



Note sur les “ effets structurants ” de l’A69, le “ projet de territoire ” et le “ désenclavement ” de Castres-Mazamet

Rémi Bénos, François Taulelle

► To cite this version:

Rémi Bénos, François Taulelle. Note sur les “ effets structurants ” de l’A69, le “ projet de territoire ” et le “ désenclavement ” de Castres-Mazamet. 2023. halshs-04133304

HAL Id: halshs-04133304

<https://shs.hal.science/halshs-04133304>

Preprint submitted on 19 Jun 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.

Note sur les « effets structurants » de l'A69, le « projet de territoire » et le « désenclavement » de Castres-Mazamet

Rémi Bénos¹ & François Taulelle²

- Juin 2023 -

L'aménagement du territoire n'est pas une science exacte. C'est à la fois un domaine d'études et un ensemble de pratiques qui s'en réclament, dans lesquels experts, scientifiques et décideurs politiques sont étroitement associés. Pour Massardier, il s'agit d'une « *politique typiquement française [...] de la gestion des espoirs de développement économiques des régions* » (Massardier, 2020). L'Institut des hautes études en développement et aménagement des territoires en Europe considère que « *c'est la résultante d'un ensemble de pratiques en constante évolution, impliquant un grand nombre d'acteurs, parmi lesquels les acteurs publics jouent un rôle important, mais de plus en plus imbriqué avec les entreprises, les associations et les groupes sociaux, les habitants et usagers des territoires* »³. Ainsi, le travail des chercheurs en aménagement du territoire consiste à observer la très grande diversité des dynamiques territoriales en lien avec les projets d'aménagement. Certaines dynamiques paraissent constantes à mesure que s'accumulent des décennies d'analyses, de théories et d'observations empiriques.

C'est à partir des recherches réalisées ces quarante dernières années dans le domaine de la géographie, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire que nous souhaitons partager les trois éléments suivants.

Elément n°1 : les recherches montrent qu'il n'existe aucune automaticité entre la création d'un équipement autoroutier et le développement territorial

En Europe, les recherches qui interrogent la relation entre les infrastructures de transport et le développement territorial datent des années 1960-70 dans un contexte d'effervescence, celui des Trente Glorieuses : construction de logements et de villes nouvelles, d'infrastructures de transport (autoroutes, ports, train, etc.), de réseaux d'énergies (nucléaire, hydroélectricité, etc.). Ces recherches s'inspirent des travaux pionniers de Garrison⁴ et ses collègues, réalisés dès les années 50 en économie spatiale et régionale aux Etats-Unis. En France, « *dans les années 1970 et 1980, la Datar favorise le développement du réseau autoroutier dans les régions peu industrialisées (Bretagne, Massif central) ou le développement d'aéroports dans les villes moyennes avant de s'intéresser de près aux projets de TGV* » (Bretagnolle, 2014). Le contexte national est particulier : ces grands projets d'infrastructures sont portés à la fois par une situation économique favorable et une nouvelle dynamique politique, la décentralisation, qui se traduit par la montée en puissance des collectivités territoriales dans les stratégies d'aménagement des territoires.

1 Enseignant-chercheur en géographie de l'environnement (INU Champollion - laboratoire GEODE CNRS / Université Toulouse 2)

2 Professeur des universités en géographie/aménagement et urbanisme (INU Champollion - laboratoire LISST-Cieue CNRS / EHESS / ENFA / Université de Toulouse 2)

3 Ihedate, 2013 : *Projet stratégique*

4 Garrison, 1959 et 1960

Cette phase de grands travaux est portée par un imaginaire moderniste de progrès fondé sur le développement technique et matériel. La création d'infrastructures de grande envergure est, dans cet esprit, considérée comme vitale et émancipatrice par les pouvoirs publics. Le Président Pompidou adoptait ainsi une conception organique durant son mandat (1969-1974) : « *l'autoroute doit être continue comme le réseau sanguin, elle doit irriguer sans interruption sous peine que se constituent des goulots d'étranglement qui ôteraient l'essentiel de la vitalité économique. L'autoroute doit être liée aux pays étrangers. L'autoroute est un instrument de travail, mais aussi un instrument de libération. Elle a donné la possibilité à l'homme d'échapper aux contraintes des transports en commun, de partir quand il veut, pour, et où il le veut. Elle lui a permis de retrouver la géographie de son pays et son histoire* »⁵. Cette déclaration révèle combien l'autoroute a pu être chargée de valeurs exacerbées : progrès, modernité, égalité. **Vieille de cinquante ans, et en dépit de l'ampleur des modifications économiques, sociales et environnementales, la métaphore vitaliste est encore utilisée aujourd'hui par des élus locaux** qui considèrent, en 2023, que « *cette autoroute est vitale* »⁶.

Les spécialistes de l'aménagement du territoire contestent pourtant l'usage politique des infrastructures de transport depuis longtemps. En 1977, François Plassard, directeur de recherche au laboratoire d'économie des transports, consacre tous ses travaux à la théorie des « effets structurants ». Les effets structurants, ce sont les « *modifications et adaptations de comportement des individus et des groupes qui se manifestent par des changements dans les structures économiques et qui résultent de la création et de la mise en service de l'infrastructure de transport* » (Plassard 1977). La question que le spécialiste se pose durant des décennies demeure d'actualité s'agissant du projet d'autoroute A69 : la réalisation de nouvelles infrastructures de transport est-elle à même de susciter ou d'accélérer le développement économique dans les régions concernées ? Plassard y répond en 1992 dans l'*Encyclopédie de géographie* : « La question a été maintenant suffisamment étudiée au niveau européen pour que l'on puisse, à l'heure actuelle, retenir **trois conclusions** : les réseaux n'ont **pas d'effets automatiques**, ils peuvent donner naissance à de **nouvelles stratégies spatiales**, ils **amplifient les tendances existantes**⁷ ». Depuis trente ans, les multiples recherches sur le sujet n'ont fait qu'affiner ces trois conclusions, toujours valables de point de vue des spécialistes. C'est particulièrement le cas des recherches menées en 2014 sur les « effets tunnels » des Lignes à Grande Vitesse par Antoine Frémont, pourtant analyste chez Réseau ferré de France en 2014.

Parmi les recherches existantes, un article de 1993 mérite d'être relevé pour sa célébrité : publié dans la très sérieuse revue *L'espace géographique*, Jean-Marc Offner – aujourd'hui directeur de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux – s'appuie sur les conclusions de François Plassard pour dénoncer l'instrumentalisation politique des données trop vite qualifiées de « scientifiques » dans les études d'impacts. Le titre de l'article est évocateur : « **Les 'effets structurants' du transport : mythe politique, mystification scientifique** » (Offner, 1993). L'auteur en synthétise lui-même le contenu quinze ans plus tard : « *Qu'il s'agisse du chemin de fer au XIXe siècle ou des autoroutes françaises, des métros des années 1980, des premières lignes de train à grande vitesse (tgv), ces équipements ne constituent pas forcément un 'plus' (plus de zones d'activités, de sièges sociaux, de commerces, d'habitants, de clients, de touristes, d'étudiants, de chiffre d'affaires, de plus-value immobilière...).* **Les analyses soulignent un processus majeur : l'amplification et l'accélération des tendances préexistantes.** Ce qui marche bien dans une ville, dans une région, gagne à l'accroissement de l'accessibilité. Ce qui fonctionne moins bien y perd. Rien de mystérieux en la matière : améliorer les transports, c'est élargir les aires de marché, donc amplifier la concurrence.

5 Citation reprise [ici](#)

6 Par exemple sur France 3 [ici](#)

7 Cité par Antoine Frémont en 2014 (Frémont, 2014)

Les autoroutes comme les TGV peuvent se prendre dans les deux sens » (Offner, 1993). Avec les géographes, les économistes confirment l'absence de relation automatique entre transport et développement économique. Quinet publie en 1998 un ouvrage majeur intitulé « Principes d'économie des transports », dans lequel il conclut que « si les transports contribuent à augmenter l'activité dans certaines zones, il y a bien sûr des zones où elle se réduit. (...) Cette discrimination opérée par les transports, créant des zones avantagées et des zones qui ne le sont pas, se traduit par une polarisation, c'est-à-dire par un renforcement des zones fortes » (Quinet 1998). L'ensemble de ces travaux invitent à renverser l'ordre des bénéfices : les territoires qui bénéficient d'une infrastructure de transport ne sont pas forcément ceux qu'il fallait à tout prix « désenclaver ».

Il serait possible de détailler les dizaines de publication scientifiques qui se réfèrent aux travaux d'Offner ou de Quinet pour démontrer combien les spécialistes remettent en cause toute automaticité entre développement économique et infrastructure de transport. **Le Ministère de l'environnement publie lui-même en 2000 un rapport qui intègre ces recherches et prend pour principe que « le développement socio-économique par les infrastructures relève plus du slogan que de la réalité »** (Dron & Cohen de Lara, 2000). Pourtant, en 2014, le géographe Francis Beaucire publie avec regret le constat suivant : *« Que s'est-il passé depuis 1993 ? Vingt ans après, et contrairement au roman d'Alexandre Dumas, rien n'a changé, ni dans les milieux scientifiques – car la ligne générale était déjà tracée quant à l'absence d'automaticité des effets structurants ou plus simplement encore de relations de causalité directe même sujettes à conditions –, ni dans les milieux politiques et dans ceux du journalisme, où le même discours continue d'être tenu avec une remarquable constance dans l'indifférence (apparente??) des faits établis »* (Beaucire, 2014).

Réactualisons désormais le propos : **en 2023, cela fait trente ans que les uns continuent de montrer que la création d'une autoroute, par exemple, n'est pas automatiquement synonyme de développement économique, de création d'emplois et d'attractivité démographique ; tandis que les autres agitent, encore et toujours, de communiqués de presse en grandiloquents discours, le mythe du désenclavement par la création d'une nouvelle infrastructure de transport aux prétendus « effets structurants ».** *« Au sein de ce système territorial, les infrastructures de transport prennent place comme un facteur favorisant mais non comme un facteur déterminant. Dans la liste hiérarchisée des contraintes qui pèsent sur le développement économique local, les nouvelles infrastructures relèguent le coût et parfois tout simplement la faisabilité du transport à une position secondaire »* (Beaucire 2014).

Considérer que les effets structurants d'une autoroute ne sont pas automatiques, c'est prendre en compte les échecs mais aussi les succès que les recherches en aménagement du territoire observent depuis les années 1950. L'automaticité est un mythe mais *« le rejet du mythe ne doit pas pour autant aboutir à ignorer le lien entre transports, mobilité et aménagement du territoire. Tout est en interaction »* (Frémont, 2014). Ce sont ces interactions qui obligent à entreprendre un travail sérieux, fastidieux, de longue durée sur les composantes multiples du système territorial concerné par un projet d'infrastructure. Et c'est l'absence d'effort en ce sens qui rend le mythe d'automaticité si efficace : *« Le mythe a la vie dure, parce qu'il continue à fonctionner à la fois comme facteur explicatif (trop) simple des mutations urbaines et comme argument de vente (fallacieux) des grands projets. Mettre en cause l'idée d'effet structurant, c'est se priver de la clarté du modèle « balistique » de l'action publique : un décideur, une décision, un objectif, un résultat. Les « responsables » ont du bon, qui peuvent mesurer les conséquences de leurs actes et y répondre »* (Offner, 2014). En fait, ce mythe d'automaticité demeure et se propage toujours à partir de l'idée selon laquelle si un certain nombre de conditions sont réunies, alors des effets se produiront. *« Le mythe des effets peut dès lors subsister, en généralisant des conclusions pourtant élaborées dans des cas particuliers en termes de conjoncture économique, de localisation des villes desservies, de*

place dans la hiérarchie urbaine, de nature de la desserte (qualité, fréquence, grille horaire, etc.), de ressources propres à chaque territoire, de stratégies des acteurs, etc. Pourtant cette abondance de conditions et leur interdépendance ne font que refléter le caractère historique et socialisé du développement des territoires, rendant alors impossible toute généralisation » (Delaplace, 2014).

Retenons deux résultats indiscutables : 1) il n’y a pas d’automaticité de développement en rapport à une infrastructure de transport ; 2) c’est la maturité de la coordination des acteurs d’un territoire pris dans sa complexité et leur projection dans un projet de territoire partagé qui constitue la condition de réussite sine qua non. Or la préparation du sud du Tarn à l’arrivée de l’A69 paraît pour l’heure très limitée, comme nous le détaillons par la suite.

Élément n°2 : les recherches montrent que c’est le projet de territoire qui fait le développement territorial

Le projet de territoire est à la fois une démarche globale, un document et un guide d’action publique locale. Il repose sur des diagnostics variés, mobilise les secteurs économiques, associatifs, citoyens et institutionnels. L’objectif est de construire une stratégie territoriale reposant sur de grandes orientations déclinées en actions priorisées.

Pour cela, il faut prendre en compte la complexité des différents systèmes territoriaux qui impose la nuance et le doute : quelles spécificités peut-on observer ici ou là en termes de dynamiques démographiques, économiques, entrepreneuriales ? Comment les évolutions des modes de vie et de consommations modifient les pratiques spatiales du territoire ? Dans quelles mesures les processus de transitions engagés en matière de mobilité, de rapport au travail, d’écologie, d’énergie, modifient-ils les modèles d’organisation territoriale et de développement économique à l’horizon 2040 ? Quelles ambitions politiques locales, quelles stratégies de gouvernance et pour quel projet de territoire, en contexte de transition écologique et énergétique ? **Force est de constater qu’aucune de ces questions fondamentales n’a jamais été prise au sérieux dans le dossier A69.**

L’absence de réflexion sérieuse sur le devenir territorial du sud du Tarn se traduit par l’annonce de **lancement d’un Comité de développement territorial dédié à l’A69 ... en novembre 2022, soit trois mois avant le lancement ... des travaux !** Depuis la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d’orientation pour l’aménagement et le développement qui en faisait une obligation pour des aires urbaines telles que Castres-Mazamet⁸, la terminologie « projet de territoire » apparaît aujourd’hui seulement dans l’article L. 5211-10-1 du CGCT pour encadrer le rôle du conseil de développement qui doit être « consulté sur l’élaboration du projet de territoire ». Le syndicat mixte du ScoT Autan-Cocagne explique que « *Le comité de développement territorial est donc l’enceinte au sein de laquelle les acteurs du territoire pourront définir le projet qu’ils souhaitent pour le sud du Tarn*⁹ ». Or un CODEV n’est habituellement pas le principal organe d’élaboration d’un projet de territoire, il émet des avis et alimente les orientations élaborées par les élus. Dans le cas présent, sur quelle stratégie ce nouveau CODEV A69 pourrait-il travailler ? Le projet de territoire est normalement contenu dans les documents d’urbanisme et de planification territoriale (SRADDET, SCOT, PLU, etc.) qui sont les supports privilégiés de telles réflexions partout en France. **Mais pour le sud du Tarn et pour les territoires concernés par l’emprise spatiale de l’autoroute A69, aucun de ces documents ne traduit l’effort de réflexion qu’imposerait pourtant une telle infrastructure aux conséquences si importantes.** Les promoteurs de l’autoroute l’écrivent eux-mêmes à de nombreuses reprises depuis peu : ils se donnent les moyens « d’élaborer collectivement une vision

8 Ce n’est plus une obligation mais un objectif depuis le 1^{er} janvier 2020.

9 Délibération n° 2022/07 relative à la candidature à la démarche « L’Atelier des Territoires » [\[en ligne\]](#)

d'avenir autour de l'arrivée de l'autoroute et des enjeux qu'elle porte », peut-on lire dans la délibération n°2022/07 du Comité syndical du Syndicat mixte du SCoT en date du 14 décembre 2022. **La faiblesse d'anticipation et de préparation des territoires traversés par les élus concernés est paradoxalement proportionnelle à l'ampleur des bouleversements – souhaités et subis – qu'implique l'arrivée d'un équipement tel qu'une autoroute.** Le lecteur pourra se faire un avis sur la question en consultant les différents documents d'urbanisme de la zone concernées¹⁰.

La réflexion d'ensemble sur le devenir territorial du sud du Tarn ne peut sérieusement pas « commencer » en 2023. C'est pourtant ce dont se félicitent les principaux promoteurs du projet autoroutier qui le reconnaissent eux-même : la réflexion « stratégique » débute concomitamment avec le lancement des travaux. Ainsi, la CCI 81 se réjouit le 17 janvier 2023 de la participation de 40 entrepreneurs à son premier atelier « *pour le développement économique durable du territoire* » en déclarant : « **Le travail commence et se poursuivra toute l'année 2023 pour produire une feuille de route stratégique avec des réalisations concrètes et une vision de moyen/long terme** »¹¹. Quarant-huit jours plus tard, soit le 6 mars 2023, le concessionnaire ATOSCA annonçait le lancement officiel des travaux¹².

Il faut comprendre, ici, que **cette situation est exceptionnelle** : tous les projets autoroutiers en cours d'instruction et de réalisation (Rouen, Strasbourg, etc.) sont depuis plusieurs années pensés et intégrés dans les documents de planification, eux-mêmes révisés régulièrement, à mesure que le temps long de tels projets autoroutiers l'impose. En lieu et place d'une telle dynamique de gouvernance territoriale, décrite dans de nombreuses recherches en aménagement du territoire depuis plus de 20 ans¹³, **les pouvoirs publics concernés par le projet d'A69 ont délaissé leurs propres outils de planification existants.** Ainsi, le ScoT d'Autan et de Cocagne qui avait été approuvé le 24 janvier 2011 devait être révisé par décision syndicale du 26 février 2015. Cela correspondait logiquement avec la nécessité d'intégrer le projet autoroutier au document pré-existant, dans l'objectif de le réactualiser au terme d'une dynamique collective de gouvernance territoriale pluriannuelle. Mais **aucune évaluation du ScoT Autan Cocagne n'a été réalisée depuis 2016.** Le syndicat mixte qui en est responsable le reconnaît lui-même en décembre 2022 : « *Compte tenu du dépassement du délai de 6 années depuis sa mise en révision et en l'absence de d'évaluation, la caducité du ScoT a été prononcée par courrier du Préfet du Tarn en date du 13 avril 2022. Il convient donc de prescrire l'élaboration d'un nouveau ScoT afin d'intégrer les évolutions du périmètre et les évolutions réglementaires* »¹⁴.

Si les élus locaux ne semblent pas s'être véritablement saisi de l'enjeu en mobilisant les outils de planification territoriale existants, les services de l'État paraissent eux-mêmes peu pressés. Dans le cadre du lancement de la révision du SCoT Autan Cocagne en 2016, la DDT 81 publie une « carte des enjeux paysagers ». Celle-ci mérite d'être consultée (disponible en ligne¹⁵) pour voir combien l'arrivée de l'autoroute, dont il est à peine fait allusion et à une seule occasion, paraît en décalage total avec l'ensemble des recommandations et enjeux paysagers portés par le service instructeur.

10 Voir le SCoT Nord-Toulousain (commune de Verfeil), l'InterScoT Grand Bassin Toulousain (Castelmaurou), le SCoT du Lauragais (communes de Bourg-Saint-Bernard, Francarville, Vendine), le SCoT du Vaurais (communes de Teulat, Montcabrier, Bannières, Villeneuve-lès-Lavaur), le ScoT d'Autan et de Cocagne (Algans, Appelle, Cambon-lès-Lavaur, Cuq-Toulza, Lacroisille, Maurens-Scopont, Puylaurens, Saint-Germain-des-Prés, Soual, Cambounet-sur-le-Sor, Saïx, Viviers-lès-Montagnes et Castres) ; voir aussi le SRADDET Occitanie ; voir enfin les PLU ou PLUi des communautés et intercommunalités concernées.

11 Consulter la page dédiée [ici](#)

12 Accessible dans les archives de *La Dépêche* [ici](#)

13 Un des articles fondateurs date de 2005 : cf. Leloup F., Moyart L., Pecqueur B (2005).

14 Délibération n° 2022/06 relative à l'Engagement de la procédure d'élaboration du SCoT d'Autan et de Cocagne – objectifs poursuivis et modalités de concertation. [[En ligne](#)]

15 ScoT Autan-Cocagne, 2016. *Carte des enjeux paysagers* [[En ligne](#)]

Comment l'A69 pourrait-elle effectivement contribuer à « *Maintenir les perspectives paysagères emblématiques (...) en tenant compte des enjeux liés au tourisme* » sur des routes qualifiées de « *paysage de grande valeur* », au rang desquelles figure la RN 126 et la vallée du Girou ? D'autres exemples pourraient être extraits ici (l'A69 pour « *apporter un soin aux entrées de villes* » et le report du trafic induit par l'A69 dans le centre de Puylaurens pour « *Mettre en valeur l'esplanade de la traverse en lien avec le centre historique* » ?). Cette carte est anecdotique : elle n'est qu'un exemple parmi d'autres de la faiblesse des réflexions existantes depuis 2016, qu'elles que soient les dimensions territoriales, paysagères, environnementales, sociales, économiques.

A noter : **seul un document en date du 11 mars 2021 fait mention des bouleversements à prévoir** dans un *Projet de plan d'aménagement et de développement durable*¹⁶. Dès les premières pages, il est acquis que « *Le SCoT est face à 2 enjeux principaux : anticiper les effets de l'autoroute A69, et renforcer l'attractivité du territoire en préservant et valorisant ses atouts, ses paysages et ses spécificités* ». Le document fait ainsi de l'autoroute le point nodal du projet territorial : « *L'arrivée prochaine de l'autoroute A69 au sein du territoire du SCoT doit servir d'artère de désenclavement, de levier de croissance, d'« accélérateur » du développement économique et de « colonne vertébrale » autour de laquelle doit s'appuyer le pôle d'équilibre régional castrais-mazamétain, mais également le territoire du SCoT (ainsi que les territoires environnants notamment du Révélois ou encore du Lauragais), pour se développer. L'autoroute doit permettre d'irriguer les territoires en créant une armature de réseaux routiers performants, notamment pour relier les différents pôles dont ceux de proximité et les pôles intermédiaires* »¹⁷. En faisant de l'autoroute le principal outil permettant d'organiser l'attractivité économique et démographique du territoire sans oublier les écueils à éviter (artificialisation, hausse du foncier, etc.), ce document - resté au stade du projet - a le mérite d'exister. Mais il devrait en toute logique être accompagné de nombreux autres supports stratégiques et intégré dans un processus participatif élargi. Quoi qu'il en soit, la caducité du SCoT Autan Cocagne s'applique également à ce projet de PADD.

C'est un fait, **aucune réflexion d'importance relative à la planification de l'arrivée de l'A69 n'a été intégrée à la gouvernance des territoires concernés**. Le projet d'autoroute Castres-Toulouse paraît comme hors sol, malgré le soutien d'élus et d'entrepreneurs locaux influents : **les différentes étapes administratives, procédurales et réglementaires s'enchaînent sans embûche (enquêtes publiques, DUP, etc.) alors que l'A69 n'est toujours pas intégrée dans le moindre processus d'ancrage et de territorialisation**¹⁸.

Comment sérieusement prendre en compte les conséquences irréversibles – choisies et subies – d'un équipement tel que l'A69 sans avoir préalablement identifié, diagnostiqué, anticipé collectivement et délibérément les différents scénarios territoriaux qui pourraient advenir ? Comment sérieusement engager la construction d'une infrastructure si importante que ses promoteurs la juge « vitale » sans avoir préparé, pensé, coordonné et rendu public les différentes conséquences à moyen et long terme ? Aucun document de la procédure administrative, aussi dense et épais soit-il, ne remplace l'enjeu politique et territorial des documents d'urbanisme. **Les documents de la procédure administrative permettent de valider les différentes étapes conformément à la légalité de la démarche du projet A69. Mais c'est dans les documents d'urbanisme portés et défendus par les élus locaux que se joue l'enjeu de sa légitimité. Or ces derniers sont absents.**

16 Document soumis au Débat d'Orientation et d'Aménagement – Réunion du 11 mars 2021, Projet de plan d'aménagement et de développement durable (page 6) [[En ligne](#)]

17 Idem, page 8.

18 La territorialisation peut être comprise comme « *l'ensemble des actions, des techniques et des dispositifs d'action et d'information qui façonnent la nature ou le sens d'un environnement matériel pour le conformer à un projet territorial* » (Debarbieux, 2009).

Élément 3 : Les recherches montrent que le registre de l'enclavement est à manier avec précaution, tout particulièrement pour Castres-Mazamet

L'analyse des recherches produites en géographie, aménagement et urbanisme montre que relativement peu de travaux ont été publiés spécifiquement sur la question de l'enclavement des territoires. Cela s'explique par le fait que la notion d'enclavement est trop relative – subjective, donc fragile – pour en faire un véritable concept scientifique opératoire. A l'inverse, elle est très présente dans la littérature scientifique car les acteurs engagés dans des stratégies de développement territorial y ont généralement recours. L'enclavement « *varie d'un groupe social à un autre, d'un individu à un autre selon sa sensibilité et ses intérêts*¹⁹ ».

En 1985, un grand colloque est organisé sur la notion de désenclavement, principalement pour les villes portuaires. Le géographe André Vigarié exprime alors, en conclusion de ce colloque, toute sa **satisfaction de constater combien les notions d'enclavement et désenclavement sont abordées avec prudence par la communauté scientifique**. Il insiste sur l'importance de l'histoire et des situations locales, qui montre qu'à chaque nouveau flux de nouvelles situations d'enclavements existent. Il insiste aussi sur les dimensions subjectives du sentiment de désenclavement : « *Toute réorientation de flux crée de nouvelles situations d'enclavement au moins sous l'aspect psychosociologique* ». Et de conclure, en 1985 déjà, à propos de l'usage politique – et non pas scientifique – du mot : « *Il existe des mythes de désenclavement. Chaque région a les siens* » (Vigarié, 1985).

Quelques thèses de doctorat ont été publiées sur le sujet dans les années 2000, principalement dans le cadre d'études sur les pays en développement (Afrique et Amérique latine essentiellement). En 2001, c'est à partir de ces expériences et de ces terrains d'études que les géographes Jean Debie et Benjamin Steck ont publié l'un des rares articles incontournables sur la notion d'enclavement. Ils montrent que « *ces différentes approches géographiques du phénomène d'enclavement révèlent la diversité et la richesse d'un concept difficilement réductible à une définition unique. Renforçant le sens générique du mot, les géographes proposent une mise en relation indispensable entre situation d'enclavement et situation spatiale (...) Comme on le voit, l'interprétation générique du terme d'enclavement, résumée à un amalgame associant isolement et absence d'infrastructures de transport, apparaît par conséquent réductrice* ». Leur approche consiste donc à interroger le sentiment d'enclavement exprimé par les acteurs d'un territoire donnés par rapport à leur projet de développement. Ainsi posé, l'enclavement devient la condition des difficultés de développement perçues comme étant accumulées sur un territoire par les acteurs concernés. Debie et Steck résument leur propos ainsi : l'enclavement « *est un processus relatif fondé sur des discontinuités produites par des mécanismes fondamentalement historiques et qui aboutit à des inversions territoriales. Ce sont les stratégies des acteurs publics et privés qui suscitent l'enclavement et ces stratégies sont réversibles* » (Debie et Steck, 2001). **L'enclavement est avant tout un « sentiment » et le désenclavement un « projet », ce n'est pas un fait ou une donnée objectivable indépendamment de la grille de lecture qu'en ont ceux qui le ressentent.**

Si les géographes et les aménageurs montrent que la notion d'enclavement est toujours relative, située dans le temps et dans l'espace, le législateur a récemment pris l'initiative de fixé des critères précis. En 2019, une proposition de loi de loi visant à faciliter le désenclavement des territoires a été adoptée en première lecture au Sénat. Aucune suite n'a été donnée à ce jour²⁰

19 C'est ce que l'on peut lire sur [Géoconfluences](#), principal portail de ressources didactiques en géographie.

20 Déposée le 21 décembre 2018, cette proposition de loi est adoptée par le Sénat le 20 février 2019 et enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 juillet 2022. [[En ligne](#)]

mais elle permet de comprendre comment le législateur définit ce qu'il entend par « territoire enclavé » :

« Au 31 décembre 2025, aucune partie du territoire français métropolitain continental n'est située soit à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile d'une unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois, d'une autoroute ou d'une route aménagée pour permettre la circulation rapide des véhicules, soit à plus de soixante minutes d'automobile d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse. Dans le même délai, l'État veille à ce que les infrastructures de transports disponibles permettent à tout citoyen de se rendre à une préfecture ou sous-préfecture en moins de quarante-cinq minutes. » (proposition de modification d l'article L. 1111-3 du code des transports²¹).

Selon cette définition, **le législateur lui-même estime que l'enclavement doit être appréhendé à partir de plusieurs critères de natures différentes, à apprécier en fonction de chaque territoire.** Le premier critère concerne l'accessibilité aux infrastructures de transport. Ainsi, l'indicateur d'accessibilité à une autoroute ou à une « route aménagée pour permettre la circulation rapide » pourrait permettre de qualifier le bassin Castres-Mazamet d'enclavé. Il en serait de même avec l'indicateur d'accessibilité à moins de 60 mn d'une « gare desservie par une ligne à grande vitesse ». Ces valeurs sont indicatives : la métropole toulousaine est certes desservie par des TGV, mais ces derniers ne peuvent atteindre leur vitesse maximale.

C'est la raison pour laquelle les sénateurs ont à juste titre estimé qu'une situation d'enclavement ne peut dépendre seulement des infrastructures de transport. Elle dépend selon eux d'un deuxième critère essentiel : l'accessibilité à l'emploi, fixée à « moins de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile d'une unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois ». Ce deuxième critère, promu par le législateur lui-même, annule toute possibilité de qualifier le bassin de Castres-Mazamet de territoire enclavé. La communauté d'agglomération Castres-Mazamet à elle-seule compte 33 086 emplois en 2019²² et, à l'échelle de la zone d'emploi, ce sont 49 000 emplois qui sont annoncés dès 2010²³. **En prenant en compte ce critère d'accès à l'emploi, les sénateurs attestent d'une évidence : une zone d'emplois telle que Castres-Mazamet, avec ses 140 000 habitants et presque 50 000 emplois, ne peut légitimement pas être qualifiée d'enclavée** (elle n'existera pas si c'était véritablement le cas).

Que le maintien de la dynamique de cette zone d'emploi – voire son renforcement – soit facilité par l'amélioration de sa connexion à la métropole toulousaine peut se défendre, notamment pour l'ensemble des activités liées à la pharmaceutique. Castres-Mazamet n'est pas un territoire en déclin et en désuétude. En 2008, un rapport sénatorial intitulé « *Pour une politique de désenclavement durable* » pointait à juste titre : « *Le bassin de Castres-Mazamet, qui compte plus de 130.000 habitants, est aujourd'hui le siège de production d'un grand groupe pharmaceutique international et qui reste, malgré la crise du textile qui l'a touché de plein fouet, le second bassin d'emplois industriels de la région Midi-Pyrénées. Une politique active y est aussi menée, tant en ce qui concerne l'enseignement supérieur, avec un IUT, avec l'installation de l'université Champollion, avec une école d'ingénieur, avec la création de l'hôpital de Castres-Mazamet, en cours de réalisation. Le projet de ce territoire est aujourd'hui de renforcer encore son dynamisme en jouant pleinement sur la complémentarité avec l'agglomération toulousaine voisine. Une liaison 2 x 2 voies avec Toulouse s'inscrit donc aujourd'hui au cœur du projet de développement local* »²⁴. Voici

21 Le texte de loi est accessible [ici](#)

22 Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022. EMP T5 - Emploi et activité [\[En ligne\]](#)

23 Insee Dossier Midi-Pyrénées n° 2, 2014 : « L'accès aux emplois et aux équipements en Midi-Pyrénées - Zone d'emploi de Castres-Mazamet » [\[En ligne\]](#)

24 https://www.senat.fr/rap/r07-410/r07-410_mono.html

tout le paradoxe vécu par les acteurs locaux, coincés entre la valorisation de « leurs » réussites d'un côté et la dévalorisation de leur territoire pour justifier l'autoroute de l'autre.

Comme le défendent les opposants au projet d'A69, l'amélioration de la connexion à la métropole toulousaine ne signifie pas forcément la création d'une nouvelle emprise autoroutière avec concession. **La modernisation et la sécurisation de la RN 126 n'a véritablement jamais été mise en comparaison du projet de concession autoroutière : lequel est-il le plus bénéfique en matière d'emploi local ?** Les avis du Conseil National de la Protection de la Nature²⁵ et de l'Autorité environnementale²⁶ rappellent encore fin 2022 que les alternatives au projet autoroutiers n'ont pas suffisamment été approfondies. Nous souscrivons totalement à la nécessité de comparer les différentes options, notamment en termes d'impact sur le marché de l'emploi local. Rappelons que le choix de concession autoroutière est justifié par la seule raison comptable. La mise en concession est considérée comme garante de la faisabilité du projet et l'accélération de sa réalisation, en dépit d'une analyse qualitative et comparative sur l'impact socioéconomique réel. C'était déjà le cas pour l'A68 reliant Toulouse et Albi : dans les années 1980-1990, certains élus locaux défendaient la mise en concession de l'A68 afin de garantir que les travaux soient réalisés rapidement²⁷. Quelques années après, le département du Tarn s'engageait finalement dans le projet : *« Pour la première fois, en France, une collectivité départementale participe au financement d'une autoroute et obtient ainsi un droit décisif sur les conditions d'aménagement : non concession des sections tarnaises de la future A68, six diffuseurs au lieu de deux prévus à l'origine sur les 30 km de son itinéraire dans le département. Ce choix politique correspond à la volonté des élus départementaux de faire de l'autoroute un instrument de développement pour les espaces géographiques qu'elle traverse »*²⁸.

La zone d'emploi Castres-Mazamet est caractérisée par une architecture territoriale pluripolarisée et cohérente, qui garantit l'équilibre du bassin de vie pour ses habitants. C'est d'ailleurs ce que l'INSEE écrit en 2015, au moment de l'enquête publique sur l'opportunité d'une concession autoroutière : *« Castres et Mazamet sont les seuls pôles d'équipements et de services supérieurs. Ces pôles sont relayés par quatre pôles de services intermédiaires présents dans les autres bassins de vie auxquels s'ajoute une douzaine de pôles de services de proximité. À l'échelle de la zone d'emploi, l'accessibilité aux équipements et services est de bonne qualité, hormis dans certains territoires localisés à l'est de la zone où l'accès aux équipements y est moindre »*²⁹. **Cette architecture territoriale est relativement autonome. C'est sa force : elle dépend peu des grands centres métropolitains ou des axes structurants à l'échelle macro-régionale.** Cela fournit aux habitants de la zone une bonne accessibilité aux équipements intermédiaires, c'est à dire aux principaux usages quotidiens³⁰ : *« Dans l'ensemble des six principaux bassins de vie de la zone d'emploi de Castres-Mazamet, le temps moyen d'accès aller-retour aux équipements de la gamme intermédiaire est de 10 minutes, contre 12 minutes dans l'ensemble des zones d'emploi de la région (hors zone d'emploi de Toulouse).[...] Dans l'ensemble de la zone d'emploi, pour la quasi-totalité des équipements de la gamme intermédiaire, la part de la population équipée sur place (dans leur commune de résidence) est supérieure à la moyenne régionale (hors zone d'emploi de Toulouse) : c'est la conséquence du poids important des deux principaux bassins de vie urbains de Castres et de Mazamet dans la zone ».* **Dans un contexte d'incertitude, cette architecture territoriale**

25 Avis du CNPN [ici](#)

26 Avis de l'Autorité environnementale [ici](#)

27 *La Dépêche* rapporte [ici](#) que le recours à ASF (société d'autoroutes du sud de la France) avait pu être considéré comme « le seul moyen de tenir les délais » de l'A68

28 Consulter Actu.fr [ici](#)

29 Insee Dossier Midi-Pyrénées n° 2, 2014 : « L'accès aux emplois et aux équipements en Midi-Pyrénées - Zone d'emploi de Castres-Mazamet » [\[En ligne\]](#)

30 La nomenclature INSEE des équipements intermédiaires est disponible [ici](#)

constituée de bourgs d'équilibres peu dépendants de la métropole toulousaine pourrait être considérée comme une force par les différents acteurs à moyen et long termes.

Les perspectives démographiques de Castres-Mazamet inquiètent les élus locaux. L'un des grands espoirs est d'ailleurs que l'A69 attirent de nouveaux habitants : le projet de PADD Autant Cocagne daté de 2021 envisage l'arrivée de 25 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2040. **Les recherches consacrées aux dynamiques de peuplement en France en contexte de métropolisation montrent pourtant que la stabilité démographique de Castres-Mazamet est identique aux tendances observées dans toutes les villes moyennes de France. Les raisons sont macrorégionales et ne dépendent pas seulement d'un défaut d'équipement autoroutier** (Dumont, 2022). L'évolution des modes de vie et de consommation actuelles modifient considérablement les stratégies individuelles de changement de résidence. Les recherches actuelles montrent que le mouvement en faveur de la campagne est une tendance lourde dans les stratégies résidentielles, et que « *les motifs justifiant cette évolution sont d'ordre environnemental* » (Roussel, 2023). Ces évolutions semblent peu à voir avec la quinzaine de minutes gagnées par l'A69 : « *Avec le changement climatique, les individus se sentent plus vulnérables en ville et c'est la différence fondamentale avec l'émigration rurale des années 1970 et des décennies précédentes : on a le choix d'imaginer une autre manière de vivre, on a une responsabilité à construire une alternative* »³¹. L'attractivité démographique de Castres-Mazamet – sans autoroute – est estimée à +15 % (apport migratoire) à l'horizon 2040 par le Dialogue Métropolitain de Toulouse en 2017³². Vincent Marchal, auteur d'un article très remarqué en 2022 l'assure : « L'extension progressive des maillages de la vitesse dans l'Hexagone a fini par faire de l'exigence d'accessibilité un critère souhaitable – parmi d'autres – pour de nombreuses activités liées au transport (logistique...) ou à la production de biens matériels. Cependant, dans les années 2020, les stratégies résidentielles et touristiques semblent désormais moins conditionnées que dans les dernières décennies du XXe siècle à la proximité de réseaux de transport rapide » (Marchal, 2022).

Se préparer à l'attrait pour les espaces ruraux dotés de qualités environnementales et situés dans les franges métropolitaines immédiates est un enjeu d'aménagement du territoire aussi stratégique que l'implantation d'une infrastructure autoroutière coûteuse. Des projets de territoire portés par les pouvoirs publics et les secteurs économiques locaux se fondent d'ores et déjà sur ce type de dynamiques : « *L'investissement dans le capital humain au plus près des entreprises et des exploitations présentes sur les territoires est l'une des clés du rebond de l'activité économique de cette France rurale et des villes moyennes. Les principes du développement local ne sont pas obsolètes, ils s'appuient sur un dynamisme endogène et sur l'exploitation des ressources locales pour générer des emplois locaux et pérennes* » (Hermelin, 2021). Chaque époque peut envisager différentes réponses à un diagnostic partagé : l'autoroute comme ticket d'entrée de Castres-Mazamet dans la dynamique de métropolisation toulousaine et l'accès à ses réseaux économiques internationaux ; ou le développement local endogène, basé sur les ressources du territoire au premier rang desquelles les compétences disponibles en savoirs et main d'œuvre disponibles. Le géographe Vincent Béal rapporte qu'aux Etats-Unis, plusieurs villes au passé industriel assument de ne plus souhaiter croître à l'infini et font preuve d'innovation sociale et économique en réinventant leur urbanisme et leur modèle de développement (Béal & al., 2021).

Les études montrent que la question démographique souvent mal posée. Raymond Woessner estime que « *le problème est pris à l'envers. Il ne suffit pas d'avoir des routes (ou des trains, ou des ports ou des aéroports). Il faudrait pouvoir mettre fin à l'assèchement démographique de nombre de*

31 Claire Desmares-Poirrier in LAURENTIN, Emmanuel. *Va-t-on vers un exode urbain ?* France culture, 23 juillet 2020, 43 minutes.

32 Dialogue Métropolitain de Toulouse - *La coopération métropolitaine en chemin*, nov. 2017. page 15 [\[En ligne\]](#)

territoires. *La remise en cause du paradigme économique contemporain au profit du localisme inverserait cette tendance* » (Woessner, 2022).

Il ne s'agit pas d'idéaliser un localisme refermé sur lui même et sans inventivité. Il s'agit davantage de montrer que **la focalisation des attentes sur l'impact de l'autoroute passe sous silence les échanges avec d'autres villes** (Albi notamment avec 1100 déplacements/jour³³) **et l'ensemble des stratégies mises en œuvres par les entrepreneurs pour développer leurs activités**. Or c'est ce qui explique la réussite économique de nombreuses activités du bassin Castres-Mazamet, avérée depuis plusieurs années. Et cela n'a rien de nouveau : pour mémoire, l'historien Jean-Michel Minovez, spécialiste de l'industrie textile de la région, rappelle que l'incroyable puissance économique de Mazamet au 20ème siècle s'est faite grâce aux stratégies d'implantation de comptoirs dans le monde – notamment en Amérique latine – pour centraliser le marché de la laine et faire de Mazamet le hub d'échelle mondiale qu'il a été. Les entrepreneurs de l'époque ne manquaient pourtant pas de regretter leur « enclavement » ! (Minovez, 2012). L'activité économique de Castre-Mazamet ainsi très liée aux dynamiques albigeoises : la moitié des essaimages d'entreprises d'Albi choisissent de s'implanter à Castres-Mazamet (47 %, puis Toulouse 26 % et ensuite Rodez 16 %). A l'inverse, la moitié des entreprises Castraises qui essaient choisissent de s'implanter dans l'Albigeois³⁴.

Si l'on accepte ce pas de côté et que l'on prend au sérieux les recherches récentes sur le sujet, le bassin Castres-Mazamet peut être considéré comme potentiellement attractif pour les prochaines années. Le mythe de l'enclavement semble performatif et les statistiques contraires méconnues : en réalité, le territoire l'est déjà pour un certain nombre de flux spécifiques. Qui se douterait par exemple que « *Castres et Auch drainent des étudiants venus de départements limitrophes, ce qui est moins le cas en portion pour Toulouse* »³⁵ ? Comment expliquer que l'on constate une « *progression constante des effectifs étudiants entre 2003 et 2013 est observée pour presque toutes les agglomérations du rectorat ex-midi-pyrénéen. Elle est particulièrement forte pour Albi, Castres-Mazamet, le Sicoval et Auch. Cette évolution sur dix ans masque une progression erratique pour Carcassonne Agglo* », malgré sa connexion autoroutière³⁶ ?

En 2017, le Dialogue métropolitain de Toulouse estimait ainsi que « *la réalisation d'une autoroute entre Toulouse et Castres (enquête publique en cours) permettrait un gain de temps de 30 mn environ ce qui renforcerait de façon significative des échanges déjà importants et aurait un impact sur l'attractivité et le développement de l'intercommunalité Castres-Mazamet* ». Les cartes montrent pourtant que les échanges quotidiens entre Castres et Toulouse sont déjà presque équivalents à ceux d'Albi et Toulouse³⁷. Jusqu'à quel point faut-il aller ? Une donnée simple mérite d'être rappelée : aujourd'hui, en l'état, les cartes isochrones³⁸ positionnent Castres à une heure du péage de L'Union (A68), Soual à moins d'une heure du périphérique toulousain, du métro Argoulets et du CHU de Rangueil, Labruguière comme Mazamet à moins d'une heure du péage de Castelnaudary et Carcassonne (A61).

En l'état, sans qu'il y ait d'autoroute ni que la RN126 ait été rénovée, il paraît délicat de considérer le bassin de vie Castres-Mazamet comme enclavé compte tenu des dynamiques économiques et démographiques passées, actuelles et à venir.

33 Dial. Métrop. Toul., *La coopération métropolitaine en chemin*. 2017. page 25 [\[En ligne\]](#)

34 Dial. Métrop. Toul., *La coopération métropolitaine en chemin*. 2017. page 47 [\[En ligne\]](#)

35 Dial. Métrop. Toul., *La coopération métropolitaine en chemin*. 2017. page 55 [\[En ligne\]](#)

36 Dial. Métrop. Toul., *La coopération métropolitaine en chemin*. 2017. page 56 [\[En ligne\]](#)

37 Dial. Métrop. Toul., *La coopération métropolitaine en chemin*. 2017. page 81 [\[En ligne\]](#) Voir les trois cartes.

38 Cartes générées automatiquement sur <https://www.geoportail.gouv.fr> (indiquer une valeur-temps d'1h)

Conclusions

Comme pour la plupart des grands projets d'infrastructure depuis 50 ans, le « désenclavement » de Castres-Mazamet est le principal registre de justification utilisé par les promoteurs du projet d'autoroute A69 dans le sud du Tarn. Pourtant les recherches en aménagement du territoire démontrent depuis 30 ans qu'il n'y a pas d'automatisme : une infrastructure de transport n'est pas forcément synonyme de développement économique pour les territoires concernés. Le « mythe du désenclavement » fonctionne encore en 2023 à toutes les échelles : locales, régionales et nationales.

C'est la construction d'un projet de territoire partagé entre des acteurs aux stratégies multiples qui favorise le développement économique tant convoité. Or l'élaboration d'un tel projet de territoire à l'échelle du tracé de l'A69 n'a pas véritablement été entreprise, malgré les nombreux dispositifs réglementaires disponibles et les outils de planification qui auraient pu en être les supports. Il a fallu attendre la fin de l'année 2022 pour qu'émerge une ébauche de gouvernance d'un projet de territoire qui reste encore à construire. Cela ne peut qu'interroger sur la réalité de l'ancrage territorial de l'infrastructure autoroutière prévue dans le sud du Tarn.

Au regard des dynamiques socioéconomiques et de l'attractivité que connaît le bassin de vie Castres-Mazamet, ce territoire peut difficilement être qualifié d'« enclavé ». Les limites de la notion elle-même ont été montrées : il faudrait plus justement parler de « sentiment d'enclavement » exprimé par certains acteurs en particuliers, au premier rang desquels figurent les entrepreneurs déjà connectés aux marchés nationaux et internationaux qu'offre la métropolisation. Cela n'a rien à voir avec une démarche de développement local. Le projet d'autoroute vise à amplifier des flux de capitaux et de marchandises déjà existants avec la métropole toulousaine. **Il ne s'agit pas d'une logique de « désenclavement » d'un territoire qui serait en « crise », mais d'une logique d'accélération de la croissance de certaines activités économiques par la réduction des coûts et l'accès au potentiel logistique qu'offre le bassin Castres-Mazamet.** C'est ce que confirment, in fine, les analyses de l'économiste Julien Milanesi : « *Les infrastructures de transports trouvent paradoxalement une nouvelle justification, celle d'infrastructures de la mondialisation (...)* Sur le plan économique la dernière fonction des grandes infrastructures de transport encore agissante est celle conduisant, par l'intermédiaire des économies d'échelle qu'elles suscitent, à une concentration des activités. Elles participent ainsi à renforcer les grandes métropoles en concurrence sur les marchés mondiaux (Faburel et Girault 2016) et permettent de faire circuler rapidement entre ces villes les élites économiques et politiques mondialisées »³⁹. **Le projet d'autoroute A69 est avant tout un soutien au développement économique de la métropole toulousaine.**

Rémi Bénos & François Taulelle,
Juin 2023.

Bibliographie citée

- BEAUCIRE (2014) « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, 2014/1 (Tome 43), p. 51-67 [[En ligne](#)]
BRETAGNOLLE (2014) « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, 2014/1 (Tome 43), p. 51-67 [[En ligne](#)]
DEBARBIEUX B. (2009) « Territoire-Territorialité-Territorialisation : aujourd'hui encore, et bien moins que demain... », in VANIER M. (dir.), 2009, *Territoires, territorialité, territorialisation*. Presses universitaires de Rennes, p. 19-30.
DEBRIE J., STECK B. (2001) « L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest », *L'Espace géographique*, 2001/1 (tome 30), p. 26-36. [[En ligne](#)]

39 Julien Milanesi. L'imaginaire des grandes infrastructures de transport. 2018. <https://hal.science/hal-01939312>

- DELAPLACE M. (2014) « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, 2014/1 (Tome 43), p. 51-67 [\[En ligne\]](#)
- DRON D., COHEN DE LARA M. (2000). Pour une politique soutenable des transports : rapport au Ministre de l'environnement. Paris, France: La Documentation française
- DUMONT G-F. (2022) « Chapitre 18. Prospective du peuplement en France », dans : Gérard-François Dumont éd., *Populations, peuplement et territoires en France*. Capes-Agrégation Histoire-Géographie. Paris, Armand Colin, « Horizon », 2022, p. 354-374. [\[En ligne\]](#)
- FREMONT A. (2014) « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, 2014/1 (Tome 43), p. 51-67 [\[En ligne\]](#)
- GARRISON W.L. and al. (1959). *Studies of Highway Development and Geographic Change*. Seattle: University of Washington Press.
- GARRISON W.L. (1960). «Connectivity of the InterState Highway System ». In *Papers and Proceedings of the Regional Science Association*, vol. 6, p. 121-137.
- BEAL V., CAUCHI-DUVAL N., ROUSSEAU M. (2021). « Introduction. Aux sources du déclin urbain : les limites d'une pensée magique », dans : Vincent Béal éd., *Déclin urbain. La France dans une perspective internationale*. Vulaines-sur-Seine, Éditions du Croquant, « Savoir/Agir », 2021, p. 9-33. [\[En ligne\]](#)
- LELOUP F., MOYART L., PECQUEUR B. (2020) « La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale ? », in *Géographie, économie, société*, 2005/4 (Vol. 7), p. 321-332. [\[En ligne\]](#)
- MARCHAL V. (2022). « Territoires et dessertes par transport rapide. Autoroutes, aéroports et TGV engendrent-ils un développement automatique ? Et des inégalités inévitables entre les territoires ? », *Les Analyses de Population & Avenir*, 2022/2 (N° 39), p. 1-38. [\[En ligne\]](#)
- MASSARDIER G., « Aménagement du territoire », dans : Romain Pasquier éd., *Dictionnaire des politiques territoriales*. Paris, Presses de Sciences Po, « Références », 2020, p. 39-45. [\[En ligne\]](#)
- MILANESI J. (2018) *L'imaginaire des grandes infrastructures de transport*. Hal-Shs [\[En ligne\]](#)
- MINOVEZ, Jean-Michel. « La dynamique des choix » In : *L'industrie invisible : Les draperies du Midi xviie - xxe siècles - Essai sur l'originalité d'une trajectoire* . Paris : CNRS Éditions, 2012, paragraphe 61. [\[En ligne\]](#)
- OFFNER J-M. (1993) « Les 'effets structurants' du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, 1993, t. 22, no 3, p. 233-242.
- OFFNER J-M. (2014) « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, 2014/1 (Tome 43), p. 51-67 [\[En ligne\]](#)
- PLASSARD F. (1977). *Les Autoroutes et le Développement régional*. Paris : Économica, 342 p. p.119
- ROUSSEL I. (2023). « Chapitre 7. L'écologie au service de la dynamique des territoires ruraux et périurbains », dans : Olivier Landron éd., *Les territoires ruraux en France. Fracture territoriale ou nouvelles dynamiques ?* Paris, Association Population & Avenir, « Populations et territoires », 2023, p. 103-128. [\[En ligne\]](#)
- VIGARIE A. (1985) « L'apport du colloque à la notion de désenclavement ». In: *Cahiers du Centre nantais de recherche pour l'aménagement régional*, n°26, 1985. Actes du Colloque Désenclavement et aménagement régional et local - Nantes, novembre 1984. pp. 155-157. page 156 [\[En ligne\]](#)
- WOESSNER R. (2022) « Les territoires français face à la mobilité. Des inégalités croissantes dans les réseaux de transport ? », *Les Analyses de Population & Avenir*, 2022/5 (N° 42), p. 1-26. [\[En ligne\]](#)