

# **JOUONS COLLECTIF ! A154**

1 place de la Mairie

28300 BERCHERES-SAINT-GERMAIN

[contact@jouonscollectifa154.fr](mailto:contact@jouonscollectifa154.fr)

site internet : [www.jouonscollectifa154.fr](http://www.jouonscollectifa154.fr)

Tél. : 06.83.12.03.62



« Aménageons l'existant ! »

**Contribution : quel est l'impact économique d'une autoroute ?**

Le principal argument à la création d'une autoroute a toujours été « le développement économique ». En cette période de crise qui pourrait s'opposer à un projet qui serait créateur d'emplois pour une région ou un département ?

Par conséquent la question à laquelle il convient donc de répondre est :

**L'autoroute est elle un facteur déterminant du développement économique ?**

En consultant toutes les contributions économiques jointes aux projets autoroutiers, les arguments avancés sont toujours :

- Désenclavement,
- Le développement des échanges,
- La pérennisation voire le développement du tissu industriel.

Pour le département d'Eure-et-Loir le constat est fait que l'activité économique se situe principalement le long de la RN 154.

Nous rappelons que ce constat n'a rien de surprenant et que depuis le moyen-âge les axes de communications ont toujours joué un rôle important dans les échanges et la transmission (les routes au moyen âge de J Hubert).

*« La récente mise en service de l'A19 en accentuant les échanges Nord-Sud , va contribuer à pérenniser et à développer le tissu économique d'Eure et Loir »p16 contribution CCI Eure et Loir*

Le flux venant de cette autoroute ne correspond en rien aux prévisions annoncées. Des 10 000 véhicules/jours annoncés , nous arrivons à 600 véhicules constatés. Il est donc peu probable que l'ouverture de l'A19 joue un rôle déterminant sur notre tissu industriel.

Quant aux arguments de développement économique, aucune étude micro-économique ne venant les étayer, Il nous a donc paru nécessaire de nous appuyer sur les études réalisées suite à l'ouverture d'autoroutes afin de connaître l'impact exact de cette infrastructure.

**En effet l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs** dispose que, lorsque les projets d'opérations de grands projets d'infrastructures sont réalisés avec le concours de financements publics, **un bilan des résultats économiques et sociaux doit être établi** au plus tard dans les cinq ans qui suivent la mise en service et que ce bilan doit être rendu public. La **circulaire du 15 décembre 1992** relative à la conduite de grands projets nationaux d'infrastructures a réaffirmé l'exigence d'un suivi et d'un bilan.

**Etonnamment jusqu'en fin 1999 aucun bilan n'a été publié comme le signale la Cour des Comptes dans son rapport du 23 06 1999 « La politique autoroutière Française ».**

## **Nous pouvons légitimement nous interroger sur ce manquement et non-respect de la loi.**

Cependant un certain nombre d'observatoires économiques ont été mis en place à partir des années 1980 anticipant les bilans introduits par la LOTI.

### **Il est important de noter que ces observatoires ont travaillé sous la houlette des sociétés d'autoroute**

Ex les cahiers scientifiques du transport N° 46/2004 « les observatoires autoroutiers par Guy Joignaux(INRETS) et Jean François Langumier (Autoroutes Paris -Rhin -Rhône)

### **Malgré cette collaboration, les études démontrent toutes que l'autoroute n'est pas un facteur déterminant du développement économique :**

« Les observations empiriques révèlent de façon catégorique que l'infrastructure n'est pas un élément déterminant de la stratégie de localisation des agents économiques »G Joignaux

« En ce point d'investigation, il s'agit de savoir si les communes qui ont connu une évolution singulière permet d'objectiver une relation de cause à effet entre la modification de l'offre de transport impliquée par la mise en service de l'autoroute et l'évolution des activités économiques : à l'évidence cela n'est pas possible » Alain Bonnafous

« Si les études montrent une **certaine corrélation**, bien **que limitée** entre amélioration de l'accessibilité et développement de l'emploi, on ne peut pour autant affirmer que l'autoroute en soit la seule cause .....le développement de l'emploi autour des échangeurs autoroutiers s'explique par des mouvements structurels et des tendances lourdes de l'économie nationale et aussi par l'existence de ressources régionales ou potentialités telles que degré de qualification de la main d'œuvre, diversification du tissu industriel... »  
*Conséquences économiques des grandes structures routières rapport d'étude 1994 J P Orus*

Quant au rapport de la Cour des Comptes « la politique autoroutière Française » du 23 06 1999, il précise bien que la desserte routière n'est pas le critère déterminant de localisation des entreprises : l'infrastructure autoroutière n'intervient qu'en quatrième ou cinquième position après la présence de main d'œuvre qualifiée, la nature du tissu économique, la proximité d'un centre urbain et les facilités d'installations liées aux mesures incitatives offertes par les acteurs publics...

A ces études économiques, depuis peu, viennent s'ajouter les évaluations socio-économiques (bilan LOTI) que nous avons donc consultées.

### *Autoroute A 28 Rouen- Abbeville mai 2007 Direction Régionale de l'Équipement*

Cette autoroute fait partie de la liaison Européenne Nord-Sud, contourne la région parisienne avec un axe Abbeville-Rouen gratuit.

Cette autoroute devait permettre :

- 1) le développement des ports de Basse Seine,
- 2) le développement des industries du verre situées sur le parcours de cette autoroute,
- 3) le désenclavement de la région.

**P29** : Il paraît difficile de mettre en évidence un impact net de la mise en service de l'autoroute A28 sur l'accroissement des parts du marché du port du Havre.

**P30** : L'amélioration significative globale des parts de marché des ports de la Basse Seine au cours des dernières années, surtout au Havre, semble due à la conjonction de plusieurs causes : gains de compétitivité obtenus par la diminution des temps d'escale et des coûts de transbordement, meilleur positionnement commercial...

**P52** : En 10 ans 6 nouvelles zones d'activité ont vu le jour, soit un quasi doublement. Toutefois, le rythme n'est pas plus soutenu après qu'avant l'ouverture de l'A28

Rien n'indique dans les chiffres un effet « A28 » un « boum » dans l'extension des superficies destinées aux activités.

**P54** : alors que l'on aurait pu penser que ces zones d'activités auraient plus profité de leur proximité à l'A28 et connu un développement supérieur aux autres catégories de zones d'activités, le phénomène inverse semble se produire.

**P55** La création de l'A28 a donc plus contribué à une restructuration du tissu industriel qu'à un développement économique.

**P69** : De nombreuses entreprises se sont implantées dans les zones d'activité avoisinant l'autoroute. Cependant il ne s'agit que très rarement de créations, mais de délocalisations (ce qui n'est pas sans problème pour la commune où ces entreprises étaient situées). En conséquence, **ce phénomène d'attractivité des entreprises n'a pas vraiment eu d'impacts sur l'emploi local.**

Enfin nous citerons une déclaration de J P Duport ancien délégué du DATAR, ancien Préfet d'Ile de France : Canon, Scania et Dell se sont implantées dans les villes ayant une liaison TGV ».

**A la lumière de ces études nous pouvons légitimement nous interroger sur les retombées économiques de la mise en concession de la RN154 sachant par ailleurs que la Direction Interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires a lancé le 22 octobre dernier une étude « territoires 2040 »**

**Territoires 2040 a été lancée sur le postulat que la crise économique va bouleverser les modes de production et donc la configuration des territoires.**

Extrait de la conférence de presse : les bassins industriels : les crises globales, sectorielles bousculent les perspectives d'un développement résolument durable (relocalisations, recherche de proximité...).

**Les arguments avancés sont donc passésistes, ils reposent sur un modèle de développement caduc qui est amené à se modifier en profondeur suite à la crise structurelle que nous vivons et qui n'est pas intégrée dans l'étude économique.**

On sait aujourd'hui que la reprise annoncée fièrement ,avec une croissance qui repart, n'est plus synonyme de créations d'emplois et que la crise financière et économique que nous vivons est grave et perdurera.

Pour contrecarrer la baisse tendancielle des taux de profits, à la différence des cycles économiques antérieurs qui faisaient succéder augmentation de la plus value relative, de la plus value absolue et de la plus value extra, notre système économique aujourd' hui utilise simultanément toutes ces augmentations de plus value qui **engendrent des externalités dramatiques en terme : de déséquilibres mondiaux (faim dans le monde), d'emplois, de liens sociaux, d'épuisement des ressources naturelles , et d'environnement.**

La filière transport n'est pas épargnée par ce processus. Les parts de marchés des entreprises françaises dans le transport international ont fortement diminué, les amenant à se reporter sur le marché national où elles se font elles mêmes concurrence . L'industrie du transport dès 2008 supprimait de nombreux emplois (1/3 des PME de transports routiers ont diminué leurs effectifs).

Cette situation explique la stagnation du trafic routier sur les grands axes depuis les années 2007 malgré une intensification des échanges internationaux.

*« Les échanges internationaux ne cessent de croître.....Cette augmentation des échanges internationaux et donc des volumes à transporter, se fait en premier lieu du trafic maritime de conteneurs ..... »ADN Logistique transport Seine Normandie*

Sans entrer dans une analyse macroéconomique plus approfondie, l'histoire nous montre qu'à chaque crise structurelle de notre système économique, de nouveaux modes de production, de nouveaux modes de déplacements se sont mis en place (ex du tramway qui est réintroduit même dans les villes de moyennes importances, ex du transport fluvial qui fait baisser les coûts de transport de 5%)

**Sans préjuger de l'avenir, ne pas en tenir compte et baser des prévisions sur un modèle en crise qui a de toute évidence fait son temps et sera donc amener à évoluer nous semble des plus aléatoire pour ne pas dire dangereux. Nous ferions peser sur les générations à venir notre inconséquence.**

Ghislaine Dané Jouault