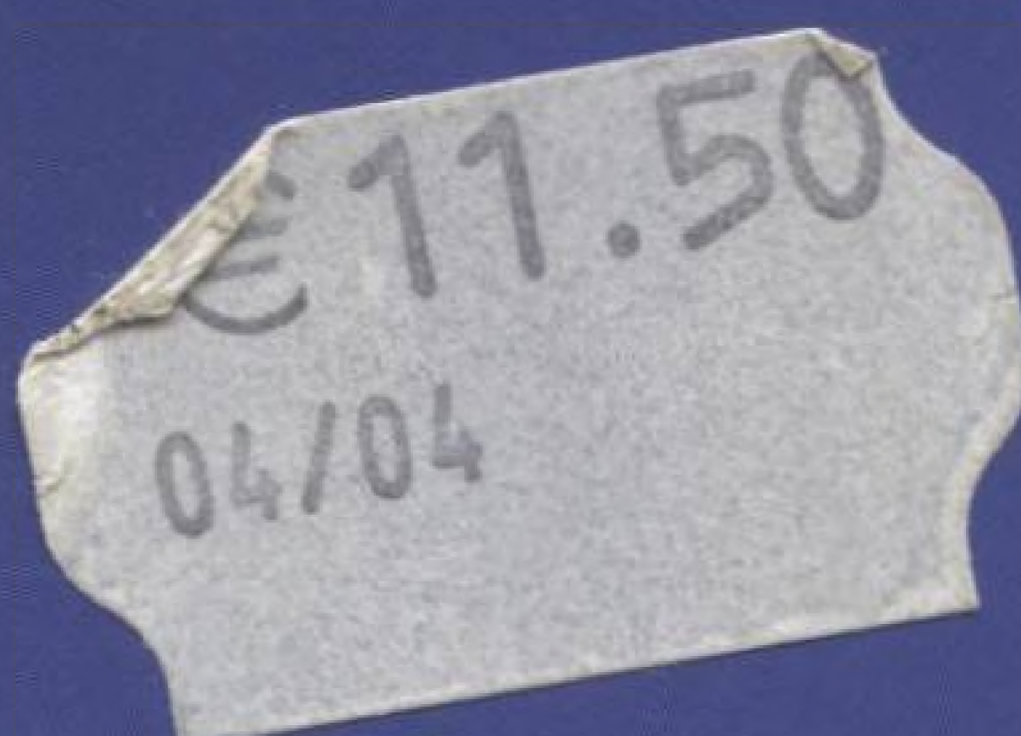


Imprimé en France
 Prix : 11,50 €
 DF : 5 6383-8
 ISBN : 2-11-005030-6

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

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



PREDIT

Programme de
 recherche et
 d'innovation dans
 les transports
 terrestres
 Ministères chargés
 de la recherche,
 des transports,
 de l'environnement
 et de l'industrie,
 l'ADEME
 l'ANVAR

INTRODUCTION	7
--------------------	---

CHAPITRE 1

L'histoire des « effets » des infrastructures	13
Une question qui s'est transformée	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
La construction progressive d'un cadre juridique	21
La circulaire de 1970	22
Les innovations de la LOTI	22
Un système stabilisé	23

CHAPITRE 2

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

CHAPITRE 3

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

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

CHAPITRE 4

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

CHAPITRE 5

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

CONCLUSION	87
-------------------------	----

BIBLIOGRAPHIE	93
----------------------------	----