

Autoroutes, activités et territoires : Résultats et propositions méthodologique et conceptuelle de recherche

Emmanuel FAIVRE

Laboratoire Théma UMR 6049
Observatoire A39
32, rue Mégevand
25 030 - BESANÇON Cedex
emmanuel.favre@univ-fcomte.fr

Résumé : L'autoroute est-elle capable de fixer des activités ? Afin d'y répondre, quatre angles de recherche ont été abordés : l'analyse spatiale des dynamiques de localisation d'établissements ; l'enquête de perception de l'autoroute par les entreprises ; l'étude du jeu des acteurs territoriaux ; les entretiens avec des experts en localisation d'entreprises. Les connaissances ainsi recueillies, ont été organisées au sein d'un système de localisation pour comprendre les mécanismes mis en jeu par l'arrivée d'une autoroute. Aussi, la proposition de recherche qui en découle consiste à ne plus essayer d'isoler le facteur autoroutier mais à tenter de se fixer sur le système qui conditionne les localisations d'activités pour y analyser le rôle joué par l'autoroute.

Mots-clés : Effets autoroutiers. Localisation des activités. Stratégies de localisation des entreprises. Jeu des acteurs institutionnels territoriaux. Système de localisation. Franche-Comté.

Abstract : Can a motorway fix activities ? In order to answer this question, four research directions were investigated : a spatial analysis of business location dynamics ; an opinion poll of motorway perception by firms ; a study of the interplay of the regional bodies ; the interviews with experts on business locating. This information we gathered have been organized in a location system for understanding the machinery impacted by a new motorway. This leads to a research proposal where one does not try to isolate the motorway factor anymore, but rather considers the system conditioning business location, and analyses the role played by the motorway therein.

Key words : Motorway Effects. Business Location. Location Strategy of Firms. Interplay of Regional Bodies. Location system. Franche-Comté.

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 afin d'acquiescer de nouveaux réflexes de recherche.

Comme le souligne G. Joignaux (1995), « *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* ». Cette proposition de recherche basée sur des résultats précis s'intègre donc dans cette volonté d'initier des pistes de réflexion.

I - POURQUOI RECHERCHER UNE ALTERNATIVE MÉTHODOLOGIQUE ?

A - Absence de conclusions validées et blocage méthodologique

1 - De la diversité des approches

L'évaluation des effets des grandes infrastructures de transport fait appel à deux grandes approches méthodologiques 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. J.Varlet (1996) souligne que « *la plupart des*

approches s'inscrivent surtout dans la seconde catégorie même si toutes s'accordent pour utiliser une méthodologie comparative entre un avant et un après l'implantation de l'infrastructure ».

Il relève également deux types d'approches : 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 essaient de repérer d'éventuelles évolutions et changements au sein d'un espace délimité. À 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. À partir de cadres territoriaux et diachroniques bien définis, les observatoires autoroutiers tentent donc de mesurer les phénomènes en définissant une « *batterie d'indicateurs aux valeurs susceptibles d'être modifiées lors de l'implantation de l'infrastructure* » (Plassard, 1995). À côté de cette masse de données statistiques qui est analysée, des enquêtes de terrain sont également menées afin de compléter les recherches.

2 - Difficultés méthodologiques

J. Varlet (*op. cité*) dessine, à partir de différentes critiques et constats réalisés, les perspectives de recherche qu'il devine dynamiques. Selon lui, « *les doutes et les critiques existent tant le repérage des liens de causalité reste difficile et la méthodologie à peaufiner* ». Plus largement, le débat sur la relation de causalité entre l'implantation d'une infrastructure et le développement économique est ouvert depuis plusieurs décennies. À travers une succession de trois étapes, F. Plassard (*op. cité*) met bien en évidence l'aspect très évolutif des recherches : « *tout d'abord une relation de causalité simple du développement économique, complétée ensuite par les transformations spatiales induites, et actuellement une approche plus complexe par les transformations de l'espace social* ».

De manière plus extrême, J.-M. Offner (1993) conteste la théorie des effets qu'il considère « *à la fois comme une mystification scientifique et comme un mythe politique* ». J.-P. Orus (1996) précise que « *la difficulté de base réside dans celle d'isoler le poids relatif de chacun des facteurs explicatifs* ». J. Varlet (*op. cité*) confirme ce constat en montrant que « *la difficulté majeure est d'isoler le facteur infrastructure de transport dans le système d'interactions* ». En effet, il semble qu'un consensus s'établisse autour d'une logique d'interactions primant sur une logique d'effets d'un seul élément. D. Minot (1996) suggère d'ailleurs « *de s'orienter davantage vers l'observation des dynamiques des territoires et de leurs acteurs sans vouloir isoler un seul facteur* ». Toutefois, les études déjà menées ne permettent pas de tirer de conclusions validées et transposables à tous les cas particuliers. En témoignent, les débats nés autour de ces problématiques qui sont significatifs puisqu'ils mettent en lumière « *de nombreuses questions et pistes de travail méthodologiques et conceptuelles non résolues* » (Orus, *op. cité*).

3 - Pistes de recherches

Il en résulte, sur la base de ces constats, l'émergence du paradigme d'effets territoriaux, où la recherche se concentre sur les interactions entre infrastructures de transport et territoires (effets directs, d'opportunités et induits). Les effets induits concernent directement notre thématique de travail qui porte sur les modifications de comportements dans le choix d'implantation des entreprises suite à l'ouverture d'une autoroute. En ce qui concerne la structuration de l'espace, on peut dire qu'une amélioration de la desserte constitue un atout d'attraction supplémentaire pour les zones qui présentent, au départ, un bon potentiel économique.

J. Varlet (*op. cité*) pense également que « *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 (logiques 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* ».

Enfin, l'Observatoire A39, en montrant la difficulté de discerner dans les politiques d'accompagnement les faits qui se rapportent strictement à l'infrastructure de ceux qui relèvent de la dynamique propre du territoire, souligne que « *certains chercheurs proposent aujourd'hui d'abandonner cette dialectique pour lui substituer le paradigme d'effets de congruence* » (Mathieu et Bérion, 1999).

B - Méthodologie de recherche

Conscient des difficultés méthodologiques inhérentes à notre problématique de recherche et influencé par les pistes de recherche ainsi proposées, une méthodologie de recherche originale a donc été mise en place. Elle débute par deux entrées classiques (territoires et entreprises), complétées par deux nouveaux angles de recherche (acteurs et rencontres avec des experts), qui sont à terme organisés ensemble.

1 - Les entrées "classiques"

L'entrée "territoires" constitue la première approche méthodologique. La zone d'étude s'inscrit dans l'espace Rhin-Rhône et prend en compte les territoires situés à moins de 25 kilomètres de part et d'autre des autoroutes A36 (Beaune-Mulhouse) ouverte au début des années 1980, et A39 (Dijon-Bourg-en-Bresse) mise en service en juin 1998. Elle s'intéresse à la localisation des activités sur ces territoires (fichier SIRENE) selon une approche diachronique qui consiste à établir une situation avant et après la mise en service de l'autoroute.

L'entrée "entreprises" part d'une enquête menée en mars 2001, auprès d'une centaine d'entrepreneurs de la zone d'étude A39, pour la première fois, invités à réagir après l'ouverture de l'A39. Elle se positionne à une échelle micro-économique qui permet de cerner les facteurs de localisation et les effets ressentis de l'A39.

2 - Les entrées "originales"

L'entrée "acteurs et projets" se propose d'analyser le rôle joué par les acteurs institutionnels locaux concernés par la localisation des activités ainsi que par les projets (notamment les Zones d'Activités Économiques) qu'ils initient dans le cadre des différentes politiques de valorisation entraînées par l'arrivée de l'autoroute.

L'entrée "experts" résulte de la rencontre avec une dizaine d'experts en localisation d'entreprises œuvrant à des échelles différentes. Illustrée par des cas concrets, elle fournit une vision plus "qualitative" et établit les connexions entre les différentes connaissances recueillies.

3 - Quatre entrées pour un système

Au delà de la démarche analytique visant à acquérir des connaissances propres à chaque entrée, l'originalité méthodologique réside dans leur mise en relation. En effet, les connaissances à dominante spatiale de l'entrée "territoires", organisationnelle de l'entrée "entreprises", stratégique de l'entrée "acteurs et projets" et connivente de l'entrée "experts", ont été structurées en une vision résolument systémique. Cette approche constitue notre proposition méthodologique.

II - QUATRE ENTRÉES POUR ACQUÉRIR LA CONNAISSANCE

A - L'entrée "territoires"

Deux logiques de localisation interagissent pour structurer spatialement les activités. La première logique, la plus forte et la plus visible, est la proximité aux agglomérations. Les pôles urbains constituent des lieux de localisation privilégiés des établissements : à ce titre, ils font office de premier référent spatial. Ces phénomènes inter-agglomérations concernent surtout des transferts des bordures du centre-ville vers la périphérie (mouvements centripètes) et quelquefois des nouvelles implantations d'établissements (mouvements centrifuges). Toutefois, cette logique se combine avec la proximité à l'autoroute. On pourrait alors parler de facteurs discriminants emboîtés, d'ordre 1 (l'agglomération) et d'ordre 2 (le diffuseur autoroutier). Par conséquent, les agglomérations voient les établissements s'installer à leur périphérie conformément aux logiques inter-urbaines, mais les périphéries choisies se

situent principalement en direction des diffuseurs autoroutiers. Enfin, si les établissements peuvent être attirés par la seule agglomération, les diffuseurs autoroutiers situés en milieu rural ne génèrent aucun développement.

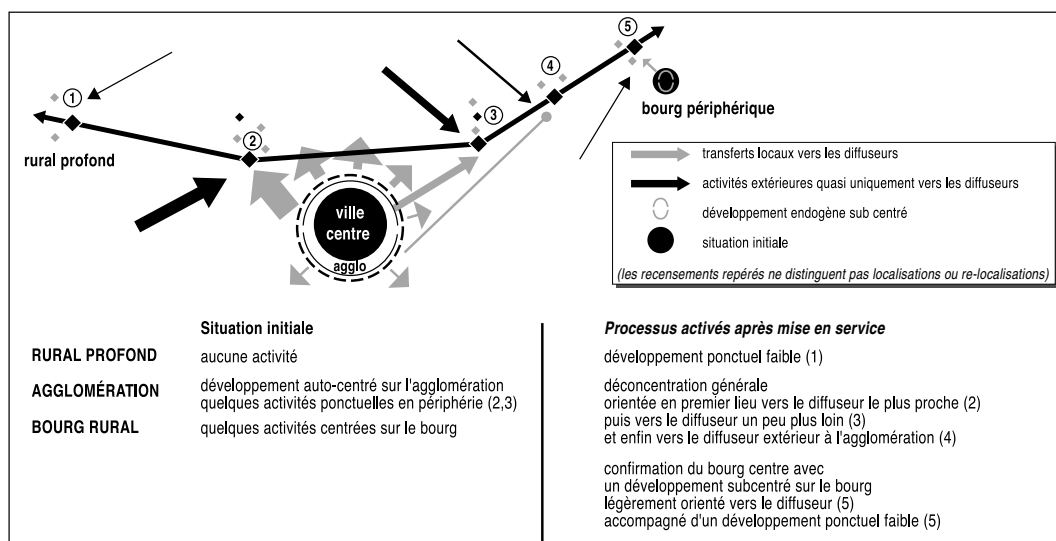


Fig. 1 : Spatialisation des activités avec l'arrivée d'une autoroute

B - L'entrée "entreprises"

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'activités et la taille de l'établissement interviennent très peu sur l'importance attribuée au facteur de localisation "proximité à 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 (national et surtout international), plus les établissements privilégient le facteur autoroutier. Les établissements-siège qui s'inscrivent dans des fonctions de direction le plébiscitent également plus que les autres. Enfin, si la distance à l'autoroute ne joue pas sur le jugement attribué au facteur, le niveau d'accessibilité des espaces sur lesquels se situent les établissements modifie fortement l'appréciation qu'ils lui portent. En effet, les entreprises situées sur des territoires initialement sans autoroute semblent accorder plus d'importance au facteur "proximité à l'A39" (Lons-le-Saunier, Revermont et Louhans) que ceux situés à Bourg-en-Bresse et Dole, bien dotés et desservis depuis longtemps.

2 - Les effets de l'A39 ressentis par les chefs d'entreprises

L'étude des effets déclarés de l'A39 souligne des effets d'images internes et surtout externes à l'entreprise ainsi que l'amélioration des échanges d'affaires. L'amélioration des délais d'approvisionnements et de livraisons sont également cités. Il apparaît clairement que plus les établissements s'inscrivent dans des réseaux nationaux et internationaux et organisent eux-mêmes leurs activités de transports et de logistique, mieux ils notent les effets de l'A39. Par ailleurs, plus les établissements s'internationalisent et organisent personnellement leurs activités de transport, plus la diminution des délais et l'élargissement des zones d'actions (clients, fournisseurs, sous-traitants...) sont plébiscités. Enfin, le statut des établissements et la distance à l'A39 n'influence pas du tout les notes attribuées. En revanche, là encore, les entreprises situées sur des territoires initialement sans autoroute leur attribuent globalement de meilleures notes que celles qui sont localisées dans des espaces bien desservis.

3 - Croisement entre le facteur de localisation "proximité à l'A39" et les effets ressentis de l'A39

Plus l'importance donnée au facteur de localisation "proximité à l'A39" est élevée, plus les notes moyennes attribuées aux différents effets de l'A39 sont fortes. En outre, plus le facteur de localisation

"proximité à l'A39" est déclaré important, plus l'accroissement de la compétitivité est bien classée (respectivement 9^e, 7^e et 5^e rangs), tout comme l'élargissement de la zone de diffusion des produits (respectivement 9^e, 7^e et 6^e rangs) et des approvisionnements (respectivement 8^e, 9^e et 6^e rangs). Les croisements ainsi réalisés montrent bien que plus "la proximité à 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.

C - L'entrée "acteurs et projets"

1 - Du jeu des acteurs...

« Pour satisfaire les attentes de l'opinion publique en matière de dialogue en amont des décisions de l'État, il convient d'appliquer les principes de concertation et de transparence des décisions publiques ». Cette phrase traduit parfaitement les changements amorcés depuis une vingtaine d'années, à savoir qu'une décision aussi importante que la réalisation d'une autoroute ne peut plus être prise autoritairement, c'est-à-dire sans transparence et concertation avec l'ensemble des acteurs intéressés. Cette disposition a pour conséquences de multiplier le nombre des acteurs (notamment la participation de "la société civile") et la variété des paramètres pris en compte, ce qui a pour effet de complexifier les stratégies de gouvernance locale. Les acteurs territoriaux à prendre en compte se situent donc soit très amont de la mise en service de l'infrastructure (phases projet et construction), soit lors de l'élaboration des politiques de valorisation mises en place par l'arrivée de l'autoroute. Les capacités des acteurs à collaborer, à anticiper et à définir des stratégies pertinentes, soutenues par des personnalités leaders, sont donc prépondérantes à la réussite des stratégies de gouvernance des acteurs territoriaux.

2 -... à l'émergence des projets comme les ZAE

On peut relever deux grands types de politique de valorisation. 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 (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 existant et à la politique du 1 % développement et paysage. Leurs origines, leur conception et leurs objectifs sont sans relation directe avec le fait autoroutier et relèvent, au moins au départ, de dynamiques strictement endogènes. Mais 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 opérations qui intègrent sa présence et la considèrent comme un atout supplémentaire.

Une enquête de l'Observatoire A39 conduite auprès des gestionnaires de ZAE (Rapport, 1996) 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 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.

On peut donc penser que le niveau des prestations internes de chaque ZAE et leur cohérence territoriale locale sont des facteurs importants de réussite, peut être tout autant que la proximité à l'A39. Pour vérifier cette hypothèse, nous avons différencié les ZAE selon leur gestion collective ou individuelle, partant du principe qu'une gestion collective engendre une meilleure qualité de l'offre et moins de concurrence entre micro-projets locaux. Il s'avère que les taux de remplissage sont plus élevés quand les ZAE sont gérées par plusieurs acteurs. Il semble donc que la réunion de plusieurs acteurs engendre une offre en foncier économique de meilleure qualité (taille de la ZAE, niveau de services...) lui permettant d'être plus attractive et de réduire la concurrence entre micro-projets locaux 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 caractéristiques propres mais également à partir des projets mis en œuvre par les acteurs dans le cadre de leurs politiques de développement.

D - L'entrée "experts"

La rencontre avec les experts en localisation d'entreprises confirme les résultats des trois entrées précédentes tout en les enrichissant considérablement. L'approche compréhensive de la complexité des localisations d'activités a permis d'étayer les connaissances propres à chaque entrée et surtout de les connecter et les articuler entre elles.

1 - Une dimension plus qualitative des connaissances propres à chaque entrée

L'illustration par des cas concrets de "terrain" permet d'étoffer les connaissances acquises par les trois entrées de recherche précédentes. Fondées sur leurs expériences respectives, les logiques spatiales de localisation d'activités, les décisions de localisation des entreprises et les stratégies de gouvernance des acteurs territoriaux ont été affinées par une vision plus qualitative. En effet, certains critères de localisation prépondérants n'apparaissent pas toujours explicitement dans les résultats présentés précédemment.

2 - Établir les connexions entre les connaissances recueillies

Le principal apport de ces rencontres réside dans la mise en relation des différentes connaissances recueillies. L'élaboration d'un cadre de réflexion délibérément systémique et dynamique a permis de connecter les différents critères de localisation des activités mis en jeu par l'arrivée d'une autoroute. Ainsi, nous étions en mesure d'établir un véritable système de localisation prenant en compte l'ensemble des paramètres régissant son fonctionnement.

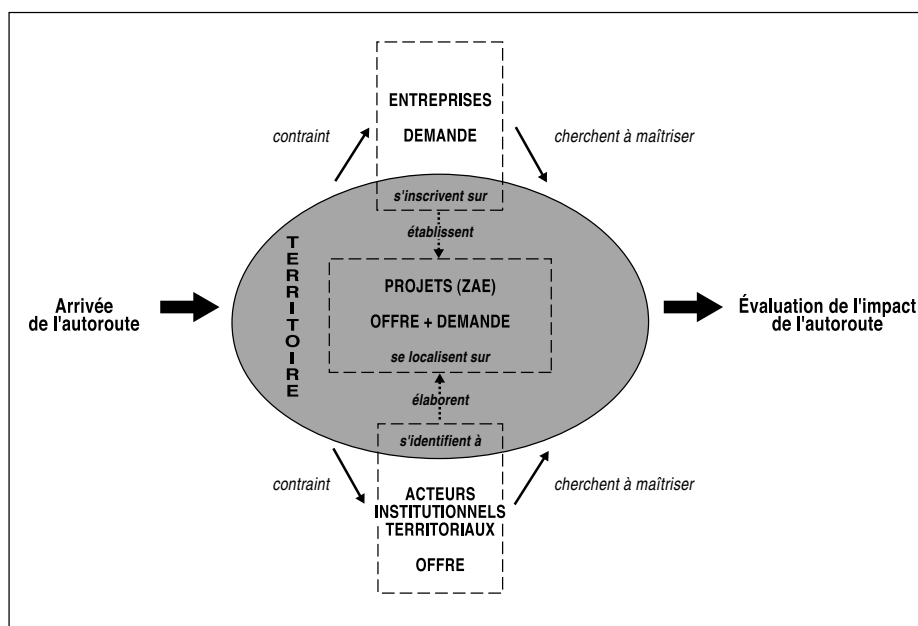


Fig. 2 : Processus de localisation des activités dans le cadre de l'arrivée d'une autoroute

Si la présentation précise des résultats propres à chaque entrée était nécessaire afin de mesurer leurs contributions respectives dans la nouvelle proposition de recherche, leur mise en relation constitue notre proposition de recherche.

III - PROPOSITION MÉTHODOLOGIQUE : SYSTÉMATISER LES CONNAISSANCES

Deux outils méthodologiques matérialisent notre proposition de recherche visant tous deux à résoudre les difficultés méthodologiques repérées à partir d'une vision résolument systémique.

A - Concevoir un modèle interprétatif pour fixer un cadre de réflexion dynamique

Ce modèle interprétatif permet de fixer les modalités générales de fonctionnement et le rôle tenu par chaque élément constitutif du système de localisation des activités organisé sur le modèle de l'offre et

de la demande. Le territoire, en supportant les projets et en contraignant les entreprises et les acteurs institutionnels locaux, constitue la base du système. Les entreprises, comme les acteurs institutionnels territoriaux, essaient donc de le maîtriser même si leurs intérêts diffèrent, soit en cherchant à s'y localiser de manière optimale pour les unes, soit en s'identifiant à ses caractéristiques pour les autres. Toutefois, ils se rencontrent dans le cadre de projets comme les ZAE, initiés par les acteurs institutionnels territoriaux et choisis par les entreprises pour localiser leurs activités.

Les approches classiques essayant d'isoler le facteur autoroutier pour en mesurer l'impact étant insuffisantes, nous proposons plutôt de l'inclure dans des mécanismes plus généraux régissant les processus de localisation des activités, cela permettrait avant tout de bien comprendre leur fonctionnement pour ensuite analyser le rôle joué par l'autoroute à partir du cadre dynamique fixé par ce modèle interprétatif.

B - Élaborer une grille d'analyse pour dynamiser les connaissances

Cette grille d'analyse propose des clés de lecture précises des mécanismes de localisation des activités mis en jeu dans le cadre de l'arrivée de l'autoroute. Pour ce faire, les connaissances acquises lors des recherches, y sont synthétisées et mises en relation. Cette grille d'analyse permet donc de caractériser le fonctionnement du système ainsi mis en place qui prend corps autour de son profil spatial (territoire) et de son champ d'action (entreprises, acteurs et projets). Cette démarche conduit également, du fait de son caractère systémique, à la construction d'une grille d'analyse "interactive" avec des critères très interdépendants, définis par des indicateurs d'appréciation et illustrés par des exemples précis. Ainsi, les processus de localisation des activités sont décomposés et doivent être considérés non pas par une lecture linéaire des différents critères et indicateurs, mais en les croisant constamment.

Quatre entités issues du modèle interprétatif structurent son organisation :

- le territoire : délimitation du profil territorial étudié (8 critères) ;
- les entreprises : définition de la demande en localisation (8 critères) ;
- les acteurs : clarification des stratégies de gouvernance des acteurs territoriaux (7 critères) ;
- les projets : caractérisation de l'offre en localisation (8 critères).

Visant à structurer l'ensemble des connaissances recueillies et à identifier leurs liens dynamiques, cette grille d'analyse n'est pas exhaustive et pourra être complétée. Toutefois, elle permet d'établir de nouvelles pistes de recherche.

C - Perspectives de recherche

Notre proposition de recherche introduit un nouveau cadre théorique de recherche qui allie deux dimensions :

- une approche méthodologique qui, propose la prise en compte de la totalité du système conditionnant les localisations des activités (Territoire, Entreprises, Acteurs et projets) dans le cadre de l'arrivée d'une autoroute ;
- une démarche de recherche qui n'essaie plus d'isoler préalablement le facteur autoroutier, mais tente de se fixer sur le système mis en place et d'analyser le rôle joué par l'autoroute.

La nuance, quoique subtile, engendre une approche initiale plus floue et moins structurée mais qui autorise une vision plus dynamique et systémique des phénomènes repérés. Forts de ces deux postulats de recherche, de nouveaux outils doivent être constitués pour en mesurer les apports et les limites. À ce titre, nos travaux fournissent de nouvelles orientations pour des applications aux perspectives d'utilisation par les acteurs institutionnels territoriaux sérieuses. Outre l'élaboration d'un mémento visant à expliquer et illustrer les mécanismes de localisation d'activités et destiné aux acteurs cherchant à valoriser la présence de l'autoroute sur leur territoire, une démarche instrumentée et opérationnelle constituerait l'étape suivante des recherches. Il pourrait s'agir d'une formalisation selon une logique "système expert" mettant en étroites interactions la totalité des processus de localisation des activités mis en jeu dans le cadre de l'arrivée de l'autoroute. Un tel outil demande une phase de

modélisation très fine du système et une phase de tests sur quelques cas exemplaires afin d'éprouver sa validité, de définir ses limites et en retour, d'améliorer ses modalités de fonctionnement et ses conditions d'exploitation.

En définitive, une telle application apporterait son concours par :

- la constitution d'un outil d'aide à la décision pour les acteurs institutionnels territoriaux qui permettrait une approche synthétique et systémique des mécanismes de localisation d'entreprises (contre un cloisonnement des connaissances détenues par différents experts spécialisés) ;
- une bonification méthodologique des nouvelles pistes de recherches nées de notre proposition en organisant les connaissances recueillies selon un formalisme bien particulier.

En outre, le système expert ainsi constitué (appelé "LOCACTAR" : LOCALisation des ACTivités par rapport à l'AutoRoute) matérialise les nouveaux postulats de recherche définis par notre proposition méthodologique et conceptuelle. Si sa conception et sa réalisation s'avèrent délicates et relativement longues, un tel outil ouvre des perspectives de recherche très séduisantes. Les recherches entreprises permettent de répondre par l'affirmative à la question initiale: l'autoroute peut-elle constituer un corridor de développement ? Toutefois, il semble que le facteur autoroutier n'agisse pas seul sur les dynamiques repérées à proximité des diffuseurs autoroutiers puisque d'autres paramètres territoriaux (dynamiques urbaines...), entrepreneuriaux (inscription territoriale de l'entreprise, intensité de gestion de son outil de transport, ...) et stratégiques (collaboration des acteurs institutionnels territoriaux, qualité des ZAE...) interviennent plus ou moins fortement sur la localisation des activités.

Par conséquent, il est clair que la "simple recherche" des modifications spatiales entraînées par la mise en service de l'autoroute ne suffit plus. Il convient de comprendre comment les mécanismes qui engendrent ces transformations territoriales, fonctionnent et d'où ils viennent.

Aussi, nous proposons une nouvelle méthode de recherche qui prend en compte la totalité du système qui conditionne les localisations d'activités. Doublée d'une nouvelle démarche de recherche, elle n'essaie plus d'isoler le facteur autoroutier mais tente de se fixer sur le système pour y analyser le rôle joué par l'autoroute.

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 qu'elle engendre et les critiques qu'elle suscite, mais se positionne fermement dans l'élaboration d'alternatives de recherche visant à résoudre certains blocages méthodologiques.

Bibliographie

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, p. 15.

MATHIEU D., BERION P., 1999. *Phase 2 : 1995-1998 : suivi pendant la construction-Politiques d'accompagnement*. Observatoire A39, p. 78.

MATHIEU D., BERION P., 2002. *Phase 3 : 1999-2001 : Développement économique*. Observatoire A39.

MINOT D., 1996. De quelques mesures d'accompagnement par des acteurs institutionnels-table ronde. Actes du colloque *Autoroutes, économie et territoires*. Clermont-Ferrand.

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, p. 20.

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, p. 12.

RAPPORT remis au Premier ministre, 1996. *Débat public et infrastructures de transport*. P. 200.

VARLET J., 1996. Acquis et questionnements. Actes du colloque *Autoroutes, économie et territoires*. Clermont-Ferrand, p. 25.