lancement de l'observatoire de l'A39 (BÉRION, 1996). Le champ d'investigation des observatoires, spatialement limité par construction, peut conduire à une sous-estimation, voire un gommage de ces effets ; il s'agit bien d'un problème d'échelle spatiale, récurrent dans les travaux de géographie économique. Nous avons par

¹² « *la réduction des niveaux moyens de coûts de transport n'a pas diminué l'importance du transport comme facteur d'organisation spatiale de l'économie et de réussite économique des régions* » (notre traduction).

ailleurs signalé à propos des surplus, notamment sous la forme des gains de productivité dans le transport ou de sécurité des usagers, la difficulté à repérer l'impact spatial de ces dynamiques, celles-ci échappant à la logique géo-économique des observatoires. Des problèmes d'échelle temporelle sont également posés. Les observatoires ont permis de noter l'existence de temporalités pouvant affecter la réorganisation spatiale des phénomènes déclenchés par l'offre infrastructurelle. Des constats très convergents peuvent être relevés dans des études consacrées à des aménagements routiers en zone péri-urbaine (CERTU, 1999).

2) Une attention plus grande devrait être portée à l'usage de l'infrastructure par les agents qui se l'approprient. Ici, intervient une notion que les approches traditionnelles en termes d'impact négligent trop souvent. Aussi importantes que les gains de distance et de temps, la qualité et l'efficacité des services de l'infrastructure nouvelle - autrement dit son aptitude à se prêter aux besoins d'interaction entre agents - devraient être prises en considération. « *Transaction costs (...) vex the regional scientist, who cannot simply assume that transport can be characterised by measures of distance or time as quality and level of service become more important* »¹³ (RIETVELD, VICKERMAN, 2004 : 247). Les outils conceptuels et méthodologiques à notre disposition pour en juger sont pour l'instant réduits, voire inexistantes. Ceci tient à une représentation dominante de l'infrastructure comme réseau au détriment de celle de l'infrastructure comme support de service¹⁴, permettant d'accroître l'efficacité de la coordination entre agents dans l'espace. Cet enrichissement méthodologique, aujourd'hui balbutiant, devrait permettre d'améliorer l'éclairage de l'insertion de l'infrastructure (et des potentiels de services enrichis dont elle est porteuse) dans les dynamiques de développement économique spatialisé. « *Taking account of the nature and extent of modern transactions costs, and the inter-relationships between firms, the evaluation of infrastructure appears to depend as much on issues relating to firm organisation, firm mobility, information spillovers and externalities, as it does on the movements of traffic along the transportation infrastructure itself* » (MC CANN, SHEFER, 2004 : 193)¹⁵.

3) Enfin, sans s'éloigner du sujet initial, on peut quitter l'approche privilégiant le transport, même enrichi de ses composantes servicielles et institutionnelles, et porter l'attention sur la compétitivité territoriale et, partant, sur

¹³ « *Les coûts de transaction (...) heurtent l'économiste spatial, qui ne peut plus simplement considérer que le transport se caractérise par des distances ou des temps, alors même que la qualité et de niveau de service deviennent plus importants* » (notre traduction).

¹⁴ Sous une forme moins théorisée, ces questions affleurent dans l'étude du CERTU (1999).

¹⁵ « *Si l'on tient compte de la nature et de la portée des coûts de transaction, ainsi que des réseaux de relations inter-firmes, l'évaluation de l'infrastructure apparaît devoir être reliée autant aux problèmes d'organisation de la firme, de flux d'échanges et d'informations et d'externalités qu'aux mouvements de trafics observés le long de l'infrastructure elle-même* » (notre traduction).

le rôle des acteurs locaux et de leurs stratégies d'adaptation¹⁶. Ceci revient à resituer l'influence des systèmes de transport dans l'ensemble combiné des facteurs déterminant ces éléments de compétitivité. Les approches « macro-régionales » développées par des auteurs comme ASCHAUER (1989) et MUNNEL (1993) s'inspirent de cette idée. Ils font intervenir en effet dans des modèles à fonctions de production régionales proches de ceux de la croissance endogène, les stocks de capital privé et public en distinguant, dans ce dernier, la part ressortissant aux transports ; ceci dans le but de tenter de mesurer économétriquement son influence sur la variable résultat : valeur ajoutée ou PIB. Pour intéressantes qu'elles soient, ces méthodes laissent dans l'ombre au moins deux questions :

- . l'impact socio-spatial du capital fixe en infrastructure : quels territoires (infra régionaux) et/ou catégories d'agents tirent profit du surplus ainsi créé ?
- . le rôle joué dans ces processus par la « gouvernance » : quelle est la capacité des territoires (des agents « situés », préfèrent dire certains) à se mobiliser autour, non seulement de projets d'investissements mais aussi d'autres formes d'initiatives, convergeant vers une efficacité supérieure, une meilleure aptitude du milieu local ou régional à soutenir les modes complexes et variés du développement.

Ces questions ont été relevées dans plusieurs travaux (par exemple, BURMEISTER, JOIGNAUX, 1997 et HEDDEBAUT, 1997). L'attention portée au thème de la gouvernance et ses interrelations avec la compétitivité régionale sont clairement perceptibles dans toute une série de travaux en science régionale (voir, par exemple, certaines publications tirées des travaux du V^e Congrès mondial de la *Regional Science Association International* à Tokyo en 1996, in KOHNO et alii, 1999 ; ou encore BUTTON, PENTECOST, 1999). Un travail sur les critères (qualitatifs et quantitatifs) de compétitivité de sept « *core regions* » concurrentielles du nord-ouest européen (BRUINSMA et alii, 2000) introduit de manière originale le rôle des politiques et procédures. Cette démarche s'efforce de combiner cinq groupes de facteurs à prendre en compte dans l'évaluation de la compétitivité territoriale : l'environnement économique, l'infrastructure, le prix du foncier, le marché foncier, les procédures requises pour l'implantation. Bien que très réductrice dans les critères retenus – il s'agit d'un travail à visée normative (*benchmark approach*) –, la méthode révèle néanmoins un souci de rendre compte du caractère combinatoire des éléments explicatifs de la compétitivité territoriale et du rôle que peuvent jouer, au travers des « procédures », les milieux locaux pertinents. À ce titre, la méthode préconisée peut inspirer des réflexions visant à enrichir la méthodologie de base mise en place avec les observatoires autoroutiers.

¹⁶ Ce que, malgré la grande imprécision du terme, on serait tenté de nommer gouvernance locale.

6. CONCLUSION

Même incomplètes et contingentes, les méthodes mises en place dans les dispositifs d'observation socio-économique autoroutière ont deux avantages que cet article s'est efforcé d'illustrer. D'abord, ils constituent une source de données appréciable quant aux effets de proximité et aux stratégies d'adaptation – réelles ou potentielles - des différentes catégories d'acteurs concernés. Ensuite, elles ouvrent des pistes théoriques et méthodologiques permettant de renouveler la problématique des interactions entre infrastructure de transport et territoire, dans son acception la plus large. Nous avons tenté de faire apparaître que le mode d'appropriation par les agents économiques et acteurs locaux de l'infrastructure - et des services et opportunités qu'elle permettait de développer - était d'une grande importance. De nouvelles représentations de l'insertion de l'infrastructure dans la dynamique du développement des territoires sont à l'évidence nécessaires, aux confins de l'économie spatiale, industrielle et des approches de la gouvernance.

BIBLIOGRAPHIE

- ASCHAUER D.A. (1990) Public investment and private sector growth. **Economic Policy Institute**, Washington DC.
- BENKO G. (1998) **La science régionale**. Paris, PUF, 128 p. (Coll. Que sais je ?, n° 3355).
- BERION P. (1996) **Grandes infrastructures de transport et aménagement du territoire : méthodologie et mise en place de l'Observatoire des effets territoriaux de l'autoroute A 39**. Université de Franche-Comté, 608 p. (Thèse de doctorat de géographie).
- BIZERAY N., BLANQUART C., BURMEISTER A., COLLETIS WAHL K. (1996) Infrastructures de transport et développement : de l'effet vers l'interaction ? **Revue Transports**, n° 377.
- BLANQUART C. (1998) **Infrastructures de transport et développement ; l'apport de l'économie des réseaux. Application aux zones littorales du Nord-Pas de Calais et du Kent**. Université des Sciences et des Technologies de Lille (Thèse de Sciences Économiques).
- BRUINSMA F., NIJKAMP P., VREEKER R. (2000) **Spatial planning of industrial sites in Europe: a benchmark approach to competitiveness analysis**. Draft paper présenté au colloque RSAI, South Africa, février.
- BURMEISTER A., JOIGNAUX G. (éd.) (1997) **Infrastructures de transport et territoires, approches de quelques grands projets**. Paris, l'Harmattan, 319 p.
- BURMEISTER A., LUNG Y. (2004) Proximité, circulation et organisation spatiale des processus productifs. In B. PECQUEUR, J.-B. ZIMMERMANN (dir), **Économie de proximités**. Paris, Lavoisier, 264 p.

BUTTON K., PENTECOST E. (1999) **Regional Economic Performance within the European Union**. Cheltenham (UK) and Northampton (US), Edward Elgar Publishing, 209 p.

CEMT/OCDE (1969) **Quatrième Table Ronde d'Économie des Transports**. Paris, CEMT.

CERTU (1993) **Grandes infrastructures routières et territoires**. Lyon, CERTU.

CGPC (2003) **Note sur les méthodes d'évaluation des projets**. Paris, Conseil Général des Ponts et Chaussées/Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

DREVET J.-F. (1994) **Europe 2000+. Coopération pour l'aménagement du territoire européen. Les impacts régionaux des réseaux transeuropéens**. Bruxelles-Luxembourg.

FAIVRE E. (2003a) Autoroutes, activités et territoires : résultats et propositions méthodologiques de recherche. **Les Cahiers Scientifiques du Transport**, n° 43, pp. 59-83.

FAIVRE E. (2003b) **Infrastructures autoroutières, mobilités et dynamiques territoriales**. Université de Franche Comté, 620 p. (Thèse pour le doctorat de géographie).

GASSER M., VARLET J., BAKALOWICZ M. (dir.) (2004) **Autoroutes et Aménagements - Interactions avec l'environnement**. Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 328 p.

HEDDEBAUT O. (éd.) (1997) **Grandes infrastructures de transport et territoires**. Arcueil, INRETS (Actes n° 60).

Journal officiel des Communautés Européennes (1996) Décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23.7.1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport. **JOCE**, 9 septembre.

JOIGNAUX G. (2003) La planification des grandes infrastructures de transport en France : la difficile territorialisation des politiques publiques. Communication au **colloque de l'ACFAS**, Rimouski-Québec, avril (à paraître).

JOIGNAUX G., VERNY J. (2002) **Étude sur le découplage entre croissance économique et mobilité : bilan et perspectives (volet marchandises)**. Etude pour la DATAR, Villeneuve d'Ascq, INRETS, 85 p.

JOIGNAUX G. VERNY J. (2004) Le découplage entre transport de marchandises et croissance : organisations productives, localisations et demande de transport. **Revue d'Économie Régionale et Urbaine**, n° 5.

KOHNO H., NIJKAMP P., POOT J., (ed.) (1999) **Regional cohesion and competition in the age of globalization**. Cheltenham (UK) and Northampton (USA), Edward Elgar publishing, 407 p.

MC CANN P., SHEFER D. (2004) Location, agglomeration and infrastructure. **Papers in Regional Science**, Vol. 83, n° 1, pp. 177-196.

MUNNEL A.H. (1993) Infrastructure investment and economic growth. **Problèmes économiques**, n° 2327 (initialement paru dans **The Journal of Economic Perspectives**).

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT (1998) **Méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne**. Circulaire 98.99, 20 octobre.

OFFNER JM. (1993) Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique. **L'espace géographique** n° 3, pp. 232-242.

ORUS J.-P. (1995) Les conséquences économiques des grandes infrastructures routières. **Transport Environnement Circulation**, n° 130.

PEREZ TOURINO E. et alii (1997) **Infraestructuras y desarrollo regional: efectos económicos de la autopista del Atlántico**. Madrid, editorial Civitas, 274 p.

PETITJEAN N. (2003) **L'impact socio-économique des chantiers de grandes infrastructures de transport – Deux études de cas : les autoroutes A 39 et A 77**. Université de Franche-Comté, 450 p. (Thèse).

PLASSARD F. (1977) **Les autoroutes et le développement régional**. Paris, Economica/PUL.

PLASSARD F. (1990) Axes autoroutiers et développement des régions. **Les Cahiers Scientifiques du Transport**, n° 22.

PLASSARD F. (2003) **Transport et territoire**. Paris, PREDIT/La Documentation Française, 97 p.

RIETVELD P., VICKERMAN R. (2004) Transport in regional science: The "death of distance" is premature. **Papers in Regional Science**, Vol. 83, n° 1, pp. 229-248.

S.A.P.R.R. (1994) **L'impact économique de l'autoroute A71 Bourges-Clermont Ferrand**. S.A.P.R.R., 31 p.

S.A.P.R.R. (1996) **A39 : Observatoire de l'environnement et des effets économiques de l'autoroute. Résultats de la 1^o phase « point zéro »**. Actes du colloque, Lons le Saunier, 24/10/1995. Lavoisier, 83 p.

S.A.P.R.R. (1998) **A77 : Observatoire économique de l'autoroute A77**. Actes du colloque, Pouilly sur Loire, 18/09/1997. Lavoisier, 88 p.

S.A.P.R.R. (1999) **Commission européenne (DG VII) : les observatoires économiques autoroutiers et les évaluations des effets socio-économiques territorialisés des autoroutes : expériences en Europe, analyse des méthodes et des résultats**. Editions Tec et Doc, 97 p.

S.A.P.R.R. et al (2000) **Observatoire de l'Autoroute A39. Phase II : suivi pendant la construction**. THEMA/Université de Franche-Comté-CNRS, 11 volumes coordonnés par P. BERION.

S.A.P.R.R. et al (2002 et 2003) **Observatoire de l'Autoroute A39. Phase III**. THEMA/Université de Franche-Comté-CNRS, 11 volumes coordonnés par P. BERION.

SCOTT A.J. (1999) Les bases géographiques de la performance industrielle. **Géographie, économie, société**, Vol. 1, n° 2, pp. 259-280.

VARLET J. (coord.) (2002) Autoroutes, acteurs et dynamiques territoriales. **Géocarrefour**, Vol. 77-1, 112 p.

WINGHART J.A. (1995) Les autoroutes et le développement régional européen. **Revue générale des routes et des aérodromes**, n° 733.

WINGHART J.A. (1997) **L'Europe des autoroutes**. Paris, PUF, 127 p. (Coll. Que sais je n° 3282).