

Autoroutes et territoires

Quelques clés pour mieux comprendre la complexité des effets socio-économiques des autoroutes sur le développement des territoires, à partir de multiples études réalisées en France, dont certaines par Egis Mobilité

Maximilien PIQUANT
Chef de projet en économie des transports
Docteur en Géographie des transports
Egis Mobilité
maximilien.piquant@egis.fr

La complexité des relations infrastructures de transports - territoires

La connaissance des effets socio-économiques engendrés par l'aménagement des grandes infrastructures de transport demeure aujourd'hui encore insuffisante.

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

La principale difficulté réside dans l'identification du rôle joué ou susceptible d'être joué par une grande infrastructure de transport sur la structure, le fonctionnement et la dynamique des territoires.

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.

Les approches macro-économiques initiales contenaient une dimension quantifiée de la notion d'effets, à travers les analyses coûts-avantages, ou encore les études de trafic. Le rapport Boîteux de 1995 a confirmé l'utilité des approches macroéconomiques des effets. Il a conforté également l'idée selon laquelle le calcul microéconomique classique demeure une méthode adaptée et complémentaire à l'évaluation des projets.

Au cours des trente dernières années, 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.

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.

La desserte d'un territoire par une autoroute est susceptible de générer des mutations spatiales de plusieurs types : polarisation, hiérarchisation, effets de traversée et dualisation de l'espace.

Une nouvelle problématique a progressivement vu 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.

Les démarches d'accompagnement de l'infrastructure de la part des acteurs du territoire sont essentielles. 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.

Les dispositifs d'observation

Le cadre réglementaire :

L'article 14 de la LOTI (Loi d'orientation sur les Transports Intérieurs) du 30 décembre 1982 modifiée et son décret d'application du 17 juillet 1984 :

- ✓ Evoquent l'obligation d'établir le bilan socio économique des grandes opérations d'infrastructures,
- ✓ Mentionnent une définition différente des projets soumis à l'évaluation et au bilan selon la maîtrise d'ouvrage.

Ce bilan permettra 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.

Ces bilans doivent être établis 3 à 5 ans après la mise en service de l'infrastructure concernée. Selon l'article 5 de la LOTI, l'établissement et le financement du bilan « incombent » au maître d'ouvrage

La circulaire BIANCO de 1992 qui a introduit des règles supplémentaires telles l'établissement d'un bilan intermédiaire un an après la mise en service.

A 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.

Dans le cadre des volets socio-économiques des Bilans LOTI, deux grands thèmes sont traités :

1/ Transports-traffic-économie de l'opération :

- trafic
- sécurité
- qualité de service
- coûts de l'aménagement
- calcul de rentabilité

2/ Socio-économie et aménagement du territoire :

- effets sur la population et l'urbanisation

- effets sur l'emploi
- effets sur les activités économiques (agriculture, industrie, commerces, services)
- effets sur l'accessibilité et l'aménagement du territoire
- effets sur la fiscalité locale
- effets sur les autres modes de transports
- effets du chantier (sur l'emploi, sur les entreprises locales)
- effets sur les stratégies d'acteurs

Les observatoires autoroutiers

A la différence des bilans LOTI, les observatoires ne relèvent pas des dispositifs de la LOTI. Ils constituent une initiative de l'Etat ou des sociétés concessionnaires. Plusieurs sont en cours actuellement, notamment A39, A43, A71, A77, etc.

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.

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. Ce n'est qu'au bout d'une trentaine d'années de travaux, que les relations autoroutes – territoires ont révélé toute leur complexité.

A travers une quinzaine de références en Bilan LOTI, Egis Mobilité a acquis un réel savoir-faire s'appuyant sur des méthodologies validées par le ministère des Transports en France. Au-delà des références en bilans LOTI autoroutiers (littoral, montagnes, métropoles, espaces ruraux), Egis Mobilité a ces dernières années piloté des Bilans LOTI ferroviaires et aérien (aéroport Paris-Charles De Gaulle).