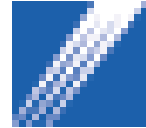




Ingénierie
du Trafic
et des
Systèmes
d'exploitation



Direction
Régionale
de l'équipement

Autoroutes et territoires : quelles relations socio-économiques ?



Rapport d'étude

Référence : 4Y4056AY

Date de création : 10/03/2005

Version : 2

| | |
|--|-----------|
| Contexte général et problématique de l'étude | 4 |
| Objet de l'étude..... | 4 |
| Le projet de liaison Grenoble - Sisteron | 4 |
| Les trois solutions d'aménagement | 4 |
| Objectifs de l'étude..... | 4 |
| Une étude en trois tâches..... | 5 |
| Une problématique complexe | 5 |
| Présentation générale du rapport | 5 |
| Un document pédagogique avant tout..... | 5 |
| Organisation générale du rapport..... | 6 |
| | |
| Infrastructures autoroutières et territoires : des relations complexes | 7 |
| Les manières de poser la question des relations entre infrastructures autoroutières et territoires | 7 |
| Trente années de travaux et une connaissance encore insuffisante..... | 7 |
| Approches macro-économiques et approches micro-économiques..... | 7 |
| Une typologie des effets qui a évolué au cours des 30 dernières années | 8 |
| Infrastructures autoroutières et théories de l'espace..... | 9 |
| Des relations complexes..... | 11 |
| La nécessité de sortir du mythe autoroutier..... | 11 |
| La notion d'effets au conditionnel ou la règle de la non-automaticité..... | 11 |
| Des précautions à prendre | 12 |
| Le rôle joué par les potentialités initiales des territoires concernés | 13 |
| La nécessité des procédures d'accompagnement | 13 |
| | |
| Dispositifs d'observation et méthodologies mises en place : présentation, forces et faiblesses | 15 |
| Les dispositifs d'observation mis en place..... | 15 |
| Le cadre réglementaire..... | 15 |
| Les bilans LOTI..... | 16 |
| Les observatoires autoroutiers | 17 |
| Le cadre méthodologique de référence français et son évolution..... | 20 |
| Le guide méthodologique du SETRA (1988)..... | 20 |
| Les démarches à privilégier..... | 20 |
| Echelles spatiales, échelles de temps | 21 |
| Différentes approches..... | 22 |
| Difficultés méthodologiques et limites de l'analyse des relations autoroutes - territoires..... | 23 |
| | |
| Typologie des impacts des infrastructures autoroutières sur les territoires et outils méthodologiques appliqués | 24 |



| | |
|---|-----------|
| Etat général des connaissances | 24 |
| L'absence de mécanisme | 24 |
| Des contrastes géographiques | 24 |
| Le rôle joué par la dimension temporelle | 25 |
| Autoroutes et structuration des territoires : la controverse | 25 |
| Quelques problèmes de fond | 26 |
| Schéma des principales relations autoroutes – territoires | 27 |
| Tableaux de synthèse des principales relations autoroutes – territoires..... | 28 |
| | |
| Zoom sur un exemple d'infrastructure ressemblant au projet de liaison Grenoble – Sisteron : le cas de l'A39 (Dôle – Bourg-en-Bresse) | 39 |
| Naissance de l'Observatoire A39 | 39 |
| Problématique, position méthodologique et démarche des observations socio- économiques | 39 |
| Entre juillet 1995 et mai 1998 : l'euphorie du chantier..... | 41 |
| Une adaptation immédiate du territoire..... | 42 |
| Un espace en développement mais une valorisation peu coordonnée de l'autoroute par les territoires traversés | 44 |
| L'A39, rayonnement urbain et attraction touristique | 46 |
| Synthèse..... | 47 |
| | |
| CONCLUSION | 48 |
| | |
| ANNEXES | 49 |
| Liste des comptes-rendus d'entretiens réalisés | 50 |
| Liste des fiches de lecture réalisées..... | 51 |



Contexte général et problématique de l'étude

Objet de l'étude

Le projet de liaison Grenoble - Sisteron

Le projet de liaison Grenoble – Sisteron permettra l'achèvement de l'aménagement d'un axe méridien entre Grenoble et Aix-Marseille.

Itinéraire parallèle à l'axe rhodanien, il favorisera le désenclavement des territoires traversés et desservis.

Par ailleurs, **le projet est susceptible d'avoir des impacts significatifs sur le développement économique et l'aménagement du territoire, en particulier pour le Gapençais et pour le secteur touristique.**

Les trois solutions d'aménagement

La Commission Nationale du Débat Public a décidé, le 2 juin 2004, d'organiser un débat public sur le projet de liaison Grenoble – Sisteron.

Actuellement, trois solutions d'aménagement sont à l'étude :

- **Nouvelle infrastructure passant par l'Est de Gap**
- **Nouvelle infrastructure passant par l'Ouest de Gap**
- **Aménagement sur place des routes existantes (RN75 et RN85).**

Objectifs de l'étude

Les enjeux en matière d'aménagement du territoire et de développement local tiendront une place importante dans le cadre du débat, notamment en matière de comparaison des partis d'aménagement.

Dans ce contexte, la DRE PACA a confié à la société ISIS la réalisation d'une **présentation de l'état actuel des connaissances en matière de relations entre infrastructures autoroutières et territoires desservis.**

Conformément au cahier des charges, aucune analyse spécifique ne sera effectuée sur le cas d'A51 (liaison Grenoble – Sisteron).

Une étude en trois tâches

L'étude s'est appuyée sur trois tâches principales :

- Recherche documentaire et rédaction de fiches de lecture
- Réalisation d'entretiens et rédaction de fiches d'entretiens
- Réalisation du rapport.

La prestation correspond à 25 jours de travail et ne prétend donc pas à l'exhaustivité

Une problématique complexe

Les travaux sur les effets structurants des grandes infrastructures de transport ont été initiés dans les années 1970, à partir du cas du réseau autoroutier. Depuis une vingtaine d'années, les études et recherches dans ce domaine se sont intensifiées, sous l'égide de sociologues, d'économistes et de géographes.

La principale difficulté réside dans l'identification du rôle joué (analyses ex-post) ou susceptible d'être joué (analyses ex-ante) par une grande infrastructure de transport dans la desserte d'un territoire . En effet, celle-ci s'inscrit dans un système socio-économique complexe (et spatialisé de surcroît), avec une structure, un fonctionnement et une dynamique qui lui sont propres.

La desserte d'un territoire par une grande infrastructure de transport est ressentie de façon inégale selon les activités économiques et selon les territoires situés à proximité.

Cependant, ce type d'équipement constitue une opportunité de développement, qu'il est nécessaire d'anticiper, de cibler et de programmer.

Présentation générale du rapport

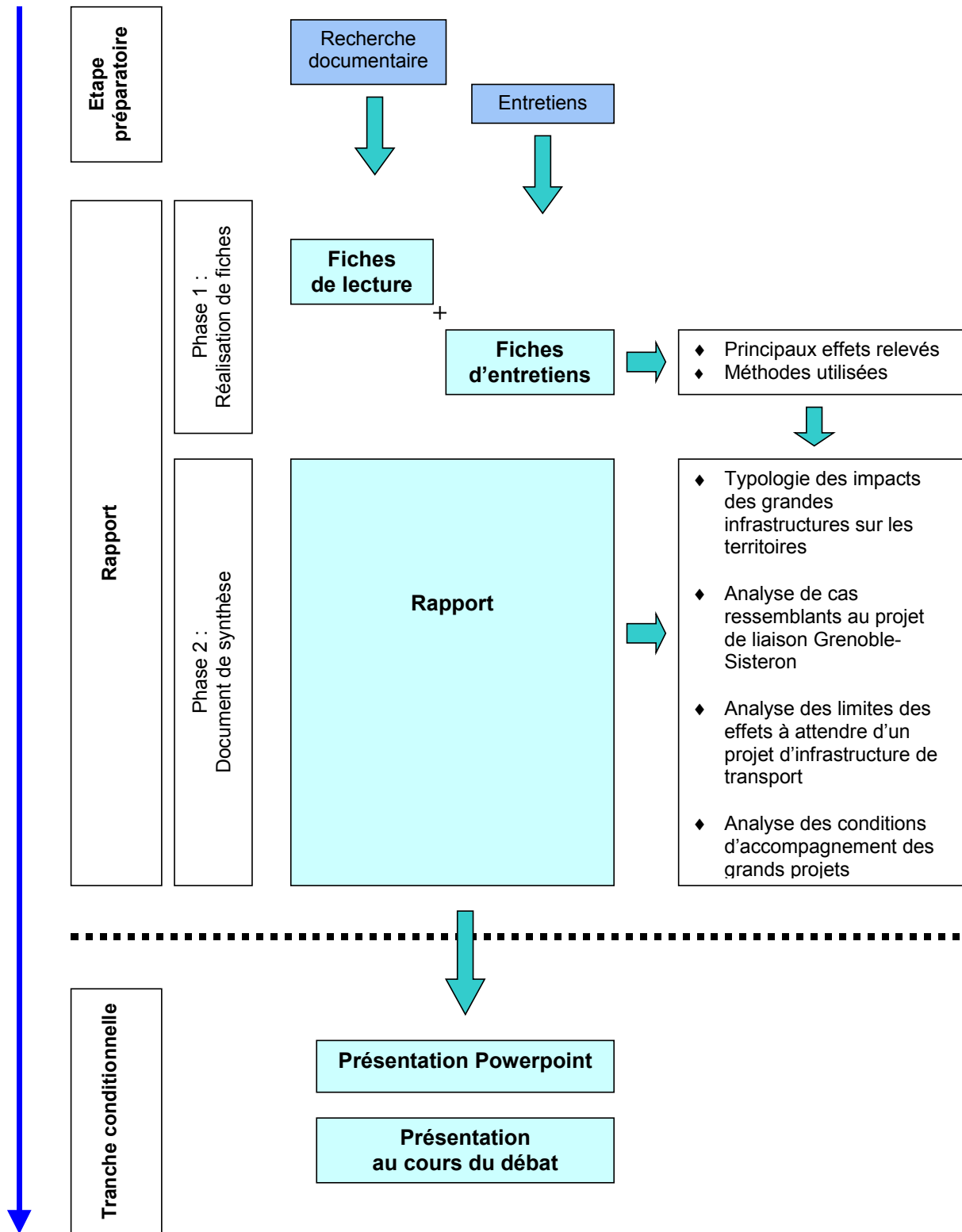
Un document pédagogique avant tout

Tout au long du rapport, **la dimension pédagogique a été privilégiée, afin de rendre la consultation du document accessible à un large public.**

Les analyses, présentées de façon synthétique, ont été préférées aux longues monographies.



Organisation générale du rapport



Infrastructures autoroutières et territoires : des relations complexes

Les manières de poser la question des relations entre infrastructures autoroutières et territoires

Trente années de travaux et une connaissance encore insuffisante

- Comme le précise François PLASSARD dans le cadre de son ouvrage intitulé « Transport et territoire », **la question des effets des infrastructures de transport a poussé, à partir des années 1970, les pouvoirs publics à chercher à mieux connaître les transformations de l'espace et de la société qui pouvaient avoir leur origine dans la mise en service de nouvelles infrastructures de transport.**
- **La question des relations entre infrastructures de transport et transformations du territoire a été mal posée à l'origine**, ce qui n'a pas été sans conséquence sur la manière dont les recherches ont évolué, (donc les connaissances au cours de ce dernier quart de siècle).
- Plutôt connue sous le terme des « effets structurants » des infrastructures de transport, **la question a buté sur des difficultés importantes qui ont fait que l'on est pas en mesure, encore aujourd'hui, de lui apporter des réponses définitives.**
- Si l'on est certain qu'il y a bien une relation forte entre de nouvelles infrastructures de transport et les transformations des territoires, il reste encore de nombreuses zones d'ombre, et surtout **il n'existe pas réellement, à l'heure actuelle, de cadre de référence** qui permette de représenter ces relations.
- Au terme d'une trentaine d'années d'études et de recherches sur ce thème, il est possible de faire un inventaire des connaissances accumulées, des questions nouvelles qui ont été posées et des interrogations qui subsistent.

Approches macro-économiques et approches micro-économiques

Les approches macro-économiques

Les approches macro-économiques initiales contenaient une dimension quantifiée de la notion d'effets :

- Analyse coûts - avantages. Dans les années 1960, le déficit en infrastructures autoroutières en France était important. Il était nécessaire de rattraper le retard constaté et de préparer le développement à venir des trafics.
- Analyse des flux de trafics
- Analyse input / output dans le cas de la recherche des effets sectoriels



provoqués par la construction d'une infrastructure, avec une matrice contenant les augmentations de production par secteurs, complétée par l'utilisation de tables input-output régionales et nationales (modèles dits de « Léontieff ») : exemple du modèle IMPACT, élaboré par une équipe de l'OEST et du BIPE en 1985 et actualisé en 1994. Il sert à estimer les effets d'entraînement multisectoriels d'une dépense en transport, et permet d'évaluer le nombre d'emplois concernés (créés ou maintenus) par un investissement d'un montant donné.

Les approches micro-économiques

Le rapport Boîteux de 1995 confirme l'utilité des approches macroéconomiques des effets socio-économiques des grandes infrastructures de transport.

Il conforte également l'idée selon laquelle le calcul microéconomique classique demeure une méthode adaptée à l'évaluation des projets. Cependant tous les effets ne peuvent pas être valorisés *a priori*.

Au-delà, il explicite clairement les lacunes et les carences de la procédure du bilan LOTI tout en confirmant l'efficacité de la logique méthodologique des observatoires autoroutiers. Ces derniers avaient été créés à l'initiative des acteurs locaux et des maîtres d'ouvrage souhaitant une réflexion plus appliquée sur la nature des processus qui dirigent les changements territoriaux.

Une typologie des effets qui a évolué au cours des 30 dernières années

Cinq grandes étapes

Au cours des trente dernières années, cinq grandes étapes ont marqué les travaux sur l'analyse de relations autoroutes – territoires :

- **Travaux de F. PLASSARD en 1977** : une grande infrastructure de transport est vue comme un facteur déclenchant ou permissif, qui entraîne des réactions en chaîne. Au bout du processus de réflexion de ce modèle mécaniste, le constat est fait de l'**absence de théorie des effets** et de l'**absence d'un automatisme des effets**.
- **Travaux de JM. OFFNER en 1993** : **Notion de congruence** qui met en exergue un « parallélisme d'évolution des structures » ou « un modèle d'adaptation réciproque » (entre autoroutes et territoires)
- **Travaux relatifs à l'approche spatiale** : la relation de causalité simple du développement économique est complétée ensuite par l'introduction des **transformations spatiales induites par l'infrastructure**.
- **Travaux de F. PLASSARD (1995)** : une approche plus complexe par les **transformations de l'espace social**.
- **Travaux de J. VARLET (1995)** : orientation des recherches vers l'observation de la dynamique des territoires et des acteurs et vers



l'analyse des articulations entre les logiques d'acteurs, les comportements socio-économiques et la structuration des territoires concernés tout en intégrant les éventuels objectifs assignés à l'infrastructure.

Le fondement des recherches est passé d'une simple logique d'effets à une logique d'interactions, et d'une approche économique et théorique à une approche davantage territoriale.

Trois types d'effets selon la référence scientifique

- La distinction entre effets directs / effets indirects a été évoquée dans le cadre des premières réflexions sur l'évaluation des effets des grandes infrastructures de transport :
 - Effets directs : « concernent les déplacements » (mobilité, accessibilité),
 - Effets indirects : « tous les autres effets ».
- La notion est actuellement utilisée dans la définition simplifiée des effets générés par une infrastructure.
- Selon F. PLASSARD, on peut distinguer :
 - Les effets liés à la construction,
 - Les effets directs sur les usagers,
 - Les effets indirects ou structurants.

L'introduction de la notion d'espace dans les théories

L'une des tentatives qui renouvelle l'approche de la relation entre transport et organisation spatiale a consisté à s'interroger sur ce qu'est un territoire. L'espace défini par un territoire est un espace organisé et non, un simple réceptacle dans lequel se localisent diverses activités.

Le concept d'espace a ainsi été progressivement pris en compte selon des acceptions d'espace physique, d'espace économique et enfin d'espace social (ensemble des structures et comportements).

L'introduction de la notion d'interrelations entre infrastructures autoroutières et territoires

Jusqu'à une période récente, on considérait que les infrastructures autoroutières avaient des effets sur les territoires.

Plus récemment, c'est davantage la notion d'interrelations entre infrastructures et territoires qui a été mise en avant.

Selon JJ. BAVOUX ¹, au lieu de parler « d'effets des autoroutes sur les territoires », on doit avant tout parler d'interactions spatio-fonctionnelles.

D'après JF. LANGUMIER, l'évaluation des effets d'une infrastructure de transport est passée d'un schéma mécaniste assez simple à une approche beaucoup plus systémique.

Infrastructures autoroutières et

- **Les approches sont pluridisciplinaires** et par conséquent complémentaires entre économistes, géographes, spécialistes des

¹ Professeur de Géographie à l'Université de Bourgogne.



politiques et sociologues.

- **La desserte d'un territoire par une autoroute est susceptible de générer des mutations spatiales de plusieurs types :**
 - Polarisation de l'espace à proximité des diffuseurs autoroutiers, des nœuds de communication et des principaux pôles urbains
 - Hiérarchisation de l'espace, selon la distance séparant les territoires du diffuseur autoroutier le plus proche
 - Effets de pôle / effets de traversée (dit effet « tunnel ») : distinction entre espaces desservis par les diffuseurs autoroutiers, et espaces traversés par l'autoroute mais sans point d'accès
 - Dualisation de l'espace, c'est-à-dire superposition de deux espaces : celui des villes reliées entre elles, là où la notion de distance s'estompe, et un espace dit « banal » où la distance a encore une signification

- Selon JJ. BAVOUX, **il convient d'être prudent sur la généralisation des relations autoroutes – territoires : nombreux sont les exemples et contre-exemples.**



Des relations complexes

La recherche de l'influence de la mise en service d'un équipement sur l'économie d'un territoire pose de redoutables problèmes méthodologiques.

JM. OFFNER

La nécessité de sortir du mythe autoroutier

Les autoroutes ont très rapidement été présentées, dans les discours politiques, comme l'élément indispensable au développement économique et comme une chance pour les territoires. Certaines expressions ont pu être employées par les élus, du type :

- « l'autoroute va nous amener le développement »,
- « l'autoroute va attirer les entreprises ».

Dans ce contexte, **les effets « structurants » sont devenus un véritable mythe** : ils n'ont fait que traduire la croyance (largement partagée par l'opinion publique qui réclamait un véritable réseau autoroutier) que, sans elles, les régions sont nécessairement exclues du développement économique, alors que, grâce à elles, les régions gagneront richesse et prospérité.

Certaines mises au point (J.M. OFFNER, 1993) ont montré que **le mythe de l'autoroute relève de la dimension politique** et qu'il ne faut pas confondre le mythe et la réalité.

La notion d'effets au conditionnel ou la règle de la non-automaticité

Comme le souligne F. PLASSARD dans son récent ouvrage « Transport et territoire », **dès le milieu des années 70, l'automatisme de la relation entre transport et développement commence à perdre de son crédit.**

Une nouvelle problématique voit le jour : ce ne sont pas les infrastructures de transport qui entraînent directement le développement régional. Elles entraînent ce développement si des mesures d'accompagnement adéquates sont prises et si les acteurs locaux sont à même d'élaborer des stratégies de valorisation des opportunités offertes par la nouvelle infrastructure.

On passe des effets automatiques des infrastructures de transport aux effets conditionnels. La notion de potentiel ou de potentialités est ici prépondérante.

Plusieurs éléments ressortent des travaux réalisés sur ce sujet :

- **La complexité des mécanismes** à prendre en compte,
- **La culture de la prudence sur l'identification des effets,**
- **Une autoroute en elle-même n'est pas un facteur de localisation ; c'est son absence qui est facteur d'exclusion des territoires,**
- La nécessité de **distinguer effets positifs et effets négatifs,**
- **Des effets variables selon les territoires, et selon les thématiques observées.**



-
- **Une autoroute se présente comme :**
 - **une opportunité** en termes de développement économique,
 - **une condition non suffisante** au développement socio-économique,
 - **un élément d'accroissement du développement davantage qu'un facteur d'entraînement.**
 - On ne relève **aucun effet automatique** d'une infrastructure de transport sur un territoire. Les transformations spatiales s'opèrent seulement dans la mesure où les acteurs les convertissent en projet, programme, stratégie de développement.

Des précautions à prendre

- **L'une des principales difficulté consiste à pouvoir séparer nettement les effets propres d'une infrastructure du contexte spatial et temporel où elle s'inscrit :** « les zones bien desservies se développent-elles davantage que les zones plus éloignées du fait de l'infrastructure ou est-ce du fait que cette dernière a été précisément tracée pour desservir les lieux les plus dynamiques, qui la rentabilisent plus ? »
- Comme le souligne le Guide de recommandations du SETRA, quelques précautions s'imposent :
 - **ne pas rattacher toutes les évolutions enregistrées à la seule présence ou absence de l'autoroute**
 - **prendre en considération les particularités de chaque sous espace** desservi par l'infrastructure
 - **si les effets de l'infrastructure ne sont pas sensibles, quelques hypothèses d'explications peuvent être formulées :**
 - les effets ne se sont pas encore fait ressentir
 - l'impact limité à une distance de 5 km est trop réducteur (prendre en compte 10 ou 12 km)
 - les retombées sont contrastées selon les domaines considérés
 - l'autoroute s'installe dans un espace qui avait son propre fonctionnement
 - **le caractère non-systématique du développement à proximité d'une nouvelle desserte autoroutière.**
- **Des limites sont à attendre des autoroutes en terme de développement économique**, en raison de la banalisation des diffuseurs autoroutiers.
- JF. LANGUMIER, dans le cadre d'un entretien, a tenu à formuler trois remarques complémentaires :
 - 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.
 - Deux postulats de base sont de rigueur :



-
- tout développement génère du positif et du négatif,
 - la modification des structures par la mise en service d'une autoroute génère quelques perturbations avec des gagnants et des perdants.
- **Il est important de se rendre compte des apports et des nuisances.**

Le rôle joué par les potentialités initiales des territoires concernés

- **Des effets contrastés selon le dynamisme des territoires** précèdent la mise en service d'une infrastructure autoroutière.
- **Une autoroute a le pouvoir de venir accélérer un développement économique déjà amorcé.**
- **Une autoroute ne peut susciter une dynamique qui n'existait pas au préalable.**
- **Une autoroute n'a pas d'effet sur les régions sans potentiel et sans politique locale d'accompagnement.**

La nécessité des procédures d'accompagnement

« Rien ne pourrait alors être plus dommageable qu'une attitude passive et attentiste qui verrait se perdre le potentiel de richesse que représente l'infrastructure ».

*SETRA*²

- Il convient de prévoir les effets d'un projet d'infrastructure, sachant qu'ils ne peuvent être bénéfiques que dans la mesure où les acteurs s'occupent de sa mise en valeur, de la transformation du potentiel en atout
- Il est indispensable d'engager bien avant la mise en service de l'infrastructure des actions préparatoires
- Les décideurs peuvent faire de l'infrastructure un outil privilégié de développement en l'intégrant dans une démarche de planification territoriale
- Une autoroute est un instrument potentiel de stratégie des acteurs territoriaux, qui sera d'autant plus efficace s'il s'inscrit dans une démarche collective de développement.

Introduction récente du jeu des acteurs

L'autoroute se présente comme :

- **un levier psychologique et déclencheur de synergies**

² Source : SETRA, Autoroutes en milieu rural – Les effets socio-économiques – Synthèse bibliographique, 1976



- acteurs**
- **un effet d'opportunité** pour le développement territorial :
 - Promotion de projets
 - Accélération de programmes d'aménagements
 - Innovation à travers la création de nouveaux produits (touristiques par exemple), de nouveaux concepts (village-étape, village-services) et en allant chercher la clientèle,
 - Non pas seulement un site précis traversé par l'autoroute, mais l'ensemble de la région
 - **une articulation possible entre logiques d'acteurs**
 - une articulation avec les comportements socio-économiques et la structuration des territoires.

**Vers une
gouvernance des
projets**

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).

Il convient de décliner le questionnement de la façon suivante :

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



Dispositifs d'observation et méthodologies mises en place : présentation, forces et faiblesses

Un ensemble de travaux empiriques se développent à partir de la fin des années 1970 / début des années 1980 : travaux exploratoires dans le milieu de la recherche, tentatives de vérifications statistiques dans les bureaux d'études, mise en place d'observatoires autoroutiers par l'Etat et les sociétés concessionnaires.

La faiblesse des résultats obtenus par les modèles, combinée au retour sur la scène politique du local de préférence au global, ont conduit à s'orienter vers de nouvelles pratiques.

Il n'était plus question de mesurer des grandeurs destinées à alimenter des modèles de développement largement abandonnés, mais bien davantage d'accumuler des observations, dans des situations variées, et de tenter ensuite de les organiser dans un ensemble explicatif cohérent.

Les dispositifs d'observation mis en place

Le cadre réglementaire

- **L'article 14 de la LOTI du 30 décembre 1982**

A travers l'article 14 de la LOTI, la loi distingue deux éléments :

- l'évaluation *a priori* des projets d'infrastructures, regroupée sous le nom d'études d'Avant-Projet Sommaire (APS) et soumise au public dans le cadre d'une enquête publique.
- Le bilan *a posteriori*, qui vise à apprécier les effets des infrastructures après leur mise en service.

- **Le décret d'application de la LOTI du 17 juillet 1984**

- Il impose l'établissement d'un bilan LOTI entre trois et cinq ans après la mise en service de l'infrastructure.
- Il stipule :
« La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages et inconvénients en matière de développement régional d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de défense, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de leur spécificité. »



-
- Il donne également un certain nombre de précisions concernant :
 - les projets d'infrastructures soumis au bilan
 - les éléments d'analyse devant figurer dans le dossier
 - les acteurs chargés de la réalisation
 - les modalités de diffusion publique.

- **La circulaire BIANCO de 1992**

- Elle souligne le caractère « indispensable » d'une « synthèse des perspectives d'aménagement faisant apparaître les orientations en matière de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ». Cette formulation peut être rapprochée de la problématique du développement durable des territoires.
- Elle demande l'établissement d'un bilan intermédiaire un an après mise en service.

Globalement, à travers ce cadre réglementaire, on perçoit l'**émergence d'une culture de l'évaluation de la politique publique de réalisation d'infrastructures autoroutières**. L'objectif est ainsi de favoriser le partage de cette culture avec les autorités locales concernées.

Les bilans LOTI

Objectifs et contenu • Objectifs

Le bilan a pour objet de **s'assurer a posteriori que les effets obtenus dans le domaine économique et social, à l'intérieur d'une zone donnée, correspondent bien à ceux qui étaient attendus lors de l'évaluation et du choix du projet**. Il revient en somme à s'assurer que le choix d'aménagement qui a été fait était pertinent.

- **Cinq étapes** caractérisent la démarche adoptée :

1. la décision : on décide de faire un bilan sur les infrastructures trois à cinq ans après leur mise en service pour respecter les exigences de la loi
2. le choix des partenaires du bilan : on rassemble un cercle restreint et fermé d'acteurs
3. la réalisation du bilan : celui-ci est réalisé par des experts ou des scientifiques
4. l'expertise du bilan : une fois achevé, le bilan est étudié par une instance supérieure composée de spécialistes
5. la diffusion publique : on s'interroge sur la relation entre le contenu du document technique et le public et on suggère de refaire un document plus synthétique et plus accessible à la société.

- 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, pour M. CHAPULUT³, l'existence d'un bon bilan ex-ante.

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

Une procédure trop systématique et insuffisamment appliquée

- Deux rapports récents ont évoqué l'insuffisance et les carences de l'application de la LOTI et du décret du 17 juillet 1984 :
 - PREDIT, Groupe thématique Recherche stratégique – Les bilans de l'article 14 de la LOTI : les raisons d'une mise en application discrète, 1999,
 - Conseil Général des Ponts et Chaussées, Rapport n°2001-0183-01 intitulé « Etablissement du bilan des grands projets d'infrastructures prévu par l'article 14 de la LOTI » établi par un groupe de travail présidé par Bernard SELIGMANN
- Toutes les études réalisées à propos de l'impact des grandes opérations d'infrastructures sur l'activité économique montrent que celui-ci dépend du dynamisme du milieu considéré et de son aptitude à tirer le meilleur parti de l'amélioration des dessertes. **Il s'agit d'être prudent quant à l'identification de liens directs et automatiques entre infrastructures et développement économique.**

Plutôt que de multiplier des données statistiques aux corrélations aléatoires, selon le rapport SELIGMANN, le bilan devrait s'efforcer d'analyser l'organisation et la dynamique du jeu des acteurs pour tirer la meilleure partie d'une grande infrastructure en termes de développement et d'aménagement des territoires.

- Le rapport SELIGMANN a constaté que l'obligation de réaliser un bilan des grands projets d'infrastructures prévu par l'article 14 de la LOTI, de le soumettre à l'avis du CGPC (Conseil Général des Ponts-et-Chaussées) et de le publier n'était dans l'ensemble « ni suivie par l'administration, ni respectée par les maîtres d'ouvrage, ni, lorsqu'elle l'était, correctement mise en œuvre ».

D'après le rapport, « la situation doit être régularisée au plus vite [...] parce que la réalisation des bilans présente de multiples intérêts » pour l'opération, pour s'assurer de la bonne utilisation des fonds publics, pour la compréhension des effets des infrastructures de transport, pour l'évaluation de la mise en œuvre de la politique des transports.

Les observatoires autoroutiers

Contrairement aux bilans LOTI, les observatoires ne relèvent pas des dispositifs de la LOTI. Ils constituent une initiative de l'Etat ou des

³ Source : entretien en date du 19 / 11 / 2004.



sociétés concessionnaires.

Plusieurs sont en cours actuellement, notamment A39, A43, A71, A77, etc.

Pour une meilleure compréhension des mécanismes d'interactions

- Ce type de dispositif vise à décrire aussi finement que possible la situation avant la mise en chantier de l'infrastructure et à la comparer avec celle observable plusieurs années après sa mise en service.
- Dans un second temps, à partir des informations collectées, on cherche à mieux comprendre, et éventuellement à formaliser, les relations entre transport et territoire.

La logique "Observatoire"

L'Observatoire a trois principaux objectifs :

- Observer et mesurer les changements de façon objective en définissant des méthodologies sur différentes thématiques économiques et écologique de façon à ce qu'elles soient facilement transposables sur d'autres ouvrages,
- Exploiter les résultats pour faire progresser la connaissance scientifique au bénéfice des projets d'autoroutes futures,
- Apporter des réponses aux acteurs locaux et aux populations proches de l'ouvrage dans un souci de transparence vis à vis des personnes qui s'interrogent, voire s'inquiètent, des effets du futur équipement.

La démarche méthodologique générale

Pour répondre au mieux aux objectifs de recherche, la démarche méthodologique des observatoires est **une démarche « ex-post », pragmatique, empirique, qui vise à comparer l'évolution des données recueillies entre un « avant » l'autoroute et un « après » l'autoroute.**

Le cahier des charges des différents observatoires fait ainsi ressortir **trois grandes phases d'observation** à savoir :

- **la phase « point zéro »** c'est-à-dire avant la mise en chantier de l'autoroute. Elle correspond à la situation initiale, à un diagnostic de territoire qui sert de base de travail pour des comparaisons ultérieures.
- **la phase « chantier »**, pendant la construction.
- **la phase « après mise en service »** fractionnée en deux temps d'analyse avec une première réalisée immédiatement après l'ouverture de l'autoroute au public puis une seconde quelques années après.

Au final, les observatoires permettent ainsi d'identifier et évaluer scientifiquement les apports de développement économique et social au bénéfice des territoires concernés. Tout en sachant que cette question est

débatte, souvent théoriquement par certains, une analyse fine, rigoureuse, conduite pendant plusieurs années sur le terrain en relation avec l'ensemble des acteurs locaux et nationaux (maîtres d'ouvrages, services compétents et collectivités territoriales), permet à terme de prendre sérieusement la mesure des effets d'aménagement et de développement du territoire induits par l'infrastructure autoroutière.

**Les observatoires à
l'échelle de
l'Europe**

La Commission de Bruxelles, par ses directions dont la DG Tren – Transport et énergie – incite la constitution d'observatoires autoroutiers comme c'est déjà le cas en :

- Espagne (Galicie),
- Portugal (Pont sur le Tage),
- Hongrie ,
- Grèce (Egnatia) dernièrement créé.

Des colloques européens permettent assez régulièrement de confronter les méthodes et les résultats obtenus, en tenant compte des divers contextes régionaux et institutionnels concernés.



Le cadre méthodologique de référence français et son évolution

Le guide méthodologique du SETRA (1988)

Le Guide méthodologique du SETRA ⁴ constitue le document de référence en matière d'évaluation des effets des infrastructures routières et autoroutières.

Il comprend notamment une grille présentant le contenu du volet économique et social des bilans (cf rapport sur les fiches de lecture), avec pour chacun des thèmes à traiter (coûts, trafic, temps de parcours / congestion, sécurité, environnement, rentabilité socio-économique, rentabilité financière, emplois construction et exploitation, effets économiques induits, stratégie des acteurs), des indications sur les actions à mener, les modalités d'analyse et les observations particulières.

Cette grille a le mérite de proposer un cadre méthodologique rigoureux. En parallèle, elle souffre d'une certaine rigidité et manque de souplesse du fait des caractéristiques propre à chaque infrastructure.

Les démarches à privilégier

Deux temps d'analyse : avant / après

Il s'agit de comparer les situations avant et après la mise en service de l'infrastructure.

Prise en compte des objectifs assignés à l'infrastructure

- Il convient de s'assurer a posteriori que les effets obtenus (situation ex-post) dans le domaine économique et social correspondent à ceux qui étaient attendus lors de l'évaluation et du choix du projet.
- Estimation des effets réels de l'aménagement en terme d'avantages et d'inconvénients
- Identification des effets non prévus : mesure, analyse et explication des écarts entre effets attendus (prévisions dans l'évaluation ex-ante) et effets constatés (réalité).
- Utilité de la démarche pour :
 - s'assurer que le choix d'aménagement qui a été fait était pertinent
 - valoriser des effets positifs constatés ou remédier aux effets négatifs.

⁴ SETRA, Evaluation économique et sociale des projets routiers interurbains, Guide de recommandations, 1988.



Effets pris en compte

- Effets directs s'appliquant aux communes traversées par l'aménagement, ou traversées par les axes existants,
- Effets liés aux nouvelles conditions économiques créées par la réalisation de l'aménagement : meilleure accessibilité, meilleure sécurité, restructuration de l'espace, meilleur aménagement du territoire, développement économique et social.

Recommandations au niveau de la collecte d'information

- Travailler sur de grands échantillons dès le départ pour disposer d'un socle de référence permettant de redresser les enquêtes lors de leur renouvellement,
- Collecter l'information à l'échelle spatiale la plus fine possible (la commune) afin de disposer de plusieurs techniques d'analyse,
- Organiser des relevés régulièrement.

Echelles spatiales, échelles de temps

Comme l'a précisé JN. CHAPULUT dans le cadre de notre entretien, **deux éléments nécessitent d'être pris en compte** :

- **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,
- **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.

Territoires et niveaux d'échelles

- La dimension de la zone d'étude est conditionnée par la taille et la nature du projet. Un contournement d'agglomération n'a pas le même impact qu'une liaison nouvelle en zone de montagne.
- La définition de la zone d'étude conditionne la finesse d'acquisition des informations et donc l'échelle d'approche.
- Selon le SETRA, **deux zones différentes** doivent être distinguées :
 - **le territoire sur lequel peuvent se faire sentir les répercussions** dans le domaine économique et social. Le plus souvent – même si le sujet est soumis à caution de la part des scientifiques – sont pris en considération les territoires situés à moins de 20 km du diffuseur le plus proche.
 - **les communes traversées ou desservies** par l'infrastructure, concernées par des répercussions directes en matière de trafic et par les effets d'emprises.

Les analyses peuvent alors traduire l'importance des effets diffus ou localisés.



Echelles de temps Comme l'évoque J. VARLET ⁵, **la notion temporelle est présente dans toutes les évaluations** puisqu'il s'agit de comparer les situations antérieure et postérieure à l'arrivée de l'infrastructure, de repérer alors des ruptures de tendances et d'établir un lien de causalité entre les modifications de milieu local avec la mise en service de l'autoroute.

Reste que **les effets générés par une nouvelle infrastructure de transport seront différents selon la période à laquelle l'étude est réalisée (5 ans ou 15 ans après la mise en service)**. Se pose alors la question de la pertinence de l'échelle de temps à considérer : période courte ? période longue ? Quelle est la bonne durée pour observer ?

Selon G. DUPUY, le problème de la durée de l'observation est bien réel. Il est très lié au rythme des changements imputables à l'autoroute, lequel peut varier d'un contexte spatial et / ou temporel à un autre.

Comme le fait remarquer J. VARLET (cf. entretien), tous les observatoires ont fonctionné 10 ans. Or, c'est seulement un moment de l'existence d'une infrastructure autoroutière. Il faudrait poursuivre les analyses durant 20 ou 30 ans.

On observe **trois séries temporelles** :

- **Echelle de la décennie** voire plus selon les cas d'étude pour les Observatoires des sociétés concessionnaires qui se composent : d'une phase dite « état initial », de la phase de construction et de deux phases triennales d'exploitation.
- **Une quinzaine d'années** pour les observations du SETRA.
- Une exception : **45 ans d'observation** (22 années antérieures et 22 années postérieures) pour le cas de l'A6 qui ne bénéficie pourtant pas d'un Observatoire. (cf. Travaux de JJ. BAVOUX).

Différentes approches

Approche quantitative

Méthodes quantitatives : enquêtes, traitements statistiques

Approche qualitative

Méthodes qualitatives : analyse bibliographique, entretiens auprès des acteurs des territoires.

L'avantage des entretiens est l'introduction de la notion de comportement, de perception de l'infrastructure par ses utilisateurs.

Approche spatialisée

L'outil cartographique et les SIG jouent un rôle croissant dans le cadre des analyses. Ils permettent, au-delà de la constitution de bases de données géoréférencées, la représentation de la structure et des dynamiques des territoires.

⁵ J. VARLET (dir.), Actes du colloque de Clermont-Ferrand « Autoroutes, économie et territoires », Mai 1995.



**Difficultés
méthodologiques
et limites de
l'analyse des
relations
autoroutes -
territoires**

- Plusieurs grandes difficultés existent :
 - Les données statistiques : comment obtenir des statistiques récentes coïncidant avec la période d'étude ? Le problème est celui des dates des documents statistiques, par exemple celles relatives au Recensement Général des Populations ou Recensement Général de l'Agriculture. D'où la nécessité d'avoir recours à d'autres indicateurs pour analyser la dynamique démographique (exemple : nombre de permis de construire).
 - le nombre élevé d'indicateurs qui entraîne une dispersion et peut nuire à l'approfondissement de l'analyse.
 - la comparaison avant / après du fait du manque fréquent de l'état initial
 - faire le lien entre effets de l'autoroute et évolutions statistiques. Prudence sur les relations de causalité entre autoroute et développement local. Exemple : baisse du nombre d'exploitations et emprise foncière de l'autoroute
 - trouver une zone témoin comparable à la zone d'étude.

- Les limites de l'étude LOTI :
 - Un risque : à trop vouloir respecter des cadres et appliquer des grilles d'analyse toutes faites, ne finit-on pas par oublier les spécificités des territoires et des projets ? Le champ du social et du développement économique se prêtent t-ils réellement à des approches quantitatives et standards ?
 - Il peut être intéressant de définir une problématique permettant de répondre à la question : que cherche t-on à vérifier ou à démontrer ?



Typologie des impacts des infrastructures autoroutières sur les territoires et outils méthodologiques appliqués

Etat général des connaissances

L'absence de mécanisme

Lors du colloque de Clermont-Ferrand (1995)⁶, les interventions ont démontré **l'absence d'un modèle des effets mécanistes d'une infrastructure autoroutière sur le territoire.**

Les travaux conduits au sein des observatoires permettent d'affirmer néanmoins que l'implantation d'une autoroute déclenche un certain nombre de mécanismes, exogènes et endogènes, centrifuges et centripètes qui sont :

- d'ordre économique (entreprises),
- d'ordre spatial et territorial (nœuds, transferts ...)
- d'ordre psychologique ou humain (renversement de mentalités des acteurs).

Parmi ces effets, certains sont parfois visuels, à l'image des hôtels implantés à proximité des diffuseurs autoroutiers (mutations des emplois, délocalisation).

Des contrastes géographiques

- **Les effets des autoroutes sur les territoires sont variables selon les territoires concernés.**
- **L'autoroute amplifie les tendances d'évolution des territoires.**
- **Les infrastructures de transport sont-elles le vecteur d'aménagement du territoire ou de déménagement du territoire ?**

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

- Dés 1976, les travaux du SETRA⁷ ont montré que **l'effet est d'autant plus positif quand :**
 - l'échangeur est proche,
 - le relief est peu tourmenté,
 - la population est plus nombreuse.
 - le dynamisme est plus marqué.
- **D'autres analyses ont montré que les effets étaient contrastés selon**

⁶ J. VARLET (dir.), Actes du colloque de Clermont-Ferrand, Mai 1995

⁷ SETRA, Autoroutes en milieu rural – Les effets socio-économiques – Synthèse bibliographique, 1976



les types de 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.

Le rôle joué par la dimension temporelle

Toujours selon les travaux du SETRA, l'amélioration de l'accessibilité se traduit par :

- à très court terme, une hausse des profits des entreprises
- à court terme, un élargissement des marchés (approvisionnements, débouchés, concurrence).
- à long terme, une organisation spatiale de la production de plus en plus spécialisée
- si ce dernier effet se répète, à un développement de l'urbanisation de certaines zones.

Autoroutes et structuration des territoires : la controverse

L'utopie 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.

- **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.

L'idée qu'une infrastructure autoroutière polariserait les arrières-pays, les espaces ruraux est fausse⁸.

Selon d'autres points de vue, les autoroutes génèrent un renforcement de la polarisation pour la population, les services médicaux, l'université.

- **Autoroutes et zones d'influence des villes**
 - Sans doute les agglomérations principales bénéficient t-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).
 - Exemple d'A71 (Bourges – Clermont-Ferrand) : L'autoroute a permis à des villes disposant de services performants d'étendre leur aire d'influence au détriment des villes de taille plus petite.

⁸ Source : JF. LANGUMIER



Quelques problèmes de fond ...

- Apport de l'expérience de l'A71 : les observatoires autoroutiers actuels concernent toujours un tronçon d'autoroute dans un milieu régional somme toute restreint ; or la logique économique et la densification du maillage autoroutier devraient les orienter davantage vers la recherche d'**effets de réseau** plutôt que d'effets de tronçon.
- Plusieurs interrogations se posent : cette densification du maillage autoroutier ne risque-t-elle pas d'aboutir à une certaine **banalisation des effets** ?
- L'autoroute induit une diminution relative de l'accessibilité sur les territoires non desservis. Ainsi, **une attention particulière mérite d'être portée aux territoires les plus distants des autoroutes**.
- **Evaluer suppose que des objectifs précis aient été assignés à l'infrastructure** – ce qui est encore vraiment rare – et qu'il n'y ait plus qu'à vérifier si ces objectifs sont atteints ou non.



Schéma des principales relations autoroutes – territoires



Tableaux de synthèse des principales relations autoroutes – territoires

| Thèmes | Sous-thèmes | Description générale des principaux effets enregistrés |
|------------------------------------|---------------------------------|---|
| Démographie et urbanisation | Population, urbanisation | <ul style="list-style-type: none"> • Aucune règle générale ne peut être définie en la matière. Exemples et contre-exemples se côtoient. • Certaines infrastructures autoroutières n’ont donné lieu à aucun effet significatif ; le cas d’A39 : <ul style="list-style-type: none"> – Pas d’effet significatif sur l’habitat: les dynamiques de localisation ne sont influencées que très marginalement par la proximité de l’autoroute – Pas d’effets significatifs sur le rayonnement des villes • D’autres infrastructures ont donné lieu à des processus clairement identifiables : <ul style="list-style-type: none"> – la construction en plusieurs étapes d’A51 a permis de montrer que le processus de croissance démographique (et donc l’urbanisation) se déplace au fur et à mesure de la mise en service des différentes sections., soit du sud au nord : <ul style="list-style-type: none"> - 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) – une croissance démographique significative le long de l’autoroute A16 (Amiens – Boulogne-sur-Mer), notamment à proximité des diffuseurs autoroutiers – un dynamisme marqué de construction de résidences secondaires (Côte d’Opale) depuis la mise en service de l’autoroute A16 – de fortes constructions de logements dans le secteur d’Orgeval depuis mise en service d’A14 (La Défense – Orgeval), essentiellement des cadres travaillant à la Défense. – <i>A contrario</i>, les territoires les moins accessibles enregistrent des soldes migratoires défavorables. |

| Thèmes | Sous-thèmes | Description générale des principaux effets enregistrés |
|--|---|--|
| Démographie et urbanisation (suite) | <i>Migrations domicile-travail</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Le réseau autoroutier sert le processus de périurbanisation • Les autoroutes permettent des mobilités domicile-travail sur des distances croissantes Exemple de l'A16 autour d'Amiens Exemple de l'A51 : un certain nombre d'actifs résident à Manosque et travaillent sur Aix-Marseille. Exemple des autoroutes autour de Lyon : A6 – A43 – A7 et plus caricatural mais bien connu, de Paris. |

| Thèmes | Sous-thèmes | Description générale des principaux effets enregistrés |
|--|--------------------------------------|---|
| Incidences liées au chantier et à l'exploitation de l'autoroute | Effets liés au chantier | <ul style="list-style-type: none"> • Les effets de la construction d'une infrastructure déclenchent une série de mécanismes de développement économique : <i>Les effets directs :</i> <ul style="list-style-type: none"> – Participation des entreprises régionales, – Opérations de remembrement, – Emplois directs et induits : 2 emplois directs / Million de francs de travaux (SETRA), – Taxe professionnelle. <i>Les effets indirects :</i> <ul style="list-style-type: none"> – effet keynésien : 1 emploi / MF investi (SETRA) • Le chantier : <ul style="list-style-type: none"> – Génère des créations d'emplois – Profite surtout aux principales entreprises L'importance de la participation des entreprises locales est variable (30% pour A77 Briare – Cosne) Les effets sur l'emploi local sont donc contrastés – Induit des dépenses des personnels en matière d'hébergement, alimentation, restauration |
| | Emplois liés à l'exploitation | <ul style="list-style-type: none"> • Création d'emplois : une fois mise en service, une autoroute concédée produit des effets directs macro-économiques dans la mesure où elle relève de l'autorité d'une entreprise, d'un système d'entreprises, et où elle crée des emplois permanents dont la grande majorité dépend de l'exploitation de l'infrastructure (concessionnaires : péagers, entretien, gendarmerie ...) et dont une petite minorité ressort des sous-concessionnaires situés dans les aires de service. |

| Thèmes | Sous-thèmes | Description générale des principaux effets enregistrés |
|--|--------------------------|--|
| Développement économique régional | Zones d'activités | <ul style="list-style-type: none"> • La création ou l'extension de zones d'activités <p>Exemple d'A39 : l'offre foncière a été multipliée par 2 en 15 ans à proximité de l'autoroute. Souvent, il s'agit d'une réelle concurrence que se livrent les acteurs locaux (surabondance de terrains disponibles trouvant difficilement preneurs).</p> <p>La proximité d'une autoroute est largement appréciée par les entrepreneurs, même si la proximité immédiate n'est pas un facteur discriminant pour une éventuelle localisation de la plupart des types d'activités.</p> <p>Exemple d'A16 (Amiens – Boulogne-sur-Mer) : à Flixecourt, le diffuseur autoroutier est initiateur de la création et du développement de la zone d'activités attenante.</p> • L'accélération du rythme de commercialisation <p>Exemple des autoroutes A16 et A29 : dynamisme des zones d'activités de l'agglomération</p> <p>Exemple d'A71 (Bourges - Clermont-Ferrand) : les zones proches des diffuseurs ont été plus attractives que les autres pour les nouvelles entreprises.</p> • La restructuration du tissu d'activités <p>Exemple d'A71 : la moitié des emplois des ZA sont apparues 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.</p> • L'analyse du cas d'A51, des effets évolutifs dans le temps : <ul style="list-style-type: none"> – Effets à court terme : remplissage et agrandissement de ZA en raison de délocalisation des entreprises locales. Ainsi 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. Peu d'entreprises en provenance de l'extérieur de la région ont été identifiées. – A long terme : peu d'évolution. – Un développement d'abord endogène, – Un transfert spatial des établissements depuis les quartiers péri-centraux des villes vers les diffuseurs en périphérie des villes. |

| Thèmes | Sous-thèmes | Description générale des principaux effets enregistrés |
|--|---|---|
| Développement économique régional (suite) | Zones d'activités (suite) | <ul style="list-style-type: none"> • Sans les autoroutes, dans certains territoires, certaines entreprises auraient périclité • Quelques bémols peuvent être formulés : <ul style="list-style-type: none"> – Le manque de définition stratégique des aménagements – Le manque de collaboration entre territoires – Le coût de péage parfois jugé élevé par les entreprises, faisant que certaines n'empruntent pas l'autoroute (le gain de temps associé au péage étant jugé insuffisant). |
| | Retombées sur le tissu d'entreprises | <ul style="list-style-type: none"> • Les autoroutes contribuent dans certains cas (milieu rural notamment) au maintien des activités économiques • Problématique de création ou de transfert d'emplois depuis l'itinéraire initial 15% des emplois supplémentaires comptabilisés sur l'A71 résultaient d'un développement exogène, et ne correspondaient pas la recomposition du tissu économique interne à l'aire d'étude. • Les autoroutes contribuent à la recomposition géographique des activités économiques, qui ont tendance à se concentrer à proximité des diffuseurs pour plusieurs raisons : <ul style="list-style-type: none"> – <i>transferts spatiaux ou effets de redistribution spatiale consécutifs du déplacement de la rente de situation</i> (de l'axe traditionnel vers l'autoroute). – <i>motivations des entreprises</i> pour un rapprochement vers le grand axe : gains de temps pour les entreprises de transport, « effet vitrine », amélioration d'image, coût du foncier, terrains disponibles. – <i>attractivité des nœuds du réseau</i> (diffuseurs, échangeurs, pénétrantes vers le centre des agglomérations). <p>Exemple d'A71 : les analyses ayant porté sur des territoires situés au-delà du seuil des 20 km ont montré qu'un certain nombre d'entreprises avaient l'intention de se rapprocher des marchés porteurs.</p> |

| Thèmes | Sous-thèmes | Description générale des principaux effets enregistrés |
|--|---|---|
| Développement économique régional (suite) | Retombées sur le tissu d'entreprises (suite) | <ul style="list-style-type: none"> • Les autoroutes peuvent influencer sur la réorganisation interne et les stratégies des entreprises : <ul style="list-style-type: none"> – <i>adaptation des entreprises</i> aux nouvelles conditions de circulation et peut-être à une meilleure ouverture sur le monde économique (gestion des flux tendus ...) – <i>bénéfices apportés par l'amélioration de la circulation</i> (amélioration du captage de la clientèle, retombées commerciales et artisanales, amélioration des échanges d'affaires). – <i>conquête de marchés</i> (exemple de l'hôtellerie chaïniste). – Certaines entreprises parviennent à rester en activité grâce à l'autoroute – Certaines entreprises qui, habituées à vivre d'une rente de situation, n'ont pas préparé la nécessaire reconversion ont pu subir des effets négatifs. • D'autres points de vue pondèrent les remarques précédentes : : <ul style="list-style-type: none"> – faibles gains en compétitivité, productivité ou délais d'approvisionnement / livraison – effets de banalisation : de plus en plus de territoires sont desservis. Le fait d'être proche d'une autoroute ne constitue plus une exception. – Intensification de la concurrence dans un contexte d'interpénétration croissante des aires de marché – Le développement effectif est souvent en deça des attentes : il se manifeste sur certaines activités seulement (souvent sont citées les activités touristiques et logistiques) |

| Thèmes | Sous-thèmes | Description générale des principaux effets enregistrés |
|--|---|---|
| Développement économique régional (suite) | Effets spécifiques aux services et commerces | <p>Au-delà des effets généraux précédemment évoqués, ou traités dans le volet « tourisme », on citera :</p> <ul style="list-style-type: none"> La problématique du devenir des activités situées le long des axes d'origine <p>Exemple de l'A11 dans la Sarthe : la mise en service de l'autoroute a provoqué une baisse du trafic sur les RN23 et RN157, pénalisant les restaurants et stations-service proches des axes délestés ⁹.</p> <p>Mais elle a bénéficié en revanche à d'autres établissements. C'est ainsi que pour des hôtels / restaurants situés le long des axes au débouché desquels on trouve un échangeur, on signale une recrudescence de la clientèle de passage.</p> <p>Exemple de l'A51 : Fermeture d'établissements sur les anciens itinéraires (stations-service, hôtels, restaurants).</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> Des dynamiques propres à certains territoires et à certains contextes <p>Exemple de l'A51 : une remontée de l'installation de grandes surfaces commerciales du sud vers le nord au fil de la construction de l'A51</p> |
| | Effets spécifiques au secteur Transport | <ul style="list-style-type: none"> Un processus de recomposition des activités de transport et logistique à proximité des diffuseurs autoroutiers, et plus particulièrement à la périphérie des principales agglomérations. <p>Exemple de l'A71 Bourges – Clermont-Ferrand : apparition, aux intersections avec les autres infrastructures de transport, de nouveaux noeuds particulièrement attractifs pour les activités logistiques.</p> <p>L'attractivité la plus forte de ces nouveaux carrefours a tendance à privilégier les noeuds les plus importants au détriment des noeuds secondaires.</p> |

• ⁹ CETE de l'Ouest, Incidences socio-économiques de l'aménagement de l'autoroute A11 en Sarthe, 1987

| Thèmes | Sous-thèmes | Description générale des principaux effets enregistrés |
|-----------------|--------------------------|--|
| Tourisme | Offre touristique | <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation et mutation de l'offre hôtelière à proximité des diffuseurs : <ul style="list-style-type: none"> – Croissance de l'offre hôtelière à proximité des échangeurs – amélioration globale de la qualité – intensification de la présence des chaînes hôtelières <p>Exemple de l'A71 : vague importante de créations d'hôtels (chaînes), principalement sur Bourges, Montluçon, Clermont-Ferrand, à taille modulée en fonction de la dimension de la ville d'accueil.</p> <p>Développement de stratégies d'expansion de groupes hôteliers, entraînant aussi bien la fermeture d'hôtels traditionnels que la rénovation d'installations anciennes.</p> <p>L'autoroute est donc un facteur de reclassement (localisation, qualité, mode de gestion, standardisation du produit) de l'hôtellerie au niveau de l'économie locale.</p> • Recomposition de l'offre d'hébergement hôtelier au profit des territoires situés à proximité des diffuseurs autoroutiers, et aux dépens : <ul style="list-style-type: none"> – des anciens itinéraires – des territoires éloignés des autoroutes <p>Exemple de l'A81 en Mayenne : la mise en service de l'autoroute A81 a provoqué une baisse du trafic sur les RN traversières et parallèles à son tracé, portant ainsi préjudice notamment à l'hôtellerie ¹⁰</p> <p>Exemple de l'A71 Bourges – Clermont-Ferrand : pour l'hôtellerie en bordure de RN, les pertes s'échelonnent de 10% à plus de 50%. ; ce sont les établissements non classés ou mal classés s'adressant à une clientèle estivale de passage qui ont le plus souffert</p> • Impact sur le tissu de résidences secondaires <p>Exemple de l'A71 Bourges et Clermont-Ferrand : le marché des résidences secondaires a été stimulé dans un premier temps, à l'ouverture de l'autoroute : des résidences rurales se sont transformées en résidences secondaires, donnant ainsi naissance à un nouveau marché, mais dont l'activité s'est progressivement ralentie en raison de la hausse des prix.</p> <p>Exemple de l'A51 au fur et à mesure de la mise en service des nouvelles sections.</p> |

¹⁰ CETE de l'Ouest, Incidences socio-économiques de l'aménagement de l'autoroute A81 en Mayenne, 1986

| Thèmes | Sous-thèmes | Description générale des principaux effets enregistrés |
|-------------------------|----------------------|---|
| Tourisme (suite) | Fréquentation | <ul style="list-style-type: none"> • Favorise la modification de la pratique touristique : séjours plus courts, plus fréquents, allongement de la durée des week-ends touristiques, allongement de la saison touristique • Croissance de la fréquentation hôtelière (taux d'occupation hôteliers) : Exemple de l'A16 : augmentation de la fréquentation des équipements de loisirs (Casino du Touquet, musée de la mer Nausicaa à Boulogne-sur-Mer); renforcement de la fréquentation des clientèles belges et britanniques • Regain d'attractivité touristique des territoires desservis Exemple de l'A16 (Amiens – Boulogne-sur-Mer) : attractivité renforcée secteur Le Touquet pour les résidences secondaires Contre-exemple de l'A39 : pas d'impact sur le tourisme et sur la fréquentation et l'accès aux stations du Haut-Jura, ni le marché des résidences secondaires. Contre-exemple de l'A71: il semble que l'autoroute n'ait pas eu de rôle catalyseur pour ce qui concerne les stations de sport d'hiver du Massif Central. La concurrence des stations des Alpes explique en grande partie une fréquentation peu élevée • Apparition de nouvelles concurrence territoriales Exemple de l'A81 en Mayenne : en raison de l'allongement de l'espace-temps, la clientèle parisienne autoroutière se dirige plus facilement vers les hôtels et les restaurants de l'Ille-et-Vilaine ¹¹. 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 accueillent 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. 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. |

¹¹ CETE de l'Ouest, Incidences socio-économiques de l'aménagement de l'autoroute A81 en Mayenne, 1986

| Thèmes | Sous-thèmes | Description générale des principaux effets enregistrés |
|--------------------|-------------|---|
| Agriculture | | <p>L'autoroute a des effets en matière de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Restructuration du parcellaire et amélioration de la productivité <p>L'autoroute nécessite le plus souvent un remembrement qui permet de regrouper géographiquement les parcelles d'une même exploitation, et éventuellement d'agrandir la dimension moyenne des parcelles. La nouvelle structure des exploitations qui en résulte permet des gains de temps et donc de productivité.</p> <p>De façon générale, les remembrements sont perçus positivement par les agriculteurs car ils permettent une valorisation foncière. Les autoroutes, à travers les opérations d'irrigation et de gestion hydraulique qui les accompagnent, permettent généralement une augmentation des rendements.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coupures du territoire <p>La mise en service d'une autoroute brise la continuité des chemins de desserte empruntés par les véhicules agricoles. Les ouvrages de rétablissement d'infrastructures permettent globalement de pallier cet inconvénient.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réorganisation des activités des industries agro-alimentaires. <p>Exemple de l'A51 : de nouvelles installations frigorifiques (pour les fruits) se concentrent dans le carrefour Buech / Durance,</p> |

| Thèmes | Sous-thèmes | Description générale des principaux effets enregistrés |
|---|-------------|---|
| Dynamiques spatiales et politiques locales | | <ul style="list-style-type: none"> • Pour les territoires, l'une des problématiques majeures consiste à tirer profit de l'autoroute • Une distorsion entre les discours antérieurs à l'autoroute – infrastructure vitale sous peine de faire périr les entreprises et l'économie locales – les faits constatés et l'opinion a posteriori des entreprises qui la considèrent alors comme un facteur d'implantation moyen à faible parmi d'autres facteurs (bas prix des terrains, faible taux de taxe professionnelle, présence d'une agglomération moyenne et donc d'un marché, développement en cours d'une zone d'activités) • La taille de l'agglomération importe : plus celle-ci est grande, plus le facteur autoroute est dilué dans la masse (présence du marché urbain et des services). • L'association de plusieurs types d'acteurs s'avère efficace et productive Il est nécessaire de développer le partenariat : regroupement de communes dans une intercommunalité pour entreprendre un aménagement concerté, ou encore la formation d'une structure globale (syndicat mixte) initiée par l'Etat, la DATAR et encouragée par les Départements et les régions Diverses formes de partenariat intercommunal sont envisageables, au sein desquelles l'autoroute joue le rôle d' « élément fédérateur du développement et de vecteur d'un développement concerté et d'une recherche d'identité ». • Trois exemples de projets de développement sur l'A71 : <ul style="list-style-type: none"> – 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 l'A89, deux SYMA (Syndicat mixte d'aménagement) ont été montés dans le secteur dynamique de Brive – Ussel. L'objectif était de développer l'économie en relation avec la liaison autoroutière ; conséquence : la réalisation d'une plate-forme logistique à Brive. • Rénovation de l'espace urbain de certaines communes du fait de la diminution du transit. |

Zoom sur un exemple d'infrastructure ressemblant au projet de liaison Grenoble – Sisteron : le cas de l'A39 (Dôle – Bourg-en-Bresse)

Naissance de l'Observatoire A39

- Création en 1993 de l'Observatoire de l'autoroute A39 : :
 - Autoroute concédée par l'Etat et à péage,
 - Exploitation : SAPRR
 - Vocation : renforcer les liaisons autoroutières entre Paris et Lyon en proposant un arc de doublement de l'autoroute A6 par les autoroutes A5, A31, A39, A40 et A42.
- Partenariat entre la SAPRR, le SETRA et les Conseils Généraux directement concernés par le linéaire de l'A39.
- Un observatoire comprenant deux volets étudiés sur 10 ans :
 - Socio-économie : analyse fondée sur une approche des transformations spatiales induites par l'infrastructure.
 - Environnement

Il ne sera précisé ici uniquement les principales conclusions tirées du volet socio-économique et plus particulièrement du rapport « *L'autoroute A39 et ses effets socio-économiques de Dole à Bourg-en-Bresse : bilan et résultats des recherches au terme de dix années d'observations (1993-2003)* », édité en septembre 2004 par le laboratoire Théma UMR 6049 CNRS / Université de Franche-Comté, Pascal BERION.

Problématique, position méthodologique et démarche des observations socio-économiques

Problématique générale

« Identifier, quantifier et localiser les transformations socio-économiques dont est l'objet la zone A39 et pouvant s'expliquer, en tout ou partie, par la présence et l'usage de la nouvelle autoroute ».

Une question de départ : quels effets observer ?

Trois grands contextes d'interactions autoroute - territoire peuvent être observés :

- **Une causalité directe et fonctionnelle** : ensemble des conséquences physiques et techniques produites par la présence de l'autoroute : remembrement agricole, réorganisation locale des circulations ...
- **La valorisation locale de l'infrastructure par les acteurs politiques et**



sociaux de l'espace traversé : vers une « promotion des territoires ».

- **L'usage et l'utilité de l'amélioration de l'offre de transport routier** apportée par l'autoroute aux populations et aux agents économiques locaux.

- Démarche**
- **Définition d'un espace d'observation** : environ 20 km de part et d'autre du linéaire de l'A39, soit 417 communes.
 - **Définition de l'échelle temporelle** ; 4 phases d'études :
 - l'établissement de l'état initial des indicateurs socio—économiques : de juin 1993 à décembre 1994,
 - le suivi des indicateurs durant la construction de l'autoroute : de janvier 1995 à mai 1998,
 - l'analyse des premiers changements après la mise en service : de mai 1998 à décembre 2000
 - le bilan cinq ans après ouverture : de janvier 2001 à décembre 2003
 - **Onze thèmes abordés** :
 - Occupation des sols et organisation de l'espace,
 - Agricultures et filières agro-alimentaires,
 - Tourisme et loisirs,
 - A39 et stations du Haut-Jura,
 - Développement économique régional,
 - Incidences économiques et sociales du chantier,
 - Effets sur la RN 83,
 - Rayonnement des villes,
 - Politiques d'accompagnement,
 - Finances locales,
 - Marché foncier.

Méthode La méthodologie mise en œuvre par l'observatoire A39 comporte **deux volets complémentaires**:

- **Identification des faits observés qui couvrent l'ensemble du champ socio-économique.** Pour chaque thème analysé, sont définis des critères à évaluer et des indicateurs normalisés qui permettent une évaluation, voire une quantification de l'évolution des situations en cours des différentes périodes d'observation.
- **Recours permanent à l'analyse géographique** pour tenter de mettre en évidence des effets spatiaux différenciés en fonction de la plus ou moins grande proximité des territoires au tracé de l'autoroute. Plusieurs modes opératoires ont été retenus avec des découpages géographiques variables suivant le degré de finesse des données géoréférencées.



- Données utilisées**
- **Utilisation de statistiques officielles** : INSEE (Recensement général de la population) , SCEES, SIRENE, ASSEDIC, SITADEL locaux et logements, Services fiscaux (bases d'imposition, marché foncier), données touristiques ...
 - **Réalisation d'enquêtes** relatives : à la circulation routière (période normale et touristique), aux d'entreprises, au suivi des zones d'activités, aux résidences secondaires, au ressenti des maires des communes directement concernées par le tracé, à la structure des exploitations agricoles, aux déplacements des lédoniens et des polinois, aux clientèles touristiques, au ressenti A39 au niveau du tourisme par les municipalités et les structures d'hébergements,
 - **Photographies aériennes**,
 - **Relevés** : couverture photographique au sol, relevés et cartographie des POS, relevés et cartographie des dossiers de remembrement et travaux connexes, , relevé plaques minéralogiques,
 - **Autres** : construction de tableaux de bord comptables à partir des fichiers du maître d'ouvrage.

Entre juillet 1995 et mai 1998 : l'euphorie du chantier

- Caractéristiques de l'A39 et coût de la construction**
- Caractéristiques de l'autoroute A39 :
 - 110 km de linéaire entre Dole et Bourg-en-Bresse,
 - moins de trois ans de construction
 - Coût de la construction :
 - Plus de 640 millions d'euros (plus de 4 milliards de francs)
 - 5,8 millions d'euros (38 MF) / km,
 - Mise en service : juillet 1998.

- La participation des entreprises locales**
- Analyse de 70 % du montant des travaux,
 - Répartition grossièrement équilibrée de l'investissement entre les entreprises non locales (principalement des grandes entreprises « Majors » du secteur TP) et les entreprises locales (essentiellement sous-traitants à paiement direct et partenaires économiques à savoir les fournisseurs, locatiers, agences d'intérim ...).
 - Impact financier (en terme de chiffre d'affaires) modeste pour les entreprises locales,
 - Soutien de l'activité locale des TP et activités connexes
 - Effets qualitatifs importants : transferts de savoir-faire, apprentissage de nouveaux modes d'organisation et de plus-value en termes de partenariat, image de marque renforcée.

- Les dépenses du personnel "déplacé"**
- Impact quantitatif faible : moins de 3 % de l'investissement,
 - Impact important à l'échelle très locale : restaurateurs, hôteliers,



locations d'appartements, épiceries...

- L'emploi local**
- Peu de créations d'emplois
 - Poids du travail intérimaire : moyenne de 20 % avec des pointes de plus 30 % pendant les pleins travaux.

- La taxe professionnelle de chantier : une manne pour les communes**
- 51 communes concernées,
 - Collecte fiscale supplémentaire de 1,8 millions d'euros (12 MF)
 - 61 euros par habitant
 - 10 % du produit de la taxe professionnelle perçue sur l'ensemble des communes du fuseau autoroutier.

- Bilan total**
- Au moins 120,65 millions d'euros (791 MF) consacrés à la construction ont été redistribués sous une forme ou sous une autre dans le tissu économique des 3 départements directement traversés par l'A39 : Ain, Jura et Saône-et-Loire.
 - 1,1 million d'euros (7,2 MF) par kilomètre d'autoroute
 - 414 euros (2 716 F) par habitant de la zone A39
 - 92 euros par habitant de chacun des départements.

Une adaptation immédiate du territoire

- Acquisitions foncières et remboursements**
- Acquisitions foncières
 - Acquisition de 1 700 hectares par SAPRR : 38,8 millions d'euros TTC soit 22 800 euros par hectare
 - Montant des acquisitions : 6 % du coût total de l'autoroute
 - Emprise moyenne de 15 hectares par kilomètre de chaussée
 - Pas d'hostilité des propriétaires et exploitants agricoles.
 - Remboursements :
 - 16 000 hectares de terres agricoles
 - Superficie totale des opérations est équivalente à 18 fois l'emprise agricole de l'A39,
 - Coût : 10,4 millions d'euros (68,6 MF) soit 655 euros (4 300 F) par hectare. 40 % lié aux dépenses de travaux connexes.

- Agriculture**
- **Impact important des remboursements** du fait d'un contexte particulier. Les territoires bressans étaient en effet peu remboursés avant le projet A39 ; l'A39 a donc constitué un élément déclencheur. Au final, il a été remboursé 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. Les exploitants qui avaient perdu une bonne partie de leurs terrains suite aux acquisitions de l'A39 ont finalement vu leurs exploitations doublées.

Aménagements des réseaux routiers locaux pour connecter le territoire à l'autoroute

- Coût total des opérations très honorable à hauteur de : 40 millions d'euros HT (262,4 MF) soit 8 km de construction de linéaire
- Sécurisation des carrefours à proximité des diffuseurs de l'autoroute
- Rénovation des routes pour desservir le territoire en profondeur
- Contournement de Lons-le-Saunier en projet

Une réorganisation locale des circulations routières

- La transformation immédiate et durable des flux routiers avec notamment le **rôle d'axe de délestage des flux de longue distance joué par A39**. Les PL utilisent beaucoup l'A39 et la circulation des VL sur la nationale est donc améliorée.
- Usages de l'A39 selon les enquêtes de circulation :
 - Très significatif aux heures de travail,
 - Dissymétrie des déplacements : usage local de l'autoroute le matin et nationale le soir
 - Enquête de 1999 : motif premier : domicile/travail car effet de nouveauté
 - Enquête de 2002 : motif premier : affaires professionnelles
- Secteur de Lons-le-Saunier : espaces où les transformations sont les plus marquantes.
- **Conséquences directes sur certaines activités** très dépendantes de l'intensité et de la nature de la fréquentation.
- **Réduction et restructuration des activités des services aux usagers de la route** (- 52 % du chiffre d'affaires annuel des établissements hors carburant). Si la baisse des emplois est de 46 %, cette dernière est largement palliée par l'activité économique générée par les aires de services.

L'exploitation de l'autoroute

- **Nombre d'emplois total créés : 260 emplois permanents** soit 2,4 emplois créés par kilomètre. :
 - Créations d'emplois par SAPRR : une centaine d'agents, 0,9 emploi / km. (indicateur moyen sur le réseau SAPRR : 1,33 emplois / km), plus de 20 gendarmes
 - Activité des sous-concessionnaires implantés sur les deux aires de



service : augmentation du chiffres d'affaires directement liée à la croissance des flux de circulation

- **Les retombées fiscales de l'exploitation :**
 - 42 communes concernées,
 - une moyenne de 21 % de la taxe professionnelle perçue par les localités (pour 7 d'entre elles, la part dépasse les 75 %),
 - base d'imposition de la taxe professionnelle : multipliée par 3 à proximité des gares de péages et par 2,5 près des aires de service.

Le ressenti des maires des communes traversées par l'autoroute

Bien que l'A39 présente quelques imperfections et génère certains désagréments, **l'autoroute est finalement bien acceptée dans la majorité des communes qu'elle traverse.**

Un espace en développement mais une valorisation peu coordonnée de l'autoroute par les territoires traversés

Des dynamiques territoriales peu influencées par l'A39

- **Réorganisation géographique du tissu économique autour de l'A39 bien modeste,**
- Les activités économiques responsables des plus fortes croissances des emplois sont très sensibles aux améliorations de l'offre de transport : secteur de l'industrie agroalimentaire, transport, logistique, services aux entreprises.
- Effet généré par l'A39 : a conforté le développement des établissements sans modifier sensiblement leur organisation spatiale.

Une valorisation efficace mais incomplète de l'A39

- **Les aires de services comme un instrument remarquable de promotion territoriale** (aire du Jura et aire du Poulet de Bresse) :

Trois points communs :

- Leur concept et organisation générale,
 - L'implication des collectivités locales et des Conseils Généraux qui vantent les potentialités économiques et les attributs touristiques de leurs territoires,
 - Leur coût de réalisation
- **L'aménagement des zones d'activités près des diffuseurs : une politique d'accompagnement à améliorer :**

Si la création ou l'extension de nombreuses zones d'activités représentent la plus grande mesure en matière d'accompagnement avec une offre foncière multipliée par deux en une quinzaine d'années, les effets sont peu concluants au vu de la lente évolution des taux de



remplissage. Faute de concertation et de coopération entre les acteurs locaux qui se livrent à une véritable concurrence, on constate une surabondance de terrains disponibles qui trouvent difficilement preneurs.

On observe deux types de comportement de la part des acteurs locaux :

- Une attitude passive, strictement opportuniste qui s'apparente à une économie de « cueillette ».
- Perception plus pragmatique du développement local pour lequel est défini un véritable projet ou scénario territorial.

**Autoroute et
localisation des
activités**

- Primauté des logiques territoriales des entreprises sur les avantages supposés de l'infrastructure
- Importance de la proximité de l'autoroute pour les entreprises qui sont intégrées à des réseaux d'échanges géographiquement étendus ou lorsque leur fonctionnement est très dépendant des relations fréquentes avec des partenaires éloignés.
- Doublement du parc des ZA directement lié à l'A39. On passe de 880 ha en 1989 à 1 500 ha en 2004 et 200 ha sont encore en projet.

Leur localisation :

- 400 ha ont été ouverts en entrée des 3 principales villes : remplissage correcte
- Entre entrée de ville et diffuseur : remplissage intermédiaire
- A proximité des diffuseurs : remplissage médiocre.

Il s'agit essentiellement de PME-PMI des environs. Il n'existe par contre pas de transfert de la montagne vers la plaine.

- Une conclusion : nécessité d'un potentiel pour un taux de remplissage significatif.

**Le marché foncier :
des effets discrets
de l'autoroute**

- Perturbations induites par l'ouverture de l'A39 sur le marché des biens fonciers restent très ténues,
- Effets ne concernent que les secteurs les plus proches de l'infrastructure
- Effets directs liés aux acquisitions foncières : limités dans le temps,
- Effets d'opportunités de localisation à proximité des diffuseurs : actuellement relativement modestes mais prendra de l'ampleur au fil des années.
- Absence d'impact sur le lotissement du fait d'une dynamique péri-urbaine stricte. L'A39 n'a pas de propriété péri-urbaine puisque les distances entre villes sont trop importantes. Seul le réseau secondaire est vecteur de péri-urbanisation.

**Les transformations
socio-économiques**

- Cinq ans après la mise en service de l'A39 : absence d'effets économiques structurants liés à la seule présence de l'autoroute.

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 pérennise ses emplois toutes branches confondues,
- Développement de l'industrie agro-alimentaire qui ont 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.
- Médiocre valorisation des diffuseurs par les collectivités locales et les structures intercommunales
- Opinion des Entreprises :
 - A39 considérée 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
- Nécessité de la mise en place d'une véritable stratégie territoriale au sein de laquelle l'A39 doit être perçue comme un équipement de transport permettant de nourrir des échanges avec les territoires et les agglomérations voisines.

L'A39, rayonnement urbain et attraction touristique

La difficile mesure des effets de l'A39 sur le rayonnement des villes

La mise en service de l'A39 ne semble pas avoir affecté de manière significative les déplacements de la population au moins pour les trajets à petite et moyenne distance.

Le tourisme dans la zone A39

- Pas un grand secteur d'activité touristique comparé aux espaces voisins du massif jurassien,
- Une légère influence de l'A39 sur le développement des structures d'accueil,
- Une autoroute qui participe indirectement au renforcement de l'équipement touristique
- Une fréquentation touristique stabilisée

Les 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, on observe une 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 du fait de la 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.
- Conclusions tirées d'une enquête auprès des services fiscaux et des mairies (possible uniquement pour les petites communes) :
 - Les propriétaires des résidences secondaires situées au nord du linéaire sont essentiellement des lyonnais,
 - Les propriétaires des résidences secondaires situées au sud du linéaire sont essentiellement dijonnais.



**Les effets de l'A39
sur les déplacements
et l'activité
touristique**

- **Pas d'importantes transformations dans les pratiques de mobilités des populations desservies** (habitants de Dole principalement),
- Pas d'importantes transformations dans la fréquentation touristique de la zone A39 et du Haut-Jura :
 - 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.

Synthèse

- **Trois types d'effets identifiés :**
 - **Des effets directs non négligeables** : remembrement, chantier, réorganisation des flux de circulation.
 - **Des effets d'opportunités limités** : création ou extension de zones d'activités, promotion du territoire via les deux aires de service.
 - **Des effets d'usage, d'utilité ou encore de mobilité limités** : rayonnement urbain, développement des activités économiques.

- **Bilan au terme de 10 années d'observations**

Au terme de 10 années d'observations, quatre remarques utiles sur les conséquences de la mise en place d'une infrastructure de transport :

- **l'organisation du travail d'observation est dépendante de la chronologie de l'infrastructure.** Il est en préalable indispensable d'engager un état initial des données sur une base géographique étendue pour interpréter et modéliser le fonctionnement des systèmes territoriaux.
- **Les caractéristiques initiales de l'espace et des territoires qui le composent sont déterminantes quant à la nature des effets qui se produisent.** Il faut adapter l'observation aux territoires d'autant que les échelles d'analyse imposent à leur tour des contraintes méthodologiques.
- **Les stratégies d'acteurs et les politiques d'accompagnement doivent être étudiées avec rigueur** car elles expriment à la fois la manière dont l'infrastructure est perçue et permet de définir les moyens mis en œuvre pour la valoriser. C'est bien des choix stratégiques effectués et du management des projets que résultent les principales transformations socio-économiques. Il est posé alors la question d'une véritable gouvernance de projets.
- **La lecture des données socio-économiques doit être rapprochée des analyses sur les impacts environnementaux de l'autoroute.**



CONCLUSION

L'histoire de l'analyse des effets socio-économiques des autoroutes a été instable.

Depuis une vingtaine d'années, la raison scientifique a réussi à prendre le pas sur le mythe politique.

De façon plus générale, plusieurs mutations se sont succédées dans le temps, au fur et à mesure de l'évolution des connaissances.

Elles sont de cinq types principaux et relèvent :

- de la prise en compte des effets des autoroutes sur les territoires aux interactions autoroutes-territoires
- des approches macro-économiques aux approches micro-économiques
- de l'approche économique à l'approche pluridisciplinaire
- des approches théoriques (dimension modélisante) à la prise en compte des spécificités territoriales
- de l'approche mécaniste à l'approche systémique

Reste qu'en une trentaine d'années de travaux, les relations autoroutes – territoires ont révélé toute leur complexité. La multiplicité des dispositifs d'observation mis en place sur l'ensemble du territoire national permet aujourd'hui de définir certains grands types d'effets, loin d'être systématiques et largement conditionnés par les potentialités des territoires et les stratégies des acteurs.

Dans ce contexte, la présente étude ne constitue qu'une synthèse de l'état actuel des connaissances, et n'a aucunement la prétention de l'exhaustivité.



ANNEXES



Liste des comptes-rendus d'entretiens réalisés

| | |
|--------------------------------|---|
| Compte-rendu n° 1 – Mme MESTRE | |
| Fonction | Maître de Conférence à l'IUT de Toulon et du Var |
| Organisme | IUT de Toulon et du Var |
| Date de l'entretien | 16 / 11 / 2004 |

| | |
|---------------------------------|---|
| Compte-rendu n° 2 – M. CHAPULUT | |
| Fonction | Ingénieur Général des Ponts-et-Chaussées |
| Organisme | Conseil Général des Ponts-et-Chaussées |
| Date de l'entretien | 19 / 11 / 2004 |

| | |
|-------------------------------|--|
| Compte-rendu n° 3 – M. BERION | |
| Fonction | Maître de Conférence, Directeur de l'observatoire A39 |
| Organisme | Laboratoire Théma UMR 6049 CNRS / Université de Franche-Comté |
| Date de l'entretien | 08 / 11 / 2004 |

| | |
|----------------------------------|--|
| Compte-rendu n° 4 – M. VERMEULEN | |
| Fonction | Responsables études socio-économiques |
| Organisme | DATAR |
| Date de l'entretien | 02 / 12 / 2004 |

| | |
|-------------------------------|---|
| Compte-rendu n° 5 – M. BAVOUX | |
| Fonction | Professeur de Géographie à l'Université de Bourgogne |
| Organisme | Laboratoire de Géographie THEMA – CNRS |
| Date de l'entretien | 09 / 12 / 2004 |

| | |
|-------------------------------|--|
| 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 |

| | |
|---------------------------------|---|
| Compte-rendu n° 7 – M. JOIGNAUX | |
| Fonction | Directeur de recherches à l'INRETS |
| Organisme | INRETS |
| Date de l'entretien | 08 / 12 / 2004 |

| | |
|----------------------------------|--|
| Compte-rendu n° 8 – M. LANGUMIER | |
| Fonction | Chef de la Mission Prospective et Développement Durable |
| Organisme | SAPRR |
| Date de l'entretien | 13 / 12 / 2004 |



Liste des fiches de lecture réalisées

| | |
|---|-------------------|
| Fiche n° 1 – Effets induits des grandes infrastructures – Étude bibliographique | |
| Auteur | CETE Méditerranée |
| Date | 1994 |

| | |
|---|-------------------|
| Fiche n° 2 – Autoroutes en milieu rural – Les effets socio-économiques – Synthèse bibliographique | |
| Auteur | DRE Midi Pyrénées |
| Date | 1993 |

| | |
|--------------------------------------|-------------|
| Fiche n° 3 – Transport et territoire | |
| Auteur | F. PLASSARD |
| Date | 2003 |

| | |
|--|---------------------|
| Fiche n° 4 – Autoroutes, acteurs et dynamiques territoriales, revue GEOCARREFOUR | |
| Référence de l'ouvrage | Volume 77 n°1, 2002 |
| Auteur | J. VARLET (Dir) |
| Date | 2002 |

| | |
|--|--|
| Fiche n° 5 - Autoroutes, économie et territoires | |
| Auteur | <i>J. VARLET (dir.), Actes du colloque de Clermont-Ferrand, Mai 1995</i> |
| Date | 1997 |

| | |
|---|-------|
| Fiche n° 6 – Evaluation économique et sociale des projets routiers interurbains, Guide de recommandations | |
| Auteur | SETRA |
| Date | 1988 |

| | |
|---|--------|
| Fiche n° 7 – Groupe thématique Recherche stratégique – Les bilans de l'article 14 de la LOTI : les raisons d'une mise en œuvre discrète | |
| Auteur | PREDIT |
| Date | 1999 |

| | |
|--|--|
| Fiche n° 8 – Rapport n°2001-0183-01, dit « rapport SELIGMANN » | |
| Auteur | Conseil Général des Ponts-et-Chaussées |
| Date | 2002 |

| | |
|--|--|
| Fiche n° 9 - Autoroutes, acteurs et dynamiques territoriales, revue GEOCARREFOUR | |
| Référence de l'ouvrage | Volume 77 n°1 2002 |
| Auteur | P. BERION, L'observatoire A39 J. VARLET, C. JAMOT, L'observatoire A71 |
| Date | 2002 |



| | |
|---|---|
| Fiche n° 10 - Autoroutes, acteurs et dynamiques territoriales, revue GEOCARREFOUR | |
| Références de l'ouvrage | Volume 77 n°1 2002 |
| Auteurs | Quatre articles : Catherine MESTRE-GONGUET, Autoroute et recompositions spatiales : l'exemple du Val de Durance Michel COHOU, Acteurs sociaux et processus d'aménagement autoroutier dans le département du Tarn Frédéric TESSON, Autoroute et recompositions territoriales : la mise en lumière de quelques paradoxes à travers l'exemple de la Dordogne. Sébastien LE CORRE, Utilisation de l'information géographique numérique pour les observatoires autoroutiers. Application aux espaces économiques |
| Date | 2002 |

Fiche n° 11 – Résultats de l'Observatoire A77

Fiche n° 12 – Résultats de l'Observatoire A39

Fiche n° 13 – Bilan LOTI de l'autoroute A16 Amiens – Boulogne-sur-Mer

| | |
|---------------|----------------------------------|
| Auteur | ISIS, pour le compte de la SANEF |
| Date | 2003 |

Fiche n° 14 – Les observatoires autoroutiers : l'expérience des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et quelques enseignements

| | |
|------------------|--|
| Référence | Cahiers Scientifiques du Transport, n°46, décembre |
| Auteurs | Guy JOIGNAUX, Directeur de recherches à l'INRETS Jean-François LANGUMIER, Chef de la Mission Prospective et Développement durable, APRR |
| Date | 2004 |



Contrôle final : Responsable de projet**Date : 10/01/2005****Nom : Maximilien PIQUANT****Signature :**

| Version | Date | Rédigé par | Contrôle externe | Modifications |
|----------------|-------------|--------------------|-------------------------|----------------------|
| 0 | 06/01/2005 | Maximilien PIQUANT | Lionel CLEMENT | Oui |
| 1 | 10/01/2005 | Maximilien PIQUANT | Client | Oui (mineures) |
| 2 | 10/03/2005 | Maximilien PIQUANT | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

