



Autoroutes et territoires : Quelles relations socio-économiques ?





SOMMAIRE

I . Les Principales approches et leur conclusions (en matière d'évaluation des effets des grandes infrastructures)

II. Les dispositifs d'observation et la démarche méthodologique de l'observation

III. La complexité des relations autoroutes / territoires

IV. Zoom sur l'observatoire autoroutier de l'A39



I. Les principales approches et leurs conclusions



LES TRAVAUX FONDAMENTAUX

- ***Les travaux précurseurs de F. PLASSARD et la remise en cause des effets structurants***
- ***Les approches macro-économiques***
 - *Analyse coûts-avantages*
 - *Analyse des flux de trafic*
 - *Analyse input / output*
 - *Modèle IMPACT*
- ***Les approches micro-économiques***
 - *Bilans LOTI : peu réalisés par les maîtres d'ouvrage*
 - *Observatoires autoroutiers*



LES PRINCIPALES CONCLUSIONS DE CES TRAVAUX

- *Une remise en question des effets structurants des infrastructures de transport : les effets générés sur les territoires ne sont pas automatiques*
- *L'impact local est tributaire des potentialités initiales du territoire en matière de dynamique économique, étalement urbain ...*
- *La mise en place d'une politique d'accompagnement : un facteur déterminant dans l'importance des effets générés ...*
- *... totalement tributaire du **jeu des acteurs** pour une véritable gouvernance de projets*



II. Les dispositifs d'observation et démarche la méthodologique de l'observation



LES DISPOSITIFS D'OBSERVATION

- **Le cadre réglementaire**

- *L'article 14 de la LOTI du 30/12/1982 comme cadre réglementaire de référence*
- *Le décret d'application de la LOTI du 17/07/1984*
- *La circulaire BIANCO de 1992*

- **Les protocoles d'évaluation**

- *Bilans LOTI dont l'intérêt a été soulevé par le rapport « Seligmann »*
- *Observatoires autoroutiers : « Observer, exploiter les données, apporter des réponses aux acteurs locaux, faire progresser la recherche scientifique »*



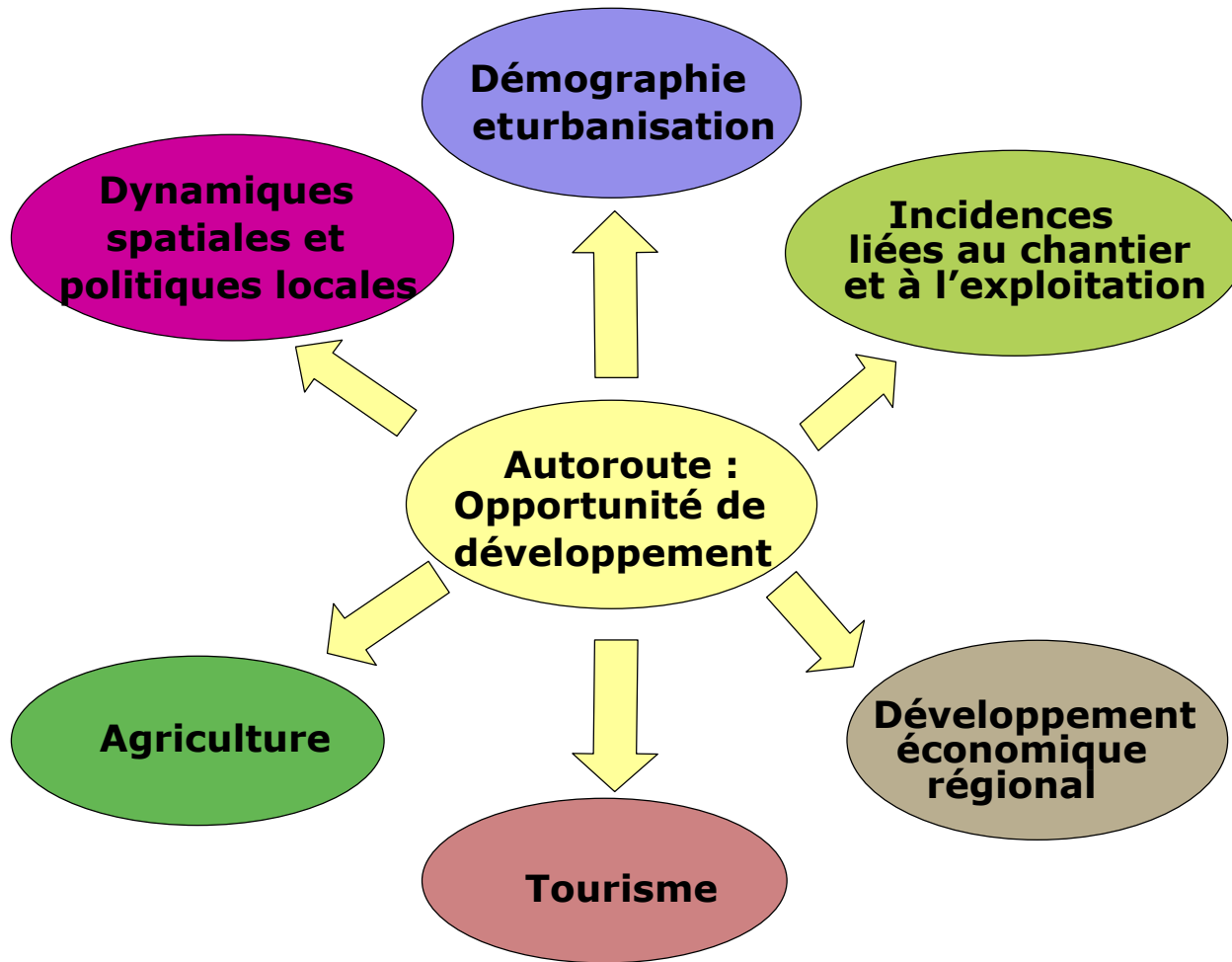
LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE DE L'EVALUATION

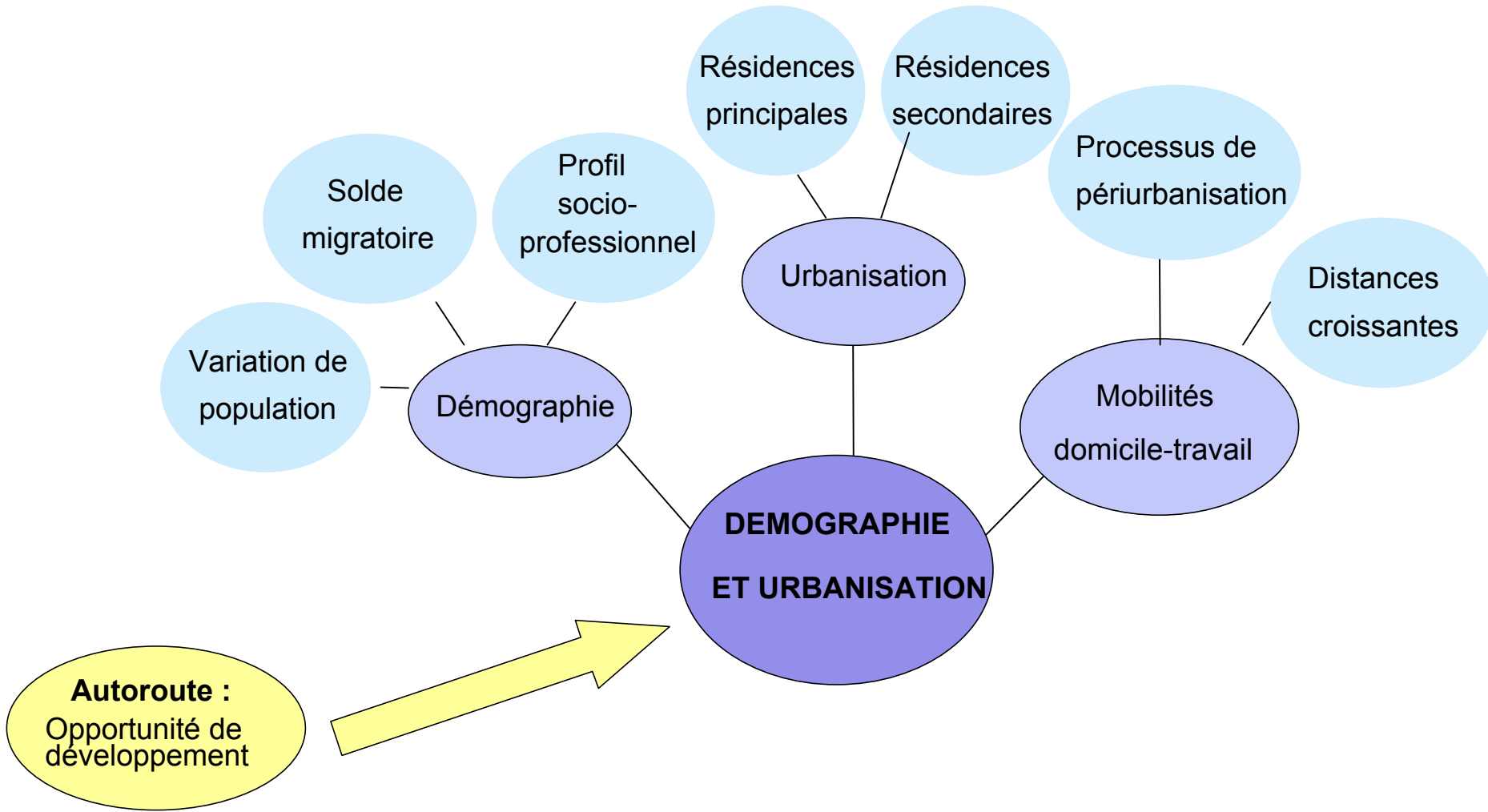
- **Trois grandes phases d'observation :**
avant, pendant, après la construction
 - « Point zéro » : diagnostic territorial, formulation d'hypothèses d'évolution des territoires
 - Phase chantier : Retombées locales du chantier en termes d'emplois, accroissement de l'activité TP, de la consommation
 - Phase après mise en service : effets générés par l'ouverture de l'infrastructure au niveau des flux de circulation, de l'économie, de l'urbanisme.

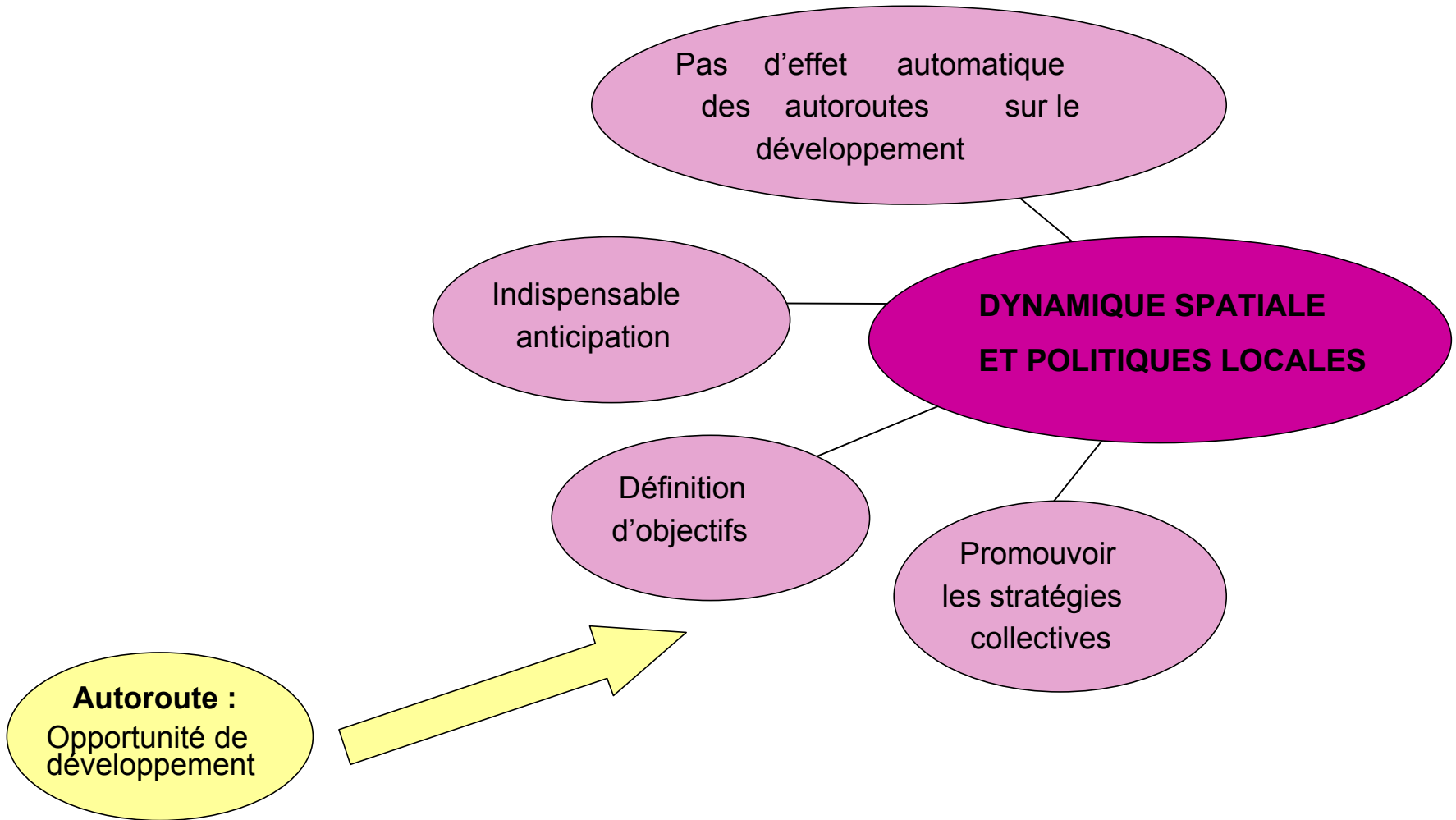
- **Un périmètre d'étude clairement défini :**
 - Emboîtement des échelles
 - Définition d'un ruban communal de part et d'autre du linéaire

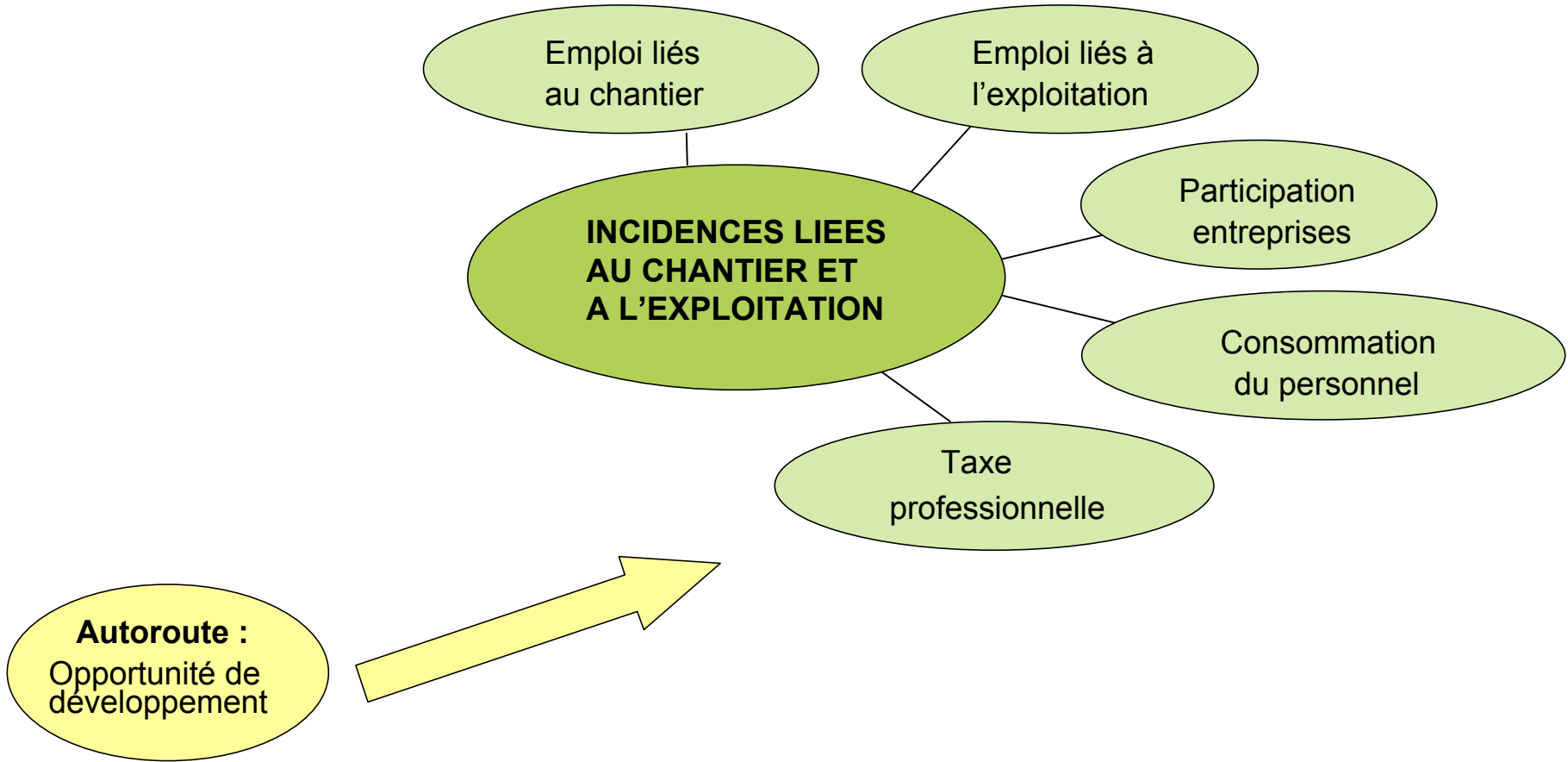


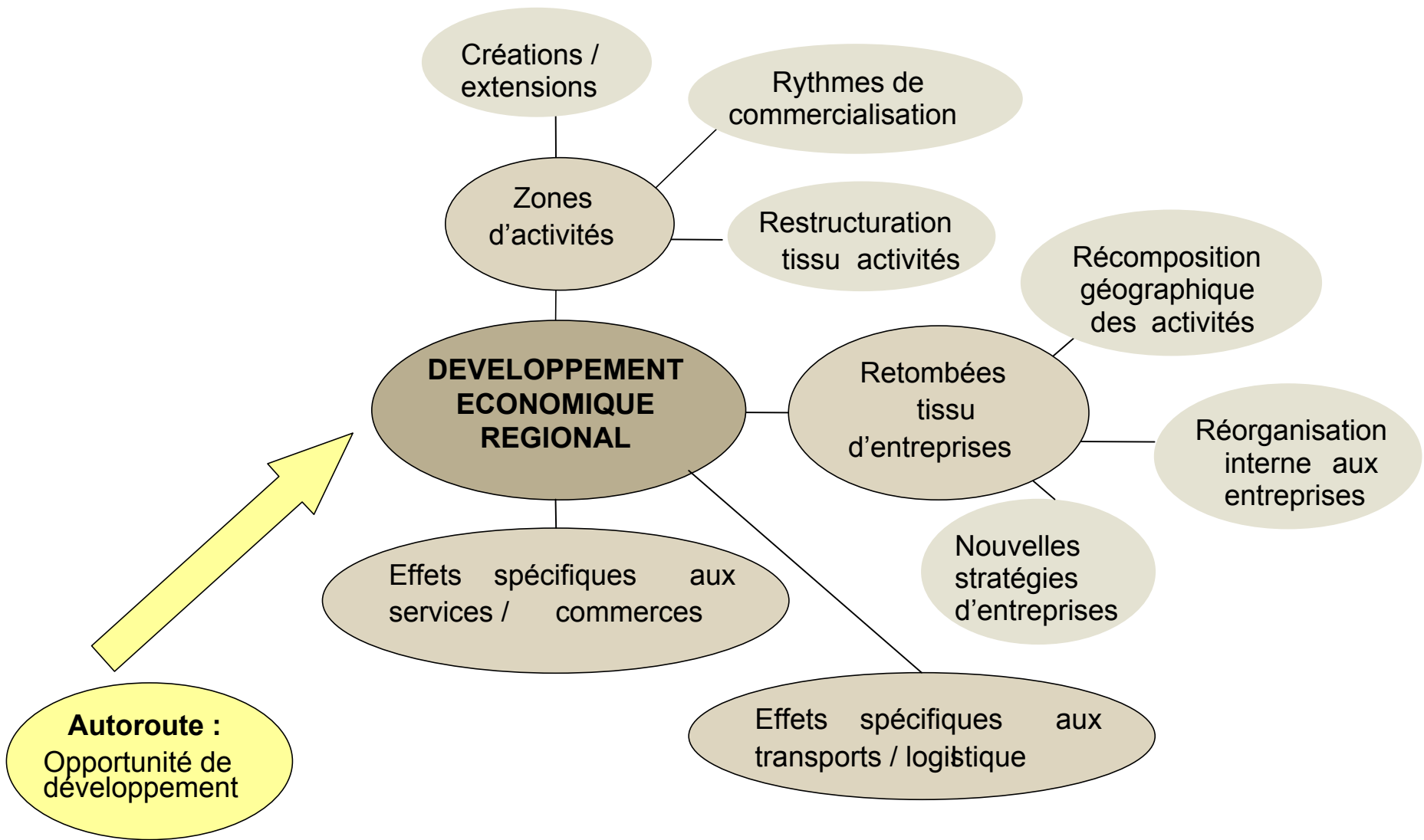
III. La complexité des relations autoroutes - territoires

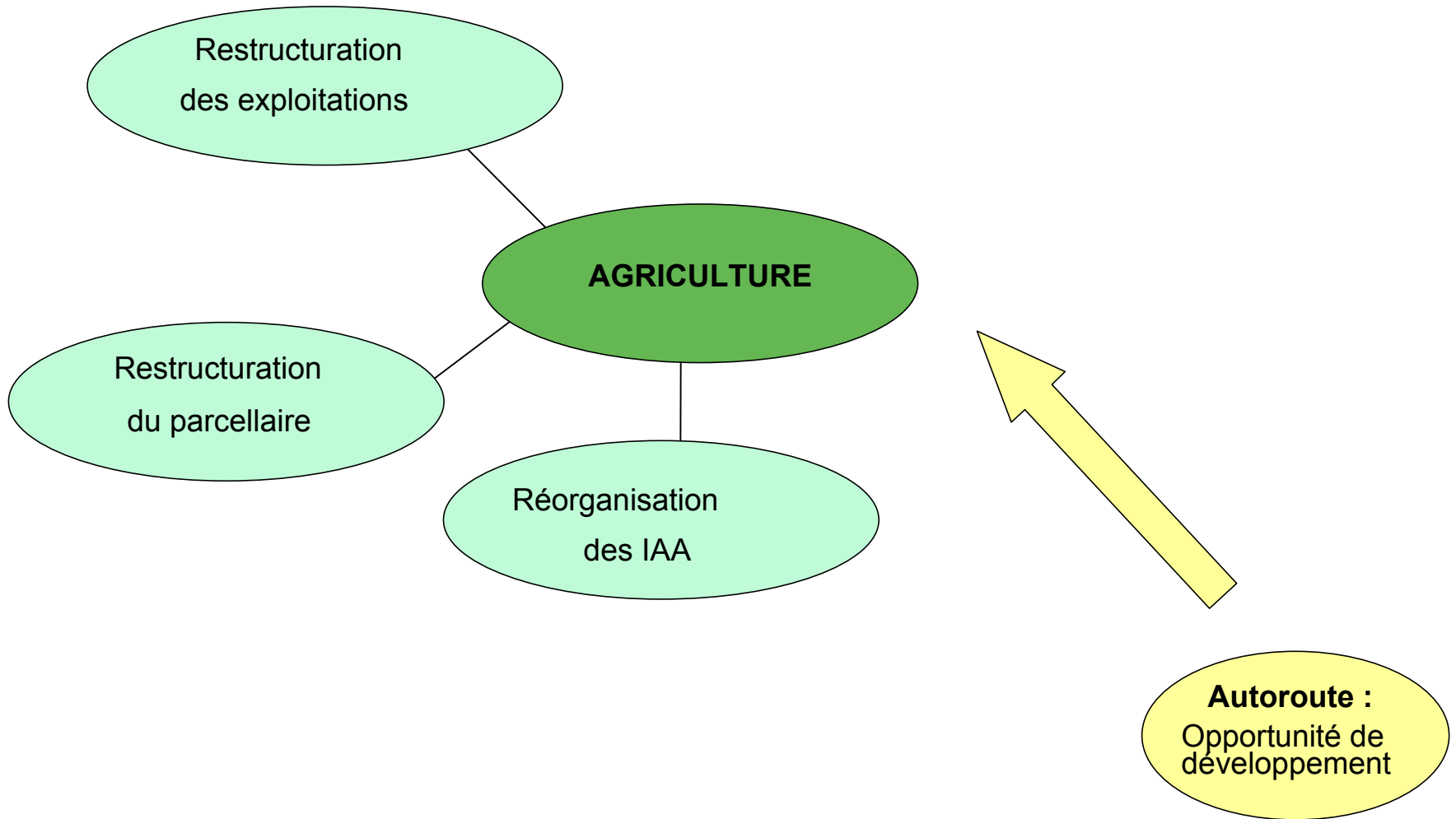






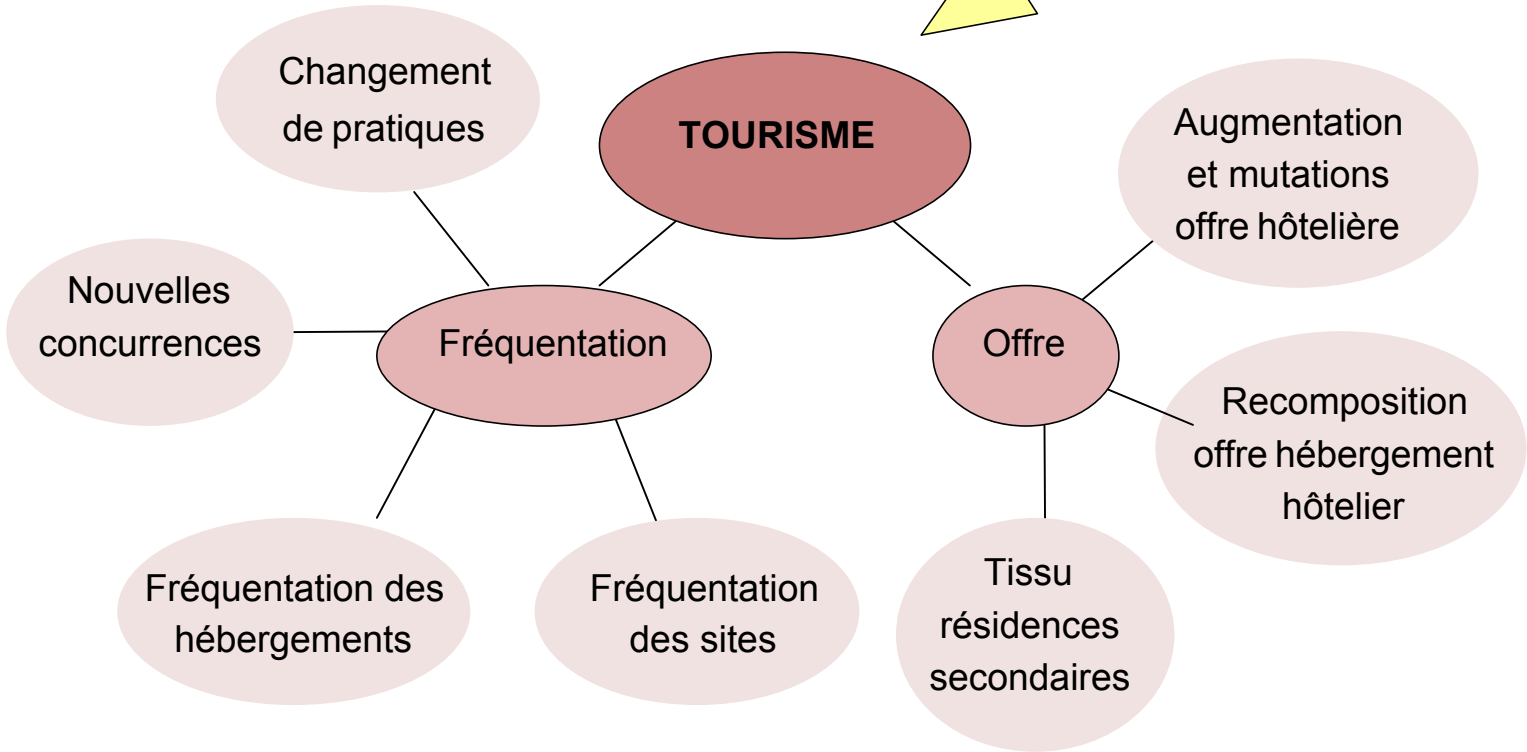
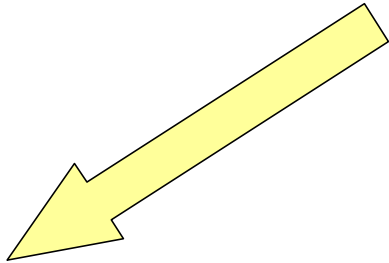








Autoroute :
Opportunité de développement





IV. Zoom sur l'observatoire autoroutier de l'A39



- ***Trois types d'effets identifiés***
 - ***Effets directs non négligeables***
 - ***Effets d'opportunités limités***
 - ***Effets d'usage, d'utilité limités***

- ***Un enseignement majeur : la nécessité d'un véritable projet de gouvernance***



- **Des effets directs non négligeables**

- **Remembrement**

- Impact important des remembrements du fait d'un contexte particulier,
 - Un bon accueil des agriculteurs

- **Chantier**

- Des effets en terme de CA modestes,
 - ... mais des effets qualitatifs importants : transferts de savoir-faire

- **Réorganisation des flux de circulation**

- Rôle d'axe de délestage des flux de longue distance joué par A39 essentiellement pour les PL,
 - Usage de l'A39 important pour les flux domicile-travail du matin,
 - Réduction et restructuration des activités des services aux usagers de la route



● Des effets d'opportunité limités

➤ **Création ou extension de ZA**

- Doublement du parc des ZA,
- ... mais un remplissage limité,
- ... essentiellement lié à l'absence d'une politique d'accompagnement

➤ **Promotion du territoire**

- Deux aires de services comme outils de promotion des territoires



- **Effets d'usage et d'utilité limités**

- **Pas d'impact significatif sur le rayonnement des villes**

- Pas d'impact sur le marché foncier
...du fait d'une dynamique péri-urbaine stricte
- Pas d'impact significatif sur les résidences secondaires

- **Développement des activités économiques**

- Pas de bouleversement significatif sur le tissu économique local
- Un impact relatif sur le secteur touristique