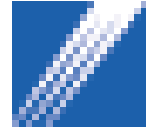




Ingénierie  
du Trafic  
et des  
Systèmes  
d'exploitation



Direction  
Régionale  
de l'équipement

# Impact socio-économique et d'aménagement du territoire des projets routiers et autoroutiers



## Comptes-rendus d'entretiens

Référence : 4Y4056AY

Date de création : 10/01/2005

Version : 1

<b>Présentation générale</b>	<b>4</b>
<b>Comptes-rendus d'entretiens</b>	<b>5</b>
<b>Compte-rendu n° 1 – Mme MESTRE</b>	<b>6</b>
La difficulté à identifier les effets d'A51 dans le Val de Durance	6
Tourisme	6
Zones d'activités	6
Démographie : un processus de croissance se déplaçant vers le nord	7
Concentration des activités agricoles autour de Sisteron	7
Commerce	7
Effets des déviations	7
Organisation du territoire	8
Effets négatifs de l'autoroute	8
Caractéristiques d'une infrastructure autoroutière	8
Les spécificités d'A51	8
<b>Compte-rendu n° 2 – M. CHAPULUT</b>	<b>9</b>
Deux remarques en préambule	9
Les relations autoroutes – territoires : une problématique complexe	9
Une bonne analyse des effets nécessite un bon état des lieux initial	10
L'impératif de l'accompagnement du projet autoroutier par les acteurs du territoire	10
L'utilité de tirer les enseignements des effets d'A51 sur le secteur de Sisteron	10
<b>Compte-rendu n° 3 – M. BERION</b>	<b>11</b>
Pourquoi un observatoire A39 ?	11
Phase 1 : point zéro en 1993	11
Phase 2 : le chantier	13
Phase 3 : après mise en service	13
Pourquoi constate-t-on peu d'effets finalement ?	15
Transposition des résultats de l'A39 à l'A51 :	15
Bibliographie	16
<b>Compte-rendu n° 4 – M. VERMEULEN</b>	<b>17</b>
Quatre types de sources bibliographiques	17
De nombreuses interrogations pour des connaissances encore insuffisantes	17
<b>Compte-rendu n° 5 – M. BAVOUX</b>	<b>19</b>
La problématique des interactions spatio-fonctionnelles entre autoroutes et territoires	19
Représentations, attentes et réalité	19
Typologie des effets potentiels	19
Connaissances acquises et précautions méthodologiques	20
<b>Compte-rendu n° 6 – M. VARLET</b>	<b>22</b>



Trois types de travaux sur les relations autoroutes - territoires .....	22
Quelques exemples de développement des territoires.....	22
Autoroutes et mutations spatiales : la prudence est de rigueur.....	23
L'importance des stratégies d'accompagnement .....	24
Les effets négatifs des autoroutes.....	24
<b>Compte-rendu n° 7 – M. JOIGNAUX.....</b>	<b>24</b>
Organisation de l'entretien.....	25
Références .....	25
Politique de développement local .....	25
Remise en cause de la notion "d'effets" .....	25
L'impact d'une infrastructure de transport .....	25
Méthodologie .....	26
<b>Compte-rendu n° 8 – M. LANGUMIER.....</b>	<b>27</b>
Relations transport - territoires .....	27
Relations transport - territoires .....	27
Remise en cause de la notion "d'effets" .....	28
Les effets positifs ou négatifs .....	28
Quelques exemples d'effets positifs ou négatifs.....	28
Mesures d'accompagnement.....	29
Méthodes .....	30
Dernière publication.....	30



# Présentation générale

---

La réalisation du rapport s'est appuyée sur une série de huit entretiens auprès de spécialistes de l'analyse des relations transports / territoires

Chacun des contacts a fait l'objet d'un compte-rendu.



# Comptes-rendus d'entretiens



## Compte-rendu n° 1 – Mme MESTRE

<b>Fonction</b>	<b>Maître de Conférence à l'IUT de Toulon et du Var</b>
<b>Organisme</b>	<b>IUT de Toulon et du Var</b>
<b>Date de l'entretien</b>	<b>16 / 11 / 2004</b>

### La difficulté à identifier les effets d'A51 dans le Val de Durance

- Mme MESTRE a réalisé une thèse de Géographie portant sur l'axe durancien
- En préambule, elle souligne, prenant pour exemple le cas de l'évolution démographique, la **difficulté à distinguer les effets liés à l'autoroute A51 des effets liés à la dynamique de la vallée de la Durance**
- Certains phénomènes ont été accentués dès la mise en service de l'autoroute. Ce fut évident pour les activités qui rentraient dans le discours politique<sup>1</sup> : aménagement de zones d'activités, de zones industrielles (une vingtaine concernées)
- L'une des caractéristiques d'A51 : son aménagement en trois temps
- L'entretien a été organisé selon une vision thématique.

### Tourisme

- Pendant longtemps, l'étape était Sisteron
- **Lorsque l'autoroute a rejoint Tallard, la fréquentation a augmenté à Tallard**
- Les touristes se sont mis à arriver davantage le vendredi soir que le samedi
- Il serait utile d'évaluer si les touristes vont plus loin qu'auparavant, depuis la mise en service de l'autoroute
- A l'horizon de l'aménagement de l'ensemble de l'A51, le milieu touristique craint de voir partir la clientèle vers les Alpes du Nord. En réaction, les stations ont entamé un programme de modernisation (en cours) de leurs équipements pour renforcer leur attractivité.

### Zones d'activités

Les effets de l'aménagement des zones d'activités ont été analysés sur le secteur de Peyruis :

- **Effets à court terme** : remplissage et agrandissement de ZA en raison de délocalisation des entreprises locales  
Exemple : les abattoirs de Sisteron sont le fruit d'un regroupement de plusieurs abattoirs existant par ailleurs.
- **2-3 à 5 ans** : les petites entreprises de l'arrière-pays ont quitté leurs villages d'origine au profit d'une concentration près des diffuseurs autoroutiers.

<sup>1</sup> Le discours politique a été analysé à travers les productions des Municipalités et les diverses procédures d'aménagement en accompagnement de l'autoroute.



---

Peu d'entreprises en provenance de l'extérieur de la région ont été identifiées.

- **A long terme** : peu d'évolution.

---

### Démographie : un processus de croissance se déplaçant vers le nord

Le processus de croissance démographique se déplace vers le nord au fur et à mesure de l'évolution du tracé d'A51 :

- 1982-1990 : Dynamisme démographique dans les secteurs de Manosque et la partie sud du val de Durance
- 1990-1999 : croissance démographique davantage au nord (Gap, Digne, Briançon)

**Le développement de l'urbanisation s'opère donc corrélativement à l'avancement dans la réalisation de l'axe autoroutier.**

---

### Concentration des activités agricoles autour de Sisteron

- Avant la mise en service d'A51 :
  - l'autoroute traversait des vergers (pommes, poires),
  - le système agricole était assez morcelé,
  - les agriculteurs étaient âgés,
  - les exploitations étaient de petite taille.
- Avec l'aménagement d'A51, la SAFER, la Chambre d'Agriculture et la société d'autoroutes ont négocié un protocole – notamment avec les services fiscaux – afin de définir les conditions de réparation pour les préjudices causés. En conséquence, **le ressenti vis-à-vis d'A51 est plutôt positif de la part de la profession agricole.**
- **Depuis la mise en service** :
  - **de nouvelles installations frigorifiques** (pour les fruits) se concentrent dans le carrefour Buech / Durance,
  - **le système agricole est mieux organisé** (parcellaire notamment).

---

### Commerce

Deux phénomènes ont été enregistrés :

- **Une remontée de l'installation de grandes surfaces commerciales du sud vers le nord** au fil de la construction de l'A51.
- **L'autoroute semble expliquer une partie de la disparition des commerces intermédiaires, et parallèlement le développement de zones d'activités de taille importante à proximité des diffuseurs autoroutiers.**

---

### Effets des déviations

- **Rénovation de l'espace urbain de certaines communes** du fait de la diminution du transit
- **Effets positifs sur Sisteron** par exemple, située à proximité de l'autoroute
- **Allongement de la durée de saison touristique.**



---

## Organisation du territoire

- **Renforcement des fonctions résidentielles de l'axe.**  
Un certain nombre d'actifs résident à Manosque et travaillent sur Aix-Marseille.
- **Renforcement de la polarisation** pour la population, les services médicaux, l'université.
- **Fracture de la région :**
  - Le sud de Gap attiré par Marseille
  - Le nord de Gap attiré par Grenoble ou l'Italie (Turin pour l'aéroport).

---

## Effets négatifs de l'autoroute

- **Coupure du territoire** : la partie ouest de l'autoroute se développe davantage que la partie est
- **Polarisation** : certains territoires échappent au dynamisme
- **Fermeture d'établissements sur les anciens itinéraires** (stations-service, hôtels, restaurants).

---

## Caractéristiques d'une infrastructure autoroutière

- un potentiel de développement
- pas de retombée automatique
- nécessité d'un accompagnement
- importance du dynamisme économique des régions avant l'arrivée de l'autoroute (en positif ou en négatif).

---

## Les spécificités d'A51

- zone de montagne
- faible densité de population
- outils d'aménagement du territoire ou mode de facilitation des trajets entre grandes villes
- l'autoroute est un moyen de promotion touristique de la région. La question des villes-étape mériterait d'être approfondie.





## Compte-rendu n° 2 – M. CHAPULUT

<b>Fonction</b>	<b>Ingénieur Général des Ponts-et-Chaussées</b> <b>Membre de la section économique du CGPC</b>
<b>Organisme</b>	<b>Conseil Général des Ponts-et-Chaussées</b>
<b>Date de l'entretien</b>	<b>19 / 11 / 2004</b>

### Deux remarques en préambule

M. CHAPULUT formule en préambule deux remarques :

1. Sa bonne connaissance personnelle de l'A51,
2. Sa vision des bilans LOTI, qui globalement livrent une approche insatisfaisante des relations directes et causales entre infrastructures et effets socio-économiques.

### Les relations autoroutes – territoires : une problématique complexe

**Il convient d'être prudent lors de l'analyse des effets des infrastructures de transport sur les territoires.**

**Identifier les effets d'une autoroute est particulièrement complexe, à l'exception de certains impacts évidents, tels :**

- La disparition des stations-service le long d'une infrastructure lorsque celle-ci est doublée par la mise en service d'une autoroute
- La disparition de certains lieux de restauration sur les anciens axes principaux de desserte.

Reste que la mise en service d'une autoroute agit sur les territoires à travers une concentration, une polarisation des activités économiques.

Parallèlement, la population a davantage tendance à se desserrer.

En conséquence, on assiste à une intensification des migrations domicile-travail.

Dans le cadre des analyses, **deux éléments nécessitent une prise en compte :**

- **Le facteur temps.** La difficulté réside dans la fréquente inexistence de points de référence, indispensables quant à une bonne évaluation des effets d'une infrastructure.
- **L'espace d'étude.** Il s'agit d'observer les relations infrastructures – territoires « au bon endroit », c'est-à-dire sur les territoires les plus pertinents, et à la bonne échelle.

**Certains dispositifs, tels les observatoires autoroutiers, traitent des relations autoroutes – territoires.**

Etant donné les ressemblances entre A51 et A84, M. CHAPULUT renvoie à la consultation du dispositif mis en place par la DRE Basse-Normandie (Observatoire d'A84).

Remarque : Après avoir contacté le service en question, le cabinet ISIS a

---

constaté que les premiers résultats portent sur le volet trafic-transport. Les analyses socio-économiques n'ont pas encore démarré.

---

**Une bonne analyse des effets nécessite un bon état des lieux initial**

**L'une des conditions majeures d'un bon bilan LOTI ex-post, ou d'une bonne analyse des effets d'une autoroute sur un territoire, est l'existence d'un bon bilan ex-ante.**

Avant mise en service, il est essentiel d'étudier l'éventail des possibilités de développement des futurs territoires desservis.

Au niveau des APS il serait intéressant de disposer d'une analyse des risques / opportunités liés à un projet d'infrastructure.

---

**L'impératif de l'accompagnement du projet autoroutier par les acteurs du territoire**

M. CHAPULUT insiste sur **l'importance des démarches d'accompagnement de l'infrastructure de la part des acteurs du territoire.**

**Il est nécessaire, avant la construction, de déterminer les objectifs vraisemblables, souhaitables en termes de développement socio-économique et de réfléchir aux modalités d'accompagnement** en prenant les précautions d'usage sur les pas de temps à considérer (divers horizons).

Pour exemple, il est nécessaire que les principales agglomérations susceptibles d'être desservies par A51 (Gap, Serres, Larnage-Montéglin) puissent formuler des trajectoires d'évolution ainsi que des projets. Le volet touristique semble aussi nécessiter une réflexion.

**Il convient de décliner le questionnement de la façon suivante :**

- **Que veut-on ?**
- **Que ne veut-on pas ?**
- **Que peut-on raisonnablement faire ?**

---

**L'utilité de tirer les enseignements des effets d'A51 sur le secteur de Sisteron**

Selon M. CHAPULUT, **il est important que dès à présent les territoires susceptibles d'être desservis par l'A51 identifient leurs perspectives de développement en relation avec la future desserte autoroutière.**

Il préconise de réaliser 5 ou 6 entretiens auprès d'acteurs du territoire du secteur de Sisteron afin de tirer les enseignements de l'arrivée de l'autoroute sur ce territoire.



## Compte-rendu n° 3 – M. BERION

<b>Fonction</b>	<b>Maître de Conférence, Directeur de l'observatoire A39</b>
<b>Organisme</b>	<b>Laboratoire Théma UMR 6049 CNRS / Université de Franche-Comté</b>
<b>Date de l'entretien</b>	<b>08 / 11 / 2004</b>

### Pourquoi un observatoire A39 ?

- Pour comprendre les processus de changement ou de stabilité
- Approche systémique
- Volonté de classer les changements selon les causalités directes (par exemple : basculement de trafic, qualification paysagère)
- Effets d'acteurs pour une valorisation (acteurs politiques ou d'aménagements avec les stratégies de développement, d'aménagement de zones d'activités, de promotion territoriale, mise en réseau de villes).
- Mise en évidence de l'attitude de l'industrie des travaux publics (effets directs et effets d'acteurs)
- Effets des usages (Cf. Travaux du LET) : ne pas confondre attractivité et accessibilité
- Idée directrice : comment les personnes utilisent l'autoroute pour se déplacer ?
- Intérêt d'une analyse à petite échelle : mise en évidence également des effets négatifs.

### Phase 1 : point zéro en 1993

- **Territoire essentiellement rural.** Seules 3 villes sont directement concernées par le linéaire de l'A39 : Dole, Lons-le-Saunier, Bourg-en-Bresse
- **Territoire marqué par une économie industrielle** urbaine qui se relève de la crise des années 70 et 80.
- **Paysage industriel de grands établissements structurants** (RVI à Bourg-en-Bresse, Solvay et ITT à Dole, Franche-Comté Industrie à Lons-le-Saunier)
- Une **industrie agro-alimentaire** bien présente actuellement mais qui était un peu obsolète en 1993
- **Faible croissance économique et démographique** (légère augmentation depuis 1975)
- **Transport : un axe méridien** : la RN 83 et une ligne ferroviaire électrifiée seulement en 1993/1994.
- **Fonction de carrefours** :



- Bourg-en-Bresse : RN83 / A40 et future A39
  - Dole avec le Haut-Jura
  - Lons-le-Saunier : fonction de moindre importance avec la RN 78
- Un **territoire non enclavé au final**. De nombreuses déviations ont été réalisées sur la RN83 : Arbois en 1986 par exemple.
- **Trafic :**  
Le nord de Lons-le-Saunier (15 000 véhicules/j) : une fonction de transit importante avec 20 % de PL ayant pour origine ou destination la région parisienne, la Lorraine, l'Allemagne, l'Italie du Nord. Les PL venant d'Europe de l'Est sont peu nombreux avant mise en service de l'A39.
- **Circulation : un contexte difficile**
    - Projet A39
    - Canal Rhin-Rhône ( mise en place de stratégies au niveau de Dole)
    - TGV Rhin-Rhône
    - Aérodrome Dôle/Tavaux qui empêche le développement d'un aéroport Dijon/Besançon
- **Aucune cohésion des territoires** : l'A39 concerne 3 départements et 3 régions et il s'agit de la politique du « chacun pour soi ». Les tensions interdépartementales sont importantes car chacun veut valoriser son diffuseur. SAPRR a du d'ailleurs construire 2 diffuseurs à 10 km l'un de l'autre.
- **Politique de valorisation :**
    - Une action fonctionnelle : investissement sur routes secondaires pour mieux desservir et renforcer la sécurité mais par contre pas d'aménagement de route en direction des départements voisins.
    - Aménagement des aires de services qui doivent avoir un rôle de « vitrines des départements ». Cette volonté a d'ailleurs suscité la création d'une association et d'un syndicat mixte dans le département du Jura.
- **Valorisation par des zones d'activités :**
    - mise en place de plusieurs mesures en faveur du développement à proximité des diffuseurs
    - accord entre grandes collectivités, municipalités et communautés
- **Anticipation plus accentuée de certains en considérant que l'A39 est un projet parmi d'autres**
    - Exemple de Louhans qui avant l'ouverture d'A39 connaissait une perte d'emplois importante. La volonté a été donc de diversifier son tissu économique
    - Volonté de favoriser les entreprises locales. Citons à l'échelle du canton la création par exemple d'une Maison d'Entreprises.



- Exemple de Poligny qui a préféré avoir un projet d'extension de sa ZA initiale au lieu de construire une nouvelle ZA au niveau du diffuseur de Bersaillin comme c'était prévu à la base. Au total, la ZA créée en 1970 a connu une extension de 30 ha soit un doublement de sa superficie
- Attitude par rapport à l'activité logistique. Selon une enquête, les entreprises ne se sentent pas enclavées, une grande partie fonctionne en flux tendus. Concernant la position des instances locales, on observe « le non au tout logistique ».
- **Politique : élément de compétition** . Beaucoup de politiques imaginent que les entreprises vont venir s'implanter toutes seules sur leurs territoires. C'est très illusoire : ils sont persuadés des effets structurants d'une grande infrastructure de transport.

---

### Phase 2 : le chantier

- 120,65 Meuros (791 MF) consacrés à la construction de l'A39 ont été redistribués sous une forme ou sous une autre, dans le tissu économique des départements de l'Ain, du Jura et de Saône-et-Loire.
- Apport local : 1.1 M euros (7,2 MF) par kilomètre d'autoroute ou 414 euros (2 716 F) par habitant de la zone A39 ou encore 92 euros par habitant de chacun des départements traversés.
- Bien qu'en volume les retombées peuvent paraître importantes, elles restent très diluées dans l'appareil économique. Il n'y a pas eu d'effet d'entraînement durable sur l'activité des entreprises et leur emploi.

---

### Phase 3 : après mise en service

- **Agriculture :**
  - Gros impact des remembrements : 16 000 ha remembrés mais dans un contexte particulier. Les territoires bressans étaient par exemple peu remembrés avant le projet A39 : l'A39 a donc constitué un élément déclencheur. Au final, il a été remembré 60 % de terrains en plus de l'exigence du projet A39. On notera qu'il est facturé seulement une partie des travaux de remembrements au projet A39 : il n'y a donc pas d'effet exclusif d'A39.
  - Changement du paysage. On note qu'il est davantage ressenti d'effets négatifs liés à la politique de remembrement générale qu'au linéaire de l'autoroute (effort paysager important).
  - Position des agriculteurs : assez satisfaits de l'A39 puisque le projet a déclenché une politique de remembrement importante. Les indemnités étaient classiques mais ne sont pas négligeables au final pour les agriculteurs. Les exploitants qui avaient perdu une bonne partie de leurs terrains suite aux acquisitions de l'A39 ont finalement vu leurs exploitations doubler en superficie.
- **Développement économique :**

Après une situation négative dans les années 90, on constate une certaine



---

prospérité autour de 3 grandes adaptations :

- Rattrapage des activités tertiaires à Dole / Lons-le-Saunier / Bourg-en-Bresse : grande distribution, activités commerciales.
- Industrie qui se modernise et donc qui pérenise ses emplois toutes branches confondues,
- Développement de l'industrie agro-alimentaire qui a changé de physionomie : accélération des mises aux normes européennes. Si l'A39 contribue à l'amélioration de l'acheminement des marchandises, son rôle n'est pas significatif au final.

- **Les zones d'activités :**

- Doublement du parc des ZA directement lié à l'A39. On passe de 880 ha en 1989 à 1 500 ha en 2004 ; de plus, 200 ha sont encore en projet.
- Leur localisation :
  - 400 ha ont été ouverts en entrée des 3 principales villes : remplissage correct
  - Entre entrée de ville et diffuseur : remplissage intermédiaire
  - A proximité des diffuseurs : remplissage médiocre.

Il faut donc un potentiel pour un taux de remplissage significatif.

Qui s'installe ? : pas de grands établissements mais beaucoup d'entreprises des environs. Néanmoins pas de constat de transfert de la montagne vers la plaine.

- **Usages de l'A39 :**

- très significatif aux heures de travail,
- Dissymétrie des déplacements : usage de l'autoroute le matin et nationale le soir
- Enquête de 1999 : le motif premier concerne les mobilités domicile/travail car effet de nouveauté
- Enquête de 2002 : le motif premier concerne les affaires professionnelles
- A39 : effet de délestage fort c'est-à-dire que les PL utilisent beaucoup l'A39 ; la circulation des VL sur la nationale est donc améliorée.

- **Opinion des Entreprises :**

- A39 comme un outil de travail
- Extension de l'aire d'influence du bassin géographique où Bourg-en-Bresse bénéficie de Lyon et Dole de Dijon

- **Foncier :** pas d'impact sur le lotissement : il existe une dynamique péri-urbaine stricte. L'A39 n'a pas de propriété péri-urbaine, les distances entre villes sont trop importantes. Seul le réseau secondaire est vecteur



---

de péri-urbanisation.

- **Résidences secondaires.**
  - Contexte initial : la Bresse est une région peu peuplée au sein de laquelle on trouve beaucoup de maisons isolées. Dans les années 80 et 90 : pression conséquente par les lyonnais et les suisses. L'ouverture de l'A40 a d'ailleurs favorisé ce phénomène.
  - Avec A39 : le phénomène de résidences secondaires se tasse car saturation du parc (peu de disponibilités). De plus la dynamique de péri-urbanisation fait que l'habitat considéré autrefois comme résidence secondaire est dorénavant utilisé comme résidence principale.
  - Constat : les propriétaires des résidences secondaires sont essentiellement des lyonnais et des dijonnais. Ces conclusions sont tirées d'une enquête auprès des services fiscaux et des mairies (possible uniquement pour les petites communes).
- **Tourisme** : pas de changement significatif
  - Pas de changement au niveau de l'accès aux stations de sports d'hiver. L'A39 ne fait pas gagner de temps car la clientèle provient essentiellement de la région parisienne et du Nord Pas-de-Calais.
  - Mise en place d'une signalétique des stations sur l'autoroute.
- **Mesures d'accompagnement** :
  - Deux grandes opérations sont menées au niveau des aires de service : l'aire du Jura et l'aire du Poulet de Bresse.
  - Action au niveau du remembrement.

---

**Pourquoi constate-t-on peu d'effets finalement ?**

- Frontières départementales puissantes : pas de coopération, de synergie de projets : territoires de marges. Ce constat transparaît au moment de l'étude de mobilité : la gravitation se fait par appartenance à l'aire urbaine.
- Frontière joue doublement puisque : département et région
- Chaque pôle s'inscrit dans un système de relations : Bourg-en-Bresse / Lyon
- Pas de connexion entre les 3 pôles du linéaire

***Rôle donc marginal de l'A39, l'effet réel de l'A39 se joue à une autre échelle : le transit***

---

**Transposition des résultats de l'A39 à l'A51 :**

- Oui au niveau méthodologique à condition de bien les délimiter
- Non au niveau des conclusions car A39 est un territoire de marges
- A51 : une liaison particulière du fait :
  - des barrières physiques : 2 pôles aux extrémités et rien entre. Il



---

semblerait que cela soit négatif au niveau du développement économique et positif en matière de tourisme.

- Il faudra aborder le problème d'irrigation des prairies car la bonne qualité est un bien rare. De chaque côté du col : un sol humide et un sol sec.
- Bien regarder la portée géographique des flux pour évaluer en quoi les nouvelles circulations s'organisent. cf méthodologie abordée sur A77, A89 (Observatoire touristique : voir JAMOT), A10 (Observatoire du SETRA) où avait été constaté un abaissement des temps de parcours à travers un lourd travail d'enquête de circulation. (cf DANZANVILLIERS).
- Problématique du tourisme : savoir ce que l'on veut regarder (quels sont les instruments disponibles et les plus efficaces : outils normalement intéressants en région PACA (plus qu'en Franche-Comté). Voir le tourisme commercial : location des hébergements.
- Phénomène des résidences secondaires : beaucoup de développement de résidences secondaires dans la Durance Voir les effets au niveau de la vallée de la Brèche.

---

## Bibliographie

- GEOCARREFOUR : volume 77, N°1 : Autoroutes, acteurs et dynamiques territoriales
- Revue Sud-Ouest numéro 12, décembre 2001, Autoroute : recomposition territoriale
- Dernier livre de F. PLASSARD plus celui de 1990
- Thèse de C. MESTRE – GONGUET : 1999 : « La vallée la Durance à l'amont de Pont-de-Mirabeau, Analyse spatiale et effets de l'axe de communication en voie de développement », thèse, université de Provence, Aix-Marseille I, 495 p.
- Thèse de P. BERION (01/1996) : cas de l'A39
- Thèse de M.A. LANNEAUX (11/1996) : cas de l'A39
- Thèse de N. PETITJEAN (03/2003) : cas de l'A39
- Thèse de E. FAIVRE (12/2003) : cas de l'A39
- Guy JOIGNAUX : directeur de recherches INRETS
- Documentation Française : 2003 BURMEISTER sur les concepts de proximité, entreprises et territoires (p. 111 à 131).





## Compte-rendu n° 4 – M. VERMEULEN

<b>Fonction</b>	<b>Responsables études socio-économiques</b>
<b>Organisme</b>	<b>DATAR</b>
<b>Date de l'entretien</b>	<b>02 / 12 / 2004</b>

### Quatre types de sources bibliographiques

M. VERMEULEN nous a fait part dans un premier temps de quelques références bibliographiques :

- B. FRITSCH
- Economie géographique : R. PRUD'HOMME pour les approches macro-économiques
- Observatoires autoroutiers : A77, A10, A39
- Travaux récents de M. POULIT : analyses à partir des PIB par actifs.

D'autres références peuvent être citées :

- Revue « Cahiers scientifiques du transport n°36 / 1999 pp 69-85
- O. HEDDEBAUT, Grandes infrastructures de transport et territoires, Colloque des 8-9 juin 1995, Actes INRETS n°60 / juin 1997.

### De nombreuses interrogations pour des connaissances encore insuffisantes

- Quelles sont les types d'organisations des territoires qui bénéficient le plus des infrastructures autoroutières ?  
Selon la DATAR, il s'agit des Pays et des SPL.

- Les infrastructures de transport sont-elles le vecteur d'aménagement du territoire ou de démantèlement du territoire ?

Certains territoires ont profité de l'aménagement du réseau autoroutier. D'autres ont subi des difficultés depuis, à l'image du Choletais.

Effets des travaux, effets sur les ZA, sur les entreprises.

- Quelles sont les conséquences de l'arrivée d'une autoroute pour les territoires ?

D'où proviennent les entreprises venant s'implanter près des diffuseurs autoroutiers ?

Qu'est-ce qui assure le maintien des entreprises sur un territoire ?

La présence d'une autoroute y contribue-t-elle ?

Pour la DATAR, il est important de prendre en considération ce que font les acteurs en dehors des infrastructures. La DATAR prône les SPL.



---

La présence d'une infrastructure autoroutière apparaît comme une des composantes du développement des territoires, comme une condition nécessaire au développement, mais non suffisante.

L'autoroute permet cependant la modernisation des entreprises, la délocalisation, la réorganisation.

Il serait cependant intéressant de connaître la part des entreprises nouvelles dans l'ensemble des implantations à proximité des diffuseurs.

Les effets des autoroutes sur le tourisme sont parmi les plus clairs à identifier.

Selon M. VERMEULEN, le seuil des 20 km, pris en compte pour évaluer les effets des autoroutes sur les territoires, est réducteur. Il serait intéressant de disposer d'informations relatives aux territoires plus lointains.



## Compte-rendu n° 5 – M. BAVOUX

<b>Fonction</b>	<b>Professeur de Géographie à l'Université de Bourgogne</b>
<b>Organisme</b>	<b>Laboratoire de Géographie THEMA – CNRS</b>
<b>Date de l'entretien</b>	<b>09 / 12 / 2004</b>

### La problématique des interactions spatio-fonctionnelles entre autoroutes et territoires

Selon J.J. BAVOUX, au lieu de parler « d'effets des autoroutes sur les territoires », on doit avant tout parler :

- d'interactions spatio-fonctionnelles,
- de congruence (cf. OFFNER),
- d'effets parallèles interactifs entre deux phénomènes.

### Représentations, attentes et réalité

J.J. BAVOUX formule plusieurs remarques :

- On observe des écarts entre les représentations et la réalité,
- Il faut être prudent sur la généralisation des relations autoroutes – territoires : nombreux sont les exemples et contre-exemples,
- L'autoroute constitue une conditions nécessaire au développement, mais non suffisante,
- On observe d'autant plus d'effets positifs lorsque le terrain est préparé, mais ce n'est pas toujours une condition suffisante,
- Certains effets sont parfois visuels, à l'image des hôtels implantés à proximité des diffuseurs autoroutiers (mutations des emplois, délocalisation),
- Le mythe de l'autoroute relève de la dimension politique.

### Typologie des effets potentiels

- Chantier :
  - Il génère des créations d'emplois
  - Il profite surtout aux principales entreprises
  - profite relativement peu au niveau local.
- Structuration du territoire ; l'autoroute implique :
  - Un effet de coupure
  - Une accélération du remembrement des communes traversées
  - Un rétablissement d'infrastructures
  - Des effets négatifs sur l'environnement
  - Des effets ambigus sur l'archéologie : positifs pour les découvertes, stérilisateurs pour la perspectives de fouilles sous l'infrastructure.



- 
- Activités ; l'autoroute agit sur :
    - Le déplacement / recomposition du tissu d'activités, avec processus de concentration.
    - La réorganisation interne des entreprises.
    - La conjonction ville / autoroute : effets profitables surtout sur aux diffuseurs périurbains
    - Les effets de banalisation : de plus en plus de territoires sont desservis
  - Dans le cadre de sa thèse, J.J BAVOUX avait employé une méthodologie à partir du découpage du territoire selon les distances des communes aux diffuseurs autoroutiers (auréoles de 3, 6, 9, 12 km). Quelques conclusions avaient été tirées :
    - Un impact relativement modéré du réseau autoroutier sur les activités de transport,
    - Pas d'effets significatif des autoroutes sur le tissu de cafés et boulangers,
    - Phénomène de moindre recul démographique dans les communes proches des diffuseurs.
  - Tourisme : l'amélioration de l'accessibilité a des impacts sur l'activité

---

### Connaissances acquises et précautions méthodologiques

- Certaines actions apparaissent nécessaires afin de valoriser la desserte :
  - Foncières,
  - Fiscales,
  - Publicitaires / image.
- Des limites sont à attendre des autoroutes en terme de développement économique, en raison de la banalisation des diffuseurs autoroutiers.
- Pendant une longue période, on a cherché à faire sortir les usagers de l'autoroute.  
Depuis quelques années, cette perspective a été abandonnée. On préfère aujourd'hui proposer des services sur les aires d'autoroutes.
- L'autoroute a, pour de nombreux territoires, un effet-tunnel.

A titre d'illustration, l'autoroute modifie la vision du paysage, en faveur d'une vision de loin, alors que sur les routes type RN ou RD, la vision s'effectue surtout de près.

- Pour les territoires, l'une des problématiques majeures consiste à tirer profit de l'autoroute (restauration, hébergement sur autoroute).



- 
- L'autoroute induit une diminution relative de l'accessibilité sur les territoires non desservis.

- Les réseaux ne sont parfois pas faits pour relier certaines villes.

L'exemple de Dijon est éloquent à cet égard. A l'écart d'A6 et d'A31, la capitale bourguignonne profite néanmoins de l'accès au réseau.

- Certaines questions demeurent en suspend, telles :
  - Les infrastructures les plus anciennes restent-elles les plus fécondes en matières de développement économiques ?



## Compte-rendu n° 6 – M. VARLET

Fonction	Professeur de Géographie à l'Université de Chambéry
Organisme	Université de Chambéry
Date de l'entretien	15 / 12 / 2004

### Trois types de travaux sur les relations autoroutes - territoires

J. VARLET précise dans un premier temps le fait que la bibliographie existante est maintenant assez ancienne.

On peut distinguer 3 types de travaux :

- Economiques,
- Géographiques,
- Politiques.

- J. VARLET précise que l'approche des économistes repose essentiellement sur les relations transport / développement économique. Les transports sont considérés dans ce cas comme une fonction économique. Les analyses portent sur le rapport entre une fonction économique et un développement économique.
- Les géographes s'intéressent aux relations entre réseaux de transport et territoires : avant, pendant et après le chantier.

Si plusieurs observatoires autoroutiers sont en cours, J. VARLET souligne que peu de productions écrites existent pour certains d'entre eux (A20, A75, A89).

- Le langage politique a longtemps présenté l'autoroute comme une chance pour les territoires :
  - « l'autoroute va nous amener le développement »
  - « l'autoroute va attirer les entreprises ».

Certaines mises au point (J.M. OFFNER, 1993) montrent qu'il ne faut pas confondre le mythe et la réalité.

### Quelques exemples de développement des territoires

- L'utopie (le rêve du géographe !) serait d'observer un territoire au même moment, avec et sans autoroute. Sans cela, il est difficile d'isoler le facteur autoroute dans l'évolution des territoires.
- **L'autoroute amplifie les tendances d'évolution des territoires.**
- **Pour A71 et A89, il apparaît que la notion de développement est différente des attentes. Dans la réalité, l'attente de développement initié par les autoroutes se produit un peu seulement** (hôtels,



---

logistique notamment), **et sous deux formes** :

- Un développement d'abord endogène,
- Un processus de transfert spatial des établissements depuis les quartiers péri-centraux des villes vers les diffuseurs hors des villes ou en bordure.

- **Sur A71, la moitié des emplois des ZA sont apparus entre le point zéro et 7 ans après.** Les évolutions correspondent pour la plupart à des transferts intra-urbains.

La vente de locaux à prix élevés en tissu urbain permet en effet aux entreprises de migrer vers les ZA périphériques proposant des terrains nettement moins chers.

Sans les autoroutes, certaines entreprises auraient périclité.

- **Sur A71, les analyses ont aussi porté sur des territoires situés au-delà du seuil des 20 km.** Les enquêtes ont montré qu'un certain nombre d'entreprises avaient l'intention de partir se rapprocher des marchés porteurs ...

- **Les autoroutes contribuent d'une certaine façon au maintien des activités économiques.** Elles permettent une adaptation économique aux mutations.

15% des emplois supplémentaires comptabilisés sur A71 résultaient d'un développement exogène.

---

**Autoroutes et mutations spatiales : la prudence est de rigueur**

- **Scientifiquement on ne peut pas conclure quant à un éventuel processus de polarisation du territoire dû à l'autoroute.**

Le processus de polarisation signifierait une migration des activités depuis les communes rurales au profit des agglomération urbaines.

- **Typologie des diffuseurs :**

- Les diffuseurs situés à proximité des agglomérations urbaines ont quasiment tous le même développement.
- Les diffuseurs ruraux ne jouent pas un grand rôle.
- Le dynamisme des diffuseurs urbains est souvent fonction de la taille de la ville proche.

- **Temps, autoroutes et territoires**

Tous les observatoires ont fonctionné 10 ans. C'est un moment seulement de l'existence d'une infrastructure autoroutière.

Il faudrait poursuivre les analyses durant 20 ou 30 ans.

- **Autoroutes et zones d'influence des villes**



---

Sans doute les agglomération principales bénéficient-elles d'une extension de leur zone d'influence.

Les villes petites et moyennes situées le long des autoroutes ne connaissent pas réellement ce phénomène (exemples : entre Gannat et Clermont-Ferrand, entre Bourges et Montluçon).

Au niveau des métropoles, il se passe davantage de choses.

---

### L'importance des stratégies d'accompagnement

- F. PLASSARD avait annoncé que **le développement est possible si existent des potentialités locales**.
- Selon J. VARLET, toute attitude attentiste est fortement négative. En cas de volonté, il apparaît des choses.
- L'A71 a vu l'annonce de 3 grands projets :
  - Cité de l'Or (Saint-Amand Montrond) : relance des activités de joaillerie, bijouterie héritées du siècle dernier
  - Biopôle (Clermont – Limagne), en association entre INRA / entreprises.
  - Plate-forme logistique publique de Clermont-Ferrand. Ce dernier projet n'a pas vu le jour à l'heure actuelle, probablement parce qu'il ne bénéficie d'aucun portage politique.
- Sur A89, des effets d'annonce ont été enregistrés au début de la mise en service de l'autoroute.  
Pendant une décennie, on a observé le développement de ZA.  
Le secteur Brives – Ussel est le secteur le plus dynamique. Deux SYMA (Syndicat mixte d'aménagement) ont été montés, en relation avec l'autoroute. L'objectif était de développer l'économie en relation avec la liaison autoroutière.  
Une plate-forme logistique a même été réalisée à Brives.

---

### Les effets négatifs des autoroutes

- Certains lieux ont perdu leur rente de situation (axes traditionnels qui vivaient de restauration, hôtellerie, ...), notamment parce qu'il n'ont pas anticipé l'arrivée de l'autoroute. D'autres ont anticipé et se sont spécialisés.
- Une région est plus accessible, avivant les concurrences entre territoires au détriment des régions non desservies. Certaines stations auvergnates telles Mont Dore, La Bourboule, Super-Besse accueillait une clientèle traditionnellement de l'ouest de la France. L'ouverture d'A71 permet aux touristes de l'ouest d'arriver plus vite dans les Alpes du Nord.

## Compte-rendu n° 7 – M. JOIGNAUX





<b>Fonction</b>	<b>Directeur de recherches à l'INRETS</b>
<b>Organisme</b>	<b>INRETS</b>
<b>Date de l'entretien</b>	<b>08 / 12 / 2004</b>

---

### Organisation de l'entretien

Guy Joignaux a préféré discuter sur des notions, concepts fréquemment évoqués dans le cadre des évaluations autoroutières sachant que les principaux éléments de réflexion qu'il a pu conduire sur le sujet apparaissent dans sa dernière publication, co-rédigée avec Jean-François Langumier d'APRR : « l'expérience des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et quelques enseignements » (2004).

---

### Références

- Dernière publication : G. Joignaux – JF. Langumier : « Les observatoires autoroutiers : l'expérience des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et quelques enseignements, n°46 des Cahiers Scientifiques du transport, 2004.
- « Proximité, circulation et organisation spatiale des processus productifs » in Pecqueur, Zimmermann « Economie de la proximité », Hermès, chapitre 9, 2004, A. Burmeister, Y. Lung. :
- Publications de C. Meunier, chercheur à l'INRETS
- Bibliographie du TRACES

---

### Politique de développement local

La conduite d'une politique de développement local :

- Suscite une masse d'investissements énormes,
- Nécessite une mobilisation marquée de l'ensemble des acteurs locaux,
- Diffère selon les échelles géographiques,
- Sa réussite dépend de l'évolution de la structure économique locale et nationale,
- Sa réussite dépend du potentiel existant.

---

### Remise en cause de la notion "d'effets"

L'impact d'une infrastructure de transport ne peut être dissocié de la dynamique territoriale : mécanismes interactifs. Il est délicat d'affecter tels ou tels effets spécifiquement à une infrastructure nouvelle. La problématique est d'autant plus vraie lorsque celle-ci dessert de grandes agglomérations pour lesquelles les aménagements sont nombreux.

Cf. « Quelles potentialités de développement autour de la route Centre Europe Atlantique ? », rapport pour l'Union des Chambres de commerce du Massif Central, 2002, C. Meunier.

---

### L'impact d'une infrastructure de transport

- Référence à la notion de « multi-actes » et « multi-échelles »
- Une certaine remise en cause de l'impact d'une infrastructure de transport.  
Sa mise en service va davantage :
  - Accélérer,



- 
- Révéler des programmes latents.
  - Nécessité d'une approche systémique pour un évaluation pertinente de l'impact d'une grande infrastructure de transport

---

## Méthodologie

La principale difficulté méthodologique dans l'évaluation de l'impact d'une infrastructure de transport est la définition des échelles spatiales et temporelles.

- ***Définition des échelles spatiales et temporelles***

La pertinence de l'évaluation de l'impact d'une infrastructure autoroutière est tributaire de la définition :

- L'échelle spatiale : bande d'analyse
- L'échelle temporelle. Les effets générés par une nouvelle infrastructure de transport sont différents selon si l'étude est conduite 5 ans ou 15 ans après la mise en service.

- ***Exemple du Tunnel sous la Manche sur lequel l'INRETS a beaucoup travaillé :***

La construction du Tunnel sous la Manche a engendré une série de travaux , aménagements connexes qui ont contribué à l'amélioration générale du maillage routier.



## Compte-rendu n° 8 – M. LANGUMIER

<b>Fonction</b>	<b>Chef de la Mission Prospective et Développement Durable</b>
<b>Organisme</b>	<b>SAPRR</b>
<b>Date de l'entretien</b>	<b>13 / 12 / 2004</b>

### Relations transport - territoires

- Différents modes de transport apportent une accessibilité à différents types de territoires,
- Accessibilité peut être plus ou moins garantie (fiabilité, confort ...)
- Différents types de territoires sont observés :
  - Métropoles,
  - Pôles urbains,
  - Pôles urbains secondaires
  - Pôles récréatifs ou touristiques
  - Espaces ruraux identifiés par F. PLASSARD.

### Relations transport - territoires

Les incidences de la mise en service d'une infrastructure de transport sur les territoires sont plus ou moins intenses :

- **Délocalisation :**
  - Des personnes : périurbanisation,
  - Des marchandises
- **Perception et représentation de l'espace**
- **Attente des dirigeants :**
  - Politiques,
  - Forces vives (CCI, Fédérations, syndicats)
- **Opinion publique :** conditions d'accès peuvent diverger selon les pays (nord et sud de l'Europe)
- **La relation « Transport – territoire » et la géopolitique :**
  - Réseau ferroviaire du XIXème siècle qui a unifié le territoire en France,
  - Même exemple pour l'Europe Centrale (en cours à la fois pour le fer et les routes).
- **Dimension macro-économique :**
  - Sur les grands marchés touristiques (neige et littoral)
  - A l'échelle internationale : géoéconomie
- Tout gouvernement s'efforce de répondre à des opérateurs de transport : « lobbying fer ».



---

## Remise en cause de la notion "d'effets"

- Idée d'effets : une notion trop mécaniste
- L'automatisme des effets générés par une nouvelle infrastructure de transport défendue par les promoteurs publics est remise en cause.
- Une notion d'effets structurants remise en question : « ce qu'on postulait comme effet autoroutier est loin d'être automatique ».
- A l'échelle macro-économique, la formation-l'employabilité-les télécommunications sont des facteurs de gains de production et de développement tout aussi importants que les infrastructures.
- L'évaluation des effets d'une infrastructure de transport est passée d'un schéma mécaniste assez simple à une approche beaucoup plus systémique : « interactions ».

---

## Les effets positifs ou négatifs

- Au premier abord, il est nécessaire d'avoir conscience de qui porte le jugement de valeur sur les effets positifs et négatifs d'une nouvelle infrastructure.
- Postulats de base :
  - Tout développement génère du positif et du négatif,
  - Modification des structures génère quelques perturbations avec des gagnants et des perdants.
- Se rendre compte des apports ou des nuisances

---

## Quelques exemples d'effets positifs ou négatifs

- **Cas de la péri-urbanisation :**
  - Années 1970 (politique de Raymond Barre) : péri-urbanisation autour des grands pôles : accession à la propriété , arbitrage foncier, itinéraire résidentiel. Opinion que le réseau routier français est suffisamment dense pour le développement de la péri-urbanisation.
  - L'idée qu'une infrastructure autoroutière polariserait les arrières-pays et les espaces ruraux est fautive. L'exemple de la densification des espaces ruraux autour de Clermont Ferrand conforte cet état de fait depuis le 19<sup>ème</sup> siècle. La structure de peuplement de la France est réalisée autour des grandes villes et à l'intérieur des vallées. La singularité de la France est le poids de la région Ile-de-France dans le paysage péri-urbain.
- **Effet sur le logement :**
  - Centre-ville : modèle en France où les plus riches résident au centre-ville (observation différente chez les anglosaxons). La structure du logement en France est déterminée par deux facteurs : le prix du foncier et la politique du logement social. En milieu urbain, on notera une augmentation significative du prix de l'immobilier le long des lignes de tramway et aux points de terminus des lignes bus.
  - Notion de « relogement » : afin de pallier à l'auto-ségrégation des plus pauvres, la politique publique tend à désenclaver les quartiers.
- **Effet sur les activités économiques :**
  - Mobilisation de la main d'œuvre par rapport aux pôles d'activités situés à l'extérieur du centre-ville.
  - Plus de circulation de marchandises dans les aires urbaines. Les



---

instances locales ont pris des mesures et engagent des réflexions afin de ne pas subir les nuisances générées par les systèmes productifs. On citera la première zone piétonne initiée par Guichard dans les années 1970 ou encore plus récemment les orientations de la loi SRU sur l'organisation des marchandises dans les aires urbaines.

- **Tourisme :**

- Si les opérateurs de transport du XIX<sup>ème</sup> siècle à savoir les compagnies de chemin de fer ont contribué à l'essor de l'activité touristique, les sociétés d'autoroute n'ont pas eu la même initiative.

Si le gouvernement espagnol considère le tourisme comme un véritable moteur de l'économie, la France a une attitude tout à fait différente par rapport à ce secteur d'activité. Dans les années 60, les seules mesures prises dans ce domaine sont : le « plan Neige », le « plan Littoral ».

A partir du moment où la France est le premier pays en terme d'accueil de touristes étrangers, il est nécessaire d'offrir un réseau de transport à double vocations : une desserte de pôle à pôle et un maillage très fin rendant accessible les espaces ruraux. Pour ce faire, on peut citer les deux postulats suivants : le réseau autoroutier permet de diffuser au sein des communes rurales et le TGV permet des liaisons rapides de pôle à pôle.

- **Conditions pour un développement économique :**

Le développement économique dépend du potentiel existant et de la coopération entre les acteurs publics et privés.

---

## Mesures d'accompagnement

- Nécessité de conduire une réflexion en terme « d'axe ». On citera l'exemple de l'autoroute A77 pour laquelle on constate une concentration des activités logistiques dans le département du Loiret et plus précisément au niveau du pôle orléanais alors que les implantations dans le département de la Nièvre restent très modestes (à peine plus de 100 km au sud).
- Projets d'accompagnement doivent davantage être communiqués par les instances publiques et privées locales.
- Notion de « marketing territorial » : quête du barycentre. Il est nécessaire de surpasser les concurrences territoriales même si celles-ci représentent un stimulant.
- Mieux gérer les règles de financement d'une infrastructure autoroutière
- Politique des « Villages - étapes » : idée qu'un village va se substituer aux services délivrés par les aires de services. Au vu de la croissance des flux, il est nécessaire de réfléchir à l'adaptation des services offerts par ces villages-étapes.
- Signalétiques routières et autoroutières. Si, juridiquement la signalétique doit traiter uniquement la direction et la sécurité, il serait intéressant qu'elle soit utilisée davantage dans la promotion du territoire.
- Nécessité d'un meilleur accompagnement des acteurs locaux. Si la seule instance d'arbitrage concernant la sélectivité des projets d'accompagnement reste la préfecture et plus précisément le SGAR, il serait éventuellement souhaitable de proposer un suivi encore plus



---

précis.

---

## Méthodes

- Remise en question de la qualité des bilans LOTI par la Cour des Comptes qui, en revanche, apprécie le travail des observatoires.
- Approbation de la logique des observatoires autoroutiers par la Cour des Comptes. Ils représentent « une vraie mémoire » de l'impact généré par une infrastructure.
- Par contre, dans le cadre des évaluations autoroutières, toutes les thématiques ne doivent pas être abordées. Il s'agit d'identifier les thématiques les plus stratégiques pour le développement territorial.
- La demande (de plus en plus importante) en évaluation de la rentabilité financière et économique mérite d'être davantage précisée. A quelle terme doit on engager ce type d'analyse.

---

## Dernière publication

*G. JOIGNAUX – JF. LANGUMIER : « Les observatoires autoroutiers : l'expérience des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et quelques enseignements », n°46 des Cahiers Scientifiques du transport, 2004.*

