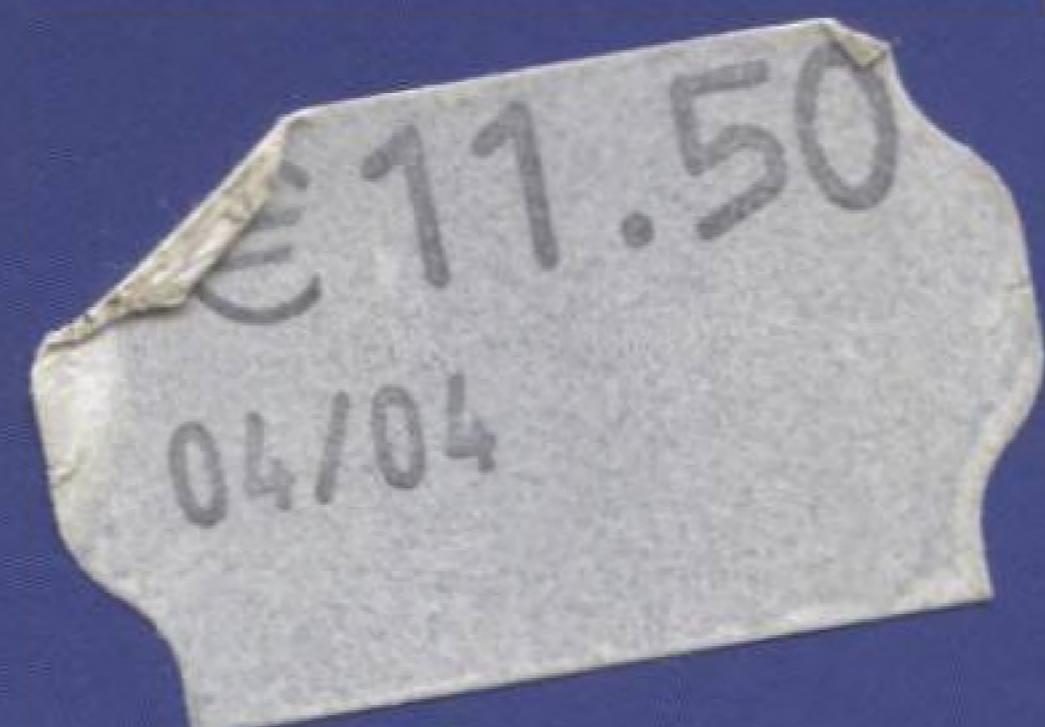


Imprimé en France  
Prix : 11,50 €  
DF : 5 6383-8  
ISBN : 2-11-005030-6

La Documentation française  
29, quai Voltaire  
75344 Paris Cedex 07  
Tél. : 01.40.15.70.00  
Télécopie : 01.40.15.72.30  
[www.ladocumentationfrancaise.fr](http://www.ladocumentationfrancaise.fr)

Au début des années soixante-dix, le ministère de l'Équipement s'est préoccupé des « effets structurants » des autoroutes qui étaient construites dans le cadre d'un programme ambitieux. Ce terme a eu un succès inespéré, et la question des « effets structurants » des grandes infrastructures de transport est restée, et reste encore, une des interrogations majeures des hommes politiques lorsqu'il s'agit de décider de la construction d'une nouvelle infrastructure. Connaître leurs conséquences sur le développement économique était un moyen d'améliorer les procédures d'évaluation qui précédaient la décision, en ne les limitant pas aux seules conséquences sur le trafic. Mais l'apparition d'une nouvelle infrastructure de transport n'entraîne pas d'effets automatiques, comme si les nouvelles facilités de transport apportaient nécessairement aux régions traversées richesse et prospérité. S'il est bien certain qu'il existe un lien entre l'apparition de nouvelles infrastructures de transport et le développement économique, il s'agit d'une relation complexe qui articule l'ensemble du système de transport (et non la seule infrastructure) au territoire desservi, c'est-à-dire à l'espace dans lequel les hommes vivent et agissent, à l'espace qu'ils s'approprient et dans lequel ils construisent leur mode de vie. Se poser la question des « effets structurants » des infrastructures de transport revient en définitive à s'interroger sur les transformations qui ne manqueront pas d'apparaître dans un territoire lorsque les conditions de transport qui le caractérisent sont modifiées. Le transport apparaît alors comme un des éléments qui tout à la fois accompagne et permet les grandes mutations de notre société.

*Né en 1942, François Plassard est directeur de recherche au CNRS. Économiste des transports, il s'est spécialisé dans l'analyse des relations entre les grandes infrastructures de transport et les transformations spatiales. C'est ainsi qu'il a été amené à intervenir ou à être consulté sur les grands dossiers des autoroutes, du tunnel sous la Manche ou du TGV.*



9 782110050304



## CHAPITRE 1

<b>L’histoire des « effets » des infrastructures</b> .....	13
<b>Une question qui s’est transformée</b> .....	13
Les tentatives d’extension du champ de l’analyse coûts-avantages .....	14
L’abandon difficile de l’automaticité .....	17
Des approches plus pragmatiques .....	19
La remise en cause de la notion d’effet .....	20
<b>La construction progressive d’un cadre juridique</b> .....	21
La circulaire de 1970 .....	22
Les innovations de la LOTI .....	22
Un système stabilisé .....	23

## CHAPITRE 2

<b>Les enseignements de l’histoire</b> .....	25
<b>La « préhistoire » de la question ou la construction du territoire</b> .....	26
<b>Deux histoires locales</b> .....	28
L’histoire du Creusot – Montceau-les-Mines .....	29
La région de Saint-Antonin .....	32
<b>Et les infrastructures modernes ?</b> .....	35

## CHAPITRE 3

<b>Les observations empiriques</b> .....	37
<b>La recherche de lois générales</b> .....	38
La croissance régionale .....	38
Le marché de l’emploi .....	39
La localisation .....	40
<b>La définition de nouvelles règles d’observation</b> .....	41
« Les effets socio-économiques du TGV » .....	42
Les observatoires économiques .....	43
<b>Le retour aux effets directs</b> .....	46
Les effets de construction .....	46
L’importance des conséquences sur le trafic .....	48

<b>Une question encore largement ouverte</b> .....	49
La spécificité de chaque infrastructure de transport .....	49
La question des échelles spatiales .....	50
La nécessité de nouvelles approches .....	51
	52

## CHAPITRE 4

<b>Les représentations théoriques</b> .....	53
<b>La mécanique spatiale</b> .....	53
<b>L'explication par la difficulté de se déplacer</b> .....	54
Les explications par les coûts de transport .....	54
Une formalisation oubliée, la loi de la réfraction .....	55
Quelle validité ? .....	58
<b>L'explication par la structure des réseaux</b> .....	61
<b>De nouvelles approches</b> .....	62
L'importance redonnée au territoire .....	66
La notion de proximité .....	66
Les représentations des agents .....	69
<b>La nécessité d'approches plus globales</b> .....	71
	72

## CHAPITRE 5

<b>Système de transport et système social</b> .....	75
<b>Un nouveau système de référence</b> .....	75
Le poids du contexte économique et social .....	75
Les grandes mutations du monde contemporain .....	76
<b>Une nouvelle façon de poser la question</b> .....	77
Distinguer entre les échelles temporelles et spatiales .....	79
Le territoire comme espace approprié .....	80
La dialectique des structures et des comportements .....	80
	83

## CONCLUSION .....

87

## BIBLIOGRAPHIE .....

93