

LES APPORTS DE FRANÇOIS PLASSARD À L'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE

ALAIN BONNAFOUS
Premier directeur du LET
PIERRE-YVES PÉGU
Directeur du LAET

Notre collègue François Plassard, ancien directeur de recherche au CNRS, s'est éteint le 9 mai dernier à l'âge de 79 ans. Ces quelques lignes ne sont pas seulement écrites pour respecter la tradition universitaire de l'hommage dû à un gros calibre scientifique ; c'est aussi une réflexion sur ce qu'ont été les évolutions de la recherche en économie des transports à partir des années 1970, tant il est clair qu'il en a été l'un des acteurs les plus novateurs.

Le thème majeur de ses recherches a été celui du rôle de l'offre de transport sur le développement régional. Avant de livrer en 1976 l'ouvrage qui fait référence en la matière, *Les Autoroutes et le développement régional*¹, il était coauteur de deux articles d'un numéro spécial de la *Revue économique* sur le thème « Aménagement de l'espace et transports routiers² ». Ce numéro spécial mériterait un détour tant il témoigne de ce qu'ont été les avancées méthodologiques de la recherche française en transport dans cette période. On y trouve par exemple l'article de Gérard Koenig qui est tout bonnement le premier papier qui établit la relation théorique entre le calcul économique et les indicateurs d'accessibilité.

UNE MAÎTRISE SINGULIÈRE DES STATISTIQUES MULTIDIMENSIONNELLES

Pour revenir aux contributions de François Plassard dans ce numéro, il convient de souligner que ce sont les toutes premières publications qui traitaient les observations spatiales par analyse de données, qu'il s'agisse de typologies diachroniques (avant et après les mises en service) ou d'analyses factorielles spatialisées. Cela peut paraître aujourd'hui banal dans la mesure où les logiciels disponibles d'analyse de données peuvent être aisément utilisés, même par un chercheur qui n'en connaît pas les fondements. Dans les années 1970, il en allait tout différemment car cela impliquait que ce dernier commence par concevoir et écrire le logiciel. C'est

ainsi que François Plassard a dû développer des logiciels spécifiques, en particulier un logiciel très performant de typologie, au sens d'une classification ascendante. Ce programme était par exemple marqué par quelques ruses méthodologiques proposées au même moment par les statisticiens qui ont développé les méthodes dites « des nuées dynamiques ».

Ces innovations méthodologiques ont incontestablement enrichi le Laboratoire d'économie des transports d'une tradition d'analyse quantitative et de modélisation qui imprègne aujourd'hui encore les travaux du laboratoire devenu le LAET.

Outre ces dimensions méthodologiques, les travaux de François Plassard ont mis en évidence le caractère non automatique des effets structurants des infrastructures de transport sur la localisation des activités économiques. Envisagées bien souvent comme « dispensatrices de richesses », les infrastructures de transport ont des effets conditionnés par des potentialités de développement préexistantes qu'il s'est efforcé d'identifier. Elles ont aussi parfois des effets inattendus, comme il a pu l'établir dans le cas de l'autoroute A7 dans la vallée du Rhône. Ses études rétrospectives ont comparé les évolutions des territoires avant et après la mise en service (achevée en 1968). La période *ex ante* a été marquée par un fort développement des activités sur des axes perpendiculaires à la nationale préexistante, tant cette nationale 7 était saturée. Des encombrements permanents avaient ainsi dissuadé les implantations nouvelles sur ses rives et les

NOTES

1. Plassard F., *Les Autoroutes et le développement régional*, *Economica et PUL*, 1977.
2. Numéro spécial de la *Revue économique*, 1974.



avaient repoussées sur des axes des vallées alpines. La période *ex post* a vu le trafic de la route nationale s'effondrer et ses encombrements disparaître. Elle est donc redevenue l'axe attractif qu'elle avait été jusqu'aux années 1950. Ainsi, là où spontanément on pouvait s'attendre à des implantations concentrées à proximité des échangeurs, une dispersion très linéaire a pu être observée.

“ L'unité d'observation n'est plus alors un déplacement d'un point à un autre mais la succession d'activités qui se distribuent, selon une certaine logique, entre le domicile et d'autres lieux de l'espace urbain. ”

De même qu'était inattendu ce qu'il faut bien considérer comme des effets structurants négatifs sur la rive droite du Rhône. Les traitements statistiques de François Plassard y ont décelé des signes de stagnation économique qu'il a pu confirmer par des entretiens avec des acteurs locaux. « L'autoroute est de l'autre côté, nous, nous sommes maintenant loin de tout » s'est révélé un thème fréquent. À quoi bon dès lors développer des zones d'activité dont personne ne voudra ?

DE L'ÉTUDE RÉTROSPECTIVE À L'IDÉE D'OBSERVATOIRES PERMANENTS

Cette expérience et les travaux de terrains qui ont pu confirmer et enrichir ses analyses statistiques ont aussi convaincu François Plassard des limites que pouvaient avoir les études rétrospectives. La furtivité de l'information, les altérations de la mémoire des acteurs ou encore l'évaporation de certaines données l'ont persuadé que ces difficultés pourraient être mieux surmontées en mettant en place des observatoires permanents dans les territoires irrigués par des infrastructures nouvelles. Les analyses menées par les observatoires installés à l'occasion de la mise en service d'autoroutes ou de lignes ferroviaires à grande vitesse trouvent ainsi leur origine dans ses travaux. Il a en effet conçu et mis en œuvre le premier observatoire permanent des effets d'une nouvelle autoroute sur le triangle Lyon-Chambéry-Grenoble au milieu des années 1990.

NOTES

3. PUL, 1981.

4. Comme en témoigne la recension de ses publications: https://scholar.google.com/scholar?hl=fr&as_sdt=0%2C5&q=Fran%3%A7ois+Plassard&btnG

Les capacités de François Plassard en matière de traitement original de la donnée statistique lui ont également permis de participer activement à l'émergence du paradigme inédit de la mobilité qui a surgi dans cette même période, qui est aujourd'hui complètement admis et qui consiste à considérer que la mobilité quotidienne peut être conçue comme la conséquence d'un programme d'activité et de son inscription dans l'espace. L'unité d'observation n'est plus alors un déplacement d'un point à un autre mais la succession d'activités qui se distribuent, selon une certaine logique, entre le domicile et d'autres lieux de l'espace urbain.

Comme cela se produit fréquemment en matière de recherche, plusieurs équipes européennes ont réalisé en même temps des enquêtes de comportement fondées sur des programmes d'activité à Oxford, à Paris (l'IRT puis l'INRETS) ou à Lyon. Dans ce dernier cas, la recherche du LET a permis d'effectuer des enquêtes *ex ante* et *ex post* liées à la mise en service du premier métro de Lyon en 1978 et a donné lieu à l'un des ouvrages qui ont jalonné ces nouvelles approches de la mobilité (*Mobilité et vie quotidienne*³) et dont François Plassard était l'un des auteurs.

Au milieu des années 1990, François Plassard a quitté le LET pour diriger une autre équipe de recherche de l'ENTPE à la demande de la direction de l'école: le Laboratoire de recherches interdisciplinaires ville, espace, société (RIVES) auquel il a apporté un nouveau souffle et qui est aujourd'hui l'une des composantes de l'unité mixte de recherche du CNRS « environnement, ville, société ». Une telle charge administrative entrave évidemment les activités de recherche mais il a maintenu un rythme de publication⁴, jusqu'à sa retraite, digne de sa réputation scientifique.

Outre la demi-douzaine d'ouvrages et les dizaines d'articles qu'il nous a laissés, c'est la marque de ses apports méthodologiques originaux lors de la gestation du LET et de son développement ultérieur que nous tenions à saluer. ■

