

Texte de synthèse en accompagnement du Rapport final de recherche :

**"Réseaux de communication et aménagement du territoire : un état de l'art des approches de la géographie des transports"**

Contrat GDR 903 "Réseaux" (CNRS Ile-de-France Est) / DRAST 1997  
Convention n° 97.03.031

**Programme de recherche Transports terrestres 1996-2000**  
**Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement**  
**Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques**

***Décision d'aide à la recherche n° 97 MT 07***

*Rendu d'avril 1999.*

---

**Contexte de la recherche et nature des rendus**

Dans le cadre de l'élargissement souhaité dans le cadre du PREDIT à des milieux de recherche jusque-là peu présents dans les appels à propositions de recherche du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, le présent travail visait à favoriser la constitution d'un groupe de géographes des Transports, par la « mise en réseau » d'individus souvent isolés et par la mise en commun de thèmes de recherche et de résultats, publiés ou non. Cet objectif n'est pour l'instant que partiellement atteint, du fait de retards liés à la collecte bibliographique, comme nous le verrons en première partie du présent rapport.

Par contre, comme annoncé dans la Déclaration d'intention initiale, nous avons pu susciter un certain nombre de travaux pour montrer un échantillonnage des possibilités offertes par ce nouveau milieu de recherches en structuration. Ces travaux ont porté sur le rapport entre développement autoroutier et structuration des territoires.

Le rapport intermédiaire rendu en avril 1998, intitulé *Le développement du réseau autoroutier français entre deux logiques ; une politique d'offre systématique ou une politique d'adaptation aux besoins locaux*, adoptait une approche globale de l'évolution d'un réseau, mise en relation avec la vision de l'espace par ceux qui développaient ce réseau, et, pour la période la plus récente, avec la vision de l'infrastructure par les habitants des régions concernées par un nouveau tracé (avec appui sur le cas emblématique de la A 400).

Ce rapport final présente, outre un compte-rendu d'exécution de la convention de recherche pour ce qui concerne la constitution du milieu de recherche (Partie I), deux nouvelles approches du rapport entre réseau autoroutier et organisation de l'espace :

- une analyse du jeu d'acteurs (élus, chambres consulaires, entreprises) autour d'une infrastructure autoroutière en cours de réalisation (en l'occurrence la A 89 entre Clermont-Ferrand et Libourne), constituant la Partie II du présent rapport,
- une analyse des restructurations du secteur de la distribution dans le triangle Bourges - Limoges - Clermont-Ferrand, à l'occasion de la construction sur une quinzaine d'années de trois axes autoroutiers suivant les côtés de ce triangle de villes (Partie III). Cette approche marie géographie des transports et géographie du commerce, en tentant de faire la part des choses entre les évolutions liées au développement autoroutier et celles liées à l'évolution générale du secteur, cette dernière étant de grande ampleur sur les dix dernières années.

## Point sur la mise en réseau des géographes des transports

Nous sommes partis, conformément à ce qui était indiqué dans la déclaration d'intention, d'une situation difficile dont les éléments les plus contraignants sont les suivants :

- Les géographes des transports sont essentiellement des universitaires isolés au sein d'entités non spécialisées dans ce domaine, dans de nombreuses régions françaises. Les 53 enseignants-chercheurs universitaires en activité recensés par *l'Annuaire des géographes français*, édition 1998, exercent dans 24 centres de recherche dont aucun n'en regroupe plus de 5. Par ailleurs, certains rattachements sont assez peu en rapport avec la géographie des transports ;
- La seule structure à vocation fédérative existante à ce jour est une Commission faisant partie intégrante du Comité national de géographie (CNG), lui-même émanation française de l'Union géographique internationale (UGI/IGU). Le statut du CNG est celui d'une association loi de 1901. Le groupe de travail (ex- « commission ») de Géographie des transports en est une composante sans statut particulier. Elle n'est donc pas en mesure de répondre en tant que telle à des appels d'offres et *a fortiori* de contracter avec un quelconque financeur de recherche ;
- Aucune structure de recherche pouvant éventuellement héberger un secrétariat et gérer des contrats n'est dédiée à la géographie des transports à ce jour.

Partant de ce constat, le GDR « Réseaux », dont la disparition est programmée à brève échéance (fin 1999), se proposait de jouer un rôle de structure fédérative le temps que les géographes des transports puissent s'entendre sur un mode de « mise en réseau » faisable et viable. Le secrétariat de la cellule de coordination, basé à l'ENPC (Champs-sur-Marne), s'est donc mis partiellement à disposition du groupe de réflexion *ad hoc*, constitué au printemps 1998.

Ce groupe a réuni dans un premier temps une dizaine de personnalités susceptibles de jouer un rôle moteur dans la mise en place de ce réseau. Regroupant un géographe des transports sur cinq, mais plus de deux tiers de ceux qui ont rang de professeur et des représentants des 3 plus importantes équipes recensées, il peut être considéré comme très représentatif du milieu de recherches.

Deux réunions ont été programmées à Paris en mai et juin 1998, et plusieurs rencontres moins formelles ont eu lieu dans le cadre de réunions scientifiques réunissant au moins une partie de ces personnalités, à l'exemple du récent Festival de Géographie de Saint-Dié-des-Vosges (01-03 octobre 1998). Les participants ont manifesté un vif intérêt à cette mise en réseau, mais, du fait de divergences persistantes d'emplois du temps liées à l'accumulation de responsabilités de plusieurs d'entre eux, le nombre de rencontres a été limité, et la réflexion n'est donc pas encore achevée à ce jour. Une nouvelle réunion aura notamment lieu le 11 mai prochain à Paris.

La première question abordée a été celle de la pertinence d'une structure commune de recherche. Dans la mesure où le groupe de travail du CNG est faiblement formalisé et où il n'a aucun moyen spécifique de fonctionnement (financier ou logistique), il ne constitue pas un cadre adéquat pour mener des recherches en commun. Sans le remettre en cause car il a d'autres finalités auxquelles il est parfaitement adapté, il y a place pour une équipe à visée opérationnelle.

S'est alors posé le problème de la forme de la structure commune pouvant être mise en place. Après avoir passé en revue plusieurs formes d'association possibles (groupement de recherches (GDR) affilié au CNRS, équipe logée dans une Université accueillant sous forme de rattachement principal ou secondaire tous ceux qui le souhaitent, Groupement d'intérêt

scientifique), les participants ont reconnu la nécessité d'exister et de roder le travail collectif avant de passer à une formalisation plus affirmée, ce qui peut se faire dans le cadre du GDR « Réseaux » jusqu'à fin 1999. On peut résumer le débat en indiquant qu'à court terme, le modèle à suivre est celui du groupe Dupont<sup>1</sup> et qu'à long terme, c'est plutôt au Laboratoire d'économie des transports qu'il faudrait ressembler. En tout état de cause, la lisibilité du groupe doit être grande, afin de valoriser au maximum les contenus scientifiques par une labellisation commune.

Un autre avantage important d'une telle structure est d'apparaître comme un réseau de compétences s'investissant sur une série de thématiques, ou susceptible d'avoir des approches multiples sur un objet donné. Il est également possible d'avoir des approches méthodologiques comme la cartographie des effets du transport ou le développement de systèmes d'information géographique. Des projets dans ce sens devraient être déposés auprès du secrétariat permanent du PREDIT courant 1999.

---

<sup>1</sup> Ce groupe informel, animé par des enseignants-chercheurs des Universités d'Avignon et de Montpellier (entre autres), regroupe depuis plusieurs années des géographes adoptant plutôt des approches quantitativistes. Il produit régulièrement des contributions au sein des *Brouillons Dupont*.

## Résumé des deux recherches présentées à titre d'exemple dans le rapport final

### 1/ Les effets d'annonce de la A89 (Clermont-Ferrand - Bordeaux)<sup>2</sup>

Avec l'inscription au Schéma directeur routier national d'une autoroute Clermont-Ferrand - Brive - Bordeaux (A 89), maillon manquant d'une liaison autoroutière Europe centrale - péninsule ibérique via le centre de la France, et avec la constitution d'un nouvel observatoire, les recherches méthodologiques débutées dans le cadre de l'Observatoire autoroutier de la A 71 (Bourges - Clermont-Ferrand) ont été poursuivies par les mêmes géographes sur ce nouveau terrain.

Ces derniers ont alors suggéré qu'une recherche soit menée sur la période, en l'occurrence très longue (10 à 12 ans), comprise entre l'annonce de la décision d'inscrire ce tronçon de 380 kilomètres au schéma directeur et le début des travaux, de façon à repérer et à enregistrer les effets qu'ils ont alors proposé d'appeler « **effets d'annonce** ». En l'absence de l'infrastructure, il s'agit alors exclusivement de mobilisations des acteurs privés et publics, d'élaboration de projets, de modifications de stratégies, ... qui se traduisent déjà dans cette période par des manifestations concrètes dans les paysages géographiques et économiques.

Le rendu s'organise en trois parties pour saisir les effets dans leur globalité. Une première partie est consacrée à la description des projets de valorisation de l'A 89 sous différents angles tels que leur nature, leur localisation... Une seconde partie explique les logiques d'acteurs qui sous-tendent ces projets. La troisième partie fait le point sur les dynamiques territoriales qui découlent de ces mesures d'anticipation grâce à une approche spatiale.

Trois idées fortes émergent alors de ce bilan des effets économiques engendrés par l'annonce de l'A 89 :

1-Les effets sont nombreux et divers par les formes qu'ils prennent (la zone d'activités, la plateforme logistique, les équipements touristiques). De plus, ils se répètent, de façon anarchique au premier abord, dans l'ensemble de la zone d'étude. Il est également possible de les distinguer selon leur état d'avancement puisqu'on constate un décalage temporel dans la concrétisation des différents effets de l'A 89.

2-Les logiques d'acteurs permettant de produire ces effets ont tendance à se multiplier et à se diversifier. Elles engendrent ainsi de nouveaux types de relations entre des acteurs politiques et des acteurs économiques, lesquelles sont régies par les mentalités des divers protagonistes.

3-L'approche spatiale des effets d'annonce montre des dynamiques territoriales inégales. Les logiques d'action et les mesures d'anticipation sont la source d'un dynamisme de type zonal qui est constaté aux abords des diffuseurs pour l'essentiel, et qui est plus ou moins fort selon l'état d'avancement des projets de valorisation.

Entre le printemps 1987 et 1996, neuf années se sont écoulées ; d'ici la mise en service des premiers tronçons près de quatre années supplémentaires vont s'ajouter. Ce laps de temps, très long entre l'annonce et la mise en service, a été mis à profit par certains pour préparer cette arrivée. L'annonce de la construction de cette grande infrastructure, par le choc psychologique qu'elle a provoqué dans les populations locales, a libéré des énergies et déclenché des mécanismes et des volontés de développement sous-tendues par la disparition future de l'enclavement. Les territoires réagissent différemment selon leur position par rapport à l'autoroute, selon la nature de leur milieu régional, selon le dynamisme des populations ou encore selon le système de relations. L'A 89 ne semble pas pour autant modifier la structuration

---

<sup>2</sup> Partie rédigée par Isabelle LACHARME, étudiante en thèse à l'Université de Lyon3.

spatiale des territoires qu'elle s'apprête à traverser, sauf à renforcer l'organisation spatiale préexistante. Elle met ainsi à jour l'identification des points forts de ces espaces :

- un type de lieu privilégié et concentrant les efforts de développement, à savoir les nœuds et les diffuseurs autoroutiers et donc les bassins de vie qu'ils desservent directement ;
- un type d'action souvent répété pour tirer profit de l'A 89, la zone d'activités. Il faut aussi noter un attrait, plus récent, pour l'amélioration et le développement d'équipements touristiques (hébergements, activités) ;
- des types d'acteurs (les collectivités locales, les élus nationaux, les chambres de commerce et d'industrie, les chefs d'entreprise) qui sont les principaux initiateurs des mouvements d'anticipation.

Compte tenu du faible nombre de projets effectifs liés à l'annonce de l'A 89, et alors que les travaux de construction vont débiter, il va être intéressant de suivre dans les prochaines années, l'évolution de ces mesures d'anticipation. Vont-elles être menées à terme? Et si c'est le cas, le début de la construction va-t-il accélérer le processus de réalisation? D'autres projets vont-ils voir le jour ou certains vont-ils être délaissés? Ce sont autant de questions qui pourront être reprises dans le cadre d'études de l'Observatoire de l'A 89.

## 2/ Autoroutes et stratégies spatiales : L'exemple des entreprises de la grande distribution dans le centre de la France (triangle A 71-A 20-A 89)<sup>3</sup>

Le désenclavement routier du Massif central est en passe d'être atteint avec, à l'heure actuelle, la mise en service de multiples axes autoroutiers (A 72, A 71, A 20 et A 75) ou à venir (A 89 et R.C.E.A.<sup>4</sup>). En terme de morphologie de réseaux, ces nombreux axes ont densifié le treillage de voies de circulation dans des régions jusqu'à présent mal desservies.

Cette ouverture apporte de nombreux avantages. Outre un abaissement des coûts de transport pour les entreprises (de 15% en moyenne), la réduction significative des temps de parcours permise par les axes autoroutiers est clairement établie (gains de temps d'environ 40%) et rendent désormais accessibles des régions jusque-là jugées éloignées ou difficiles d'accès.

Toute la question est de savoir si ces gains vont se traduire par une modification des stratégies spatiales de la grande distribution, entre autres, l'extension, le développement et l'implantation de nouvelles activités commerciales ?

L'objectif principal de ce travail de recherche est donc de repérer les modifications des stratégies spatiales des entreprises de la grande distribution en lien avec l'arrivée récente, ou à venir, d'infrastructures autoroutières dans le triangle Vierzon-Brive-Clermont-Ferrand.

En fait, les objectifs sont triples :

- Appréhender les relations entre autoroute, territoires desservis et grande distribution, afin de préciser en quoi ces relations contribuent à l'élaboration et à la modification des stratégies spatiales d'entreprises commerciales privées. Autrement dit, il s'agit de mettre en évidence un possible lien de causalité entre les autoroutes et ce secteur d'activités ;
- Repérer les raisons et les facteurs du changement de stratégies et les divers modes d'adaptation des entreprises de la grande distribution ;

---

<sup>3</sup> Partie rédigée par Nicolas JÉRÔME, étudiant en 3ème cycle à l'Université de Clermont-Ferrand.

<sup>4</sup> Route Centre-Europe-Atlantique (actuellement à 2 voies).

-Définir et valider une méthode de recherche adéquate qui permette de cerner au mieux les modifications des stratégies spatiales de ces entreprises. De ce point de vue, la méthode a pour but de mettre en évidence les relations qui peuvent exister entre ce secteur d'activité et les autoroutes A 71, A 20 et A 89.

Au terme de cette étude, et même s'il s'avère que les objectifs initiaux ne seraient que partiellement atteints (données incomplètes, rétention d'information...), il apparaît nettement que les stratégies spatiales des entreprises de la grande distribution ont connu une modification significative ces dix dernières années.

Une fois mises en service, les autoroutes A 71 et A 20 ont produit un certain nombre d'effets. Outre les effets directs micro-économiques (sécurité, gains de temps) et macro-économiques (activité générée par le chantier, puis par l'exploitation...), il faut aussi envisager une série d'effets indirects, encore mal connus. Reste que les entreprises de la grande distribution se sont fort bien adaptées à ces nouvelles conditions de circulation. Si le point de départ en est la baisse du coût de transport (estimée entre 5 et 15 %), l'autoroute leur a permis d'augmenter la rotation des poids lourds et de développer davantage une logique de production "juste à temps" ainsi qu'une gestion des "flux tendus". Et c'est sans compter sur l'ouverture et la conquête de nouveaux marchés, désormais plus accessibles... et une certaine accentuation de la concurrence.

Les entreprises de la grande distribution se sont donc engagées dans une logique de conquête de marchés, à l'image de l'hôtellerie chaïniste. C'est que l'amélioration de l'accessibilité sur les régions du centre de la France a provoqué une extension des espaces vécus. De fait, l'ouverture, permise par les autoroutes A 71 et A 20 et bientôt renforcée par la mise en service de l'A 89, engendre des mouvements centripètes et centrifuges. Ainsi, les entreprises de la grande distribution, au même titre que l'hôtellerie ou le secteur de la logistique, ont développé des stratégies de conquête ou d'utilisation de ces espaces nouvellement désenclavés, lesquelles ont permis aux régions du centre de la France d'effectuer une sorte de rattrapage.

Ceci étant, les groupes de la grande distribution n'ont pas attendu l'ouverture des autoroutes A 71 et A 20 pour développer leur stratégie commerciale et pour s'implanter, même partiellement, sur les régions du centre de la France, puisque pendant longtemps les autoroutes y ont été absentes. La grande distribution s'est donc implantée dans les Z.A. et les Z.I. des villes situées sur les grandes nationales de la région. Les apports des autoroutes A 71 et A 20, une fois celles-ci ouvertes, ont été intégrés dans la stratégie de conquête commerciale, car permettant d'implanter des grandes et moyennes surfaces sur de nouveaux secteurs. Cette extension de l'aire d'implantation initiale, permise par des distances-temps plus favorables qu'auparavant, n'a pas d'autre but que la conquête de nouveaux marchés et l'augmentation des parts de marché des groupes de la grande distribution. En ce sens, les autoroutes, vecteurs des stratégies de conquête des entreprises de la grande distribution ont indéniablement participé à leur progression sur les régions du centre de la France.

Malgré tout, l'autoroute n'apporte pas systématiquement richesse et prospérité, mais reste une opportunité pour dynamiser un territoire. Soit sous la forme d'un développement économique local, soit, dans le cas de la grande distribution, de mouvements de conquête exogènes, à condition, toutefois que les élus locaux s'investissent et s'il existe, au préalable, un bon potentiel économique (dudit territoire).

Résumé en accompagnement du Rapport final de recherche :

**"Réseaux de communication et aménagement du territoire : un état de l'art des approches de la géographie des transports"**

Contrat GDR 903 "Réseaux" (CNRS Ile-de-France Est) / DRAST 1997  
Convention n° 97.03.031

**Programme de recherche Transports terrestres 1996-2000**  
**Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement**  
**Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques**

***Décision d'aide à la recherche n° 97 MT 07***

*Rendu d'avril 1999.*

---

Ce rapport final présente, outre un compte-rendu d'exécution de la convention de recherche pour ce qui concerne la constitution du milieu de recherche (Partie I), deux nouvelles approches du rapport entre réseau autoroutier et organisation de l'espace :

-une analyse du jeu d'acteurs (élus, chambres consulaires, entreprises) autour d'une infrastructure autoroutière en cours de réalisation (en l'occurrence la A 89 entre Clermont-Ferrand et Libourne), constituant la Partie II du présent rapport,

-une analyse des restructurations du secteur de la distribution dans le triangle Bourges - Limoges - Clermont-Ferrand, à l'occasion de la construction sur une quinzaine d'années de trois axes autoroutiers suivant les côtés de ce triangle de villes (Partie III).

Les recherches restituées dans le présent rapport ainsi que dans le rapport intermédiaire qui l'a précédé montrent l'intérêt d'un recours accru à la discipline géographique pour différents aspects de l'étude des réseaux de transports :

- l'évolution sur le long terme ou non des réseaux en relation avec leur environnement à la fois physique (espace-support), réglementaire, économique et social. Il s'agit de mettre en évidence des contraintes, des atouts et des opportunités (exploités ou non), permettant d'expliquer une évolution non linéaire de la production des infrastructures ou de la mise en place de services;
- l'impact de toute modification de cet environnement sur la configuration des réseaux. Les changements d'échelle de gestion (intégration ou fusion des réseaux si l'échelle s'accroît ou inversement fractionnement) sont désormais fréquents. La modification des modalités de réglementation des différents modes peut avoir également des effets spatiaux en termes de restructurations de réseaux favorables ou non aux territoires desservis ;
- les modifications du fonctionnement des territoires occasionnées par la mise en place de nouvelles infrastructures ou de nouveaux services. Les études déjà réalisées montrent que l'on peut déjà distinguer des « effets d'annonce » qui précèdent la mise en service, un certain nombre d'acteurs, locaux ou non, se mobilisant pour saisir l'opportunité qu'elle représente. Puis viennent les plus classiques effets spatiaux postérieurs à l'inauguration, que l'on a pu qualifier de structurants;
- les problèmes d'articulation des échelles de desserte dans une optique de gestion globale d'un réseau multimodal. S'y ajoutent les problèmes créés par la superposition des

compétences au sein des espaces urbains, lieux privilégiés de l'intermodalité, sans qu'une réelle « interterritorialité » n'émerge vraiment, ou au sein de points singuliers comme les aéroports ;

- Plus concrètement et dans un domaine plus technique, la mise en place de systèmes d'information géographique (SIG) sur différents aspects des relations transports / territoires, ou sur le fonctionnement des réseaux eux-mêmes. Des géographes ont pu ainsi contribuer, dans le cadre d'Observatoires autoroutiers (A 64 par exemple), à une meilleure visualisation des effets (ou des non-effets) par le biais de tels systèmes. La cartographie est bien entendu aussi un bon moyen de représentation que la discipline géographique est censée maîtriser.