

LORSQUE LA REFLEXION DEVANCE LA REALISATION.

Tirer le meilleur parti des autoroutes, c'est ce que tout le monde souhaite au niveau local. Le cas de Reims démontre l'intérêt de s'organiser longtemps à l'avance et de déterminer la stratégie avant même que les infrastructures n'arrivent.

L'action a été amorcée très tôt. Dès 1963 1964, les tracés des autoroutes A4 et A26 étant arrêtés, le maire de l'époque, Mr J. TAITTINGER avait fait mettre en place un programme dit ROTIVAL, qui prévoyait les réserves foncières nécessaires au passage de ces autoroutes (dans le cadre du Plan d'Occupation des Sols), ainsi que les implications de telles infrastructures. Donc, **la prise de conscience des élus locaux s'est faite très tôt, et cela leur a permis de se donner les moyens de tirer le meilleur parti de l'arrivée de ces infrastructures.**

Ainsi la réaction a priori permet-elle de réaliser les réserves foncières suffisantes pour s'assurer une bonne maîtrise de la situation à venir.

Un tel plan s'insérait dans un contexte particulièrement favorable : le développement économique de la région de Reims était en cours depuis le milieu des années 60. Le plan a trouvé sa justification dans cette croissance. Il prévoyait dès l'origine de vastes espaces autour des autoroutes, pour créer des zones industrielles. Ce plan, élaboré progressivement dans le détail a été achevé en 1971. Mais la planification était devenue une tradition pour les élus locaux, et, le plan, mis en révision en 1972 1973, a vu la **coopération** entre la municipalité et la

Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims prendre le relais. Ainsi M. SERVAIS, de la Chambre de Commerce et d'Industrie déclare-t-il : "dès 1971 il y a eu **convergence d'objectifs et de moyens** entre les responsables locaux du monde politique et économique." Cela s'est traduit très concrètement par la création d'une association entre la ville de Reims et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims et d'Epemay en vue d'assurer la promotion économique de Reims". Cette association s'appelle " l'Association pour la Promotion Economique de Reims" (APER). Elle est à l'origine de l'ouverture d'un centre routier en 1983, qui bénéficie du site particulièrement favorable de Reims, à la croisée de plusieurs autoroutes. Elle s'est également occupée du développement des activités inter-modales du port fluvial de Reims ; des zones industrielles, du pôle technologique Henri Farman et la création récente d'un parc des expositions.

Le Centre routier de Reims représente un investissement de 4 000 000 de F. La participation de la Chambre de Commerce de Reims et d'Epemay se monte à 20 %. La maîtrise d'ouvrage de chacune de ces actions a été assurée soit par la ville de Reims, soit par la CCI, soit conjointement. L'association est le lieu où l'on se retrouve et qui permet de coordon-

ner les opérations.

La ville prend en charge tout ce qui concerne les transports, les quartiers neufs, l'habitat, la voirie... La CCI s'occupe plus particulièrement de tout ce qui concerne l'accueil des entreprises et la création des Zones d'Activités dont la réalisation avait été entreprise dès 1966. Ces zones sont actuellement remplies. Aujourd'hui, la politique menée à cet égard s'exerce à une plus petite échelle : les Zones d'Activités sont plus petites, de 20 Ha maximum et elles sont réparties dans le tissu urbain. La moyenne des lots est de 2 à 3000 mètres carrés. Cette évolution s'explique notamment parce que les besoins des professionnels ne sont plus les mêmes. En effet, les nouvelles implantations sont surtout le fait d'entreprises appartenant au secteur tertiaire, moins grandes consommatrices d'espace. A ce niveau apparaît un effet semi négatif de l'autoroute : beaucoup de ce qui concernait l'industrie lourde a été "aspiré" vers la Lorraine. Contre partie positive, cela a favorisé très tôt la reconversion industrielle qui s'est généralisée quelques années plus tard.

Globalement, ces différentes Zones d'Activités accueillent environ 10 000 emplois, ce chiffre comprenant les créations brutes, mais aussi les relocalisations. Cependant la population est passée depuis le début des années 60, de 130 000 habitants à 200 000. La différence, soit 70 000 divisée par 4 (taille moyenne des ménages sur la période) donne approximativement le nombre d'emplois créés sur la durée prise en compte, soit 17 500 emplois. On peut donc constater que, malgré la délocalisation de l'industrie lourde vers la Lorraine, Reims a connu un développement certain.

Se sont développées dans le cadre du centre routier, les activités de magasinage, qui ne se limite pas à l'entrepôt. C'est toute une activité élaborée qui s'est progressivement mise en place. Les produits sont pris directement à la sortie des usines, ils

sont ensuite groupés, emballés, et réparties pour les livraisons finales.

Par contre, le développement des infrastructures de transport a considérablement favorisé les activités agricoles importantes dans la région, notamment pour tout ce qui concerne les produits frais. Cela est vrai en particulier pour les produits carnés qui sont très fortement assujettis à l'impératif temps. Les autoroutes ont permis d'élargir la zone de desserte des abattoirs de Reims.

Par le réseau routier classique, on compte une moyenne de 60 Km/H, contre 90 sur autoroute. Les autoroutes ont permis concrètement de passer d'un rayon de distribution d'à peine 100 Km à un rayon de 150 à 200 Km.

Reims n'a pas vu son activité décliner à cause de la proximité de Paris. Une autoroute c'est toujours une meilleure liaison et une diminution des temps de déplacement, et par rapport à l'agglomération parisienne, cela à de quoi faire peur. En fait, Reims a continué de croître et de se développer. Selon M. Servais : "Paris est la banlieue de Reims" !..... **Au-trement dit, l'action menée au niveau régional, a permis de tirer le meilleur parti possible de ces autoroutes, mais parce que les actions menées ont été constructives et surtout parce que les élus locaux de l'époque avaient vu les choses arriver et avaient su réagir.**

Cette politique "visionnaire" a permis également de contrôler l'évolution du coût du foncier. Le programme de Zone d'Activité ayant été prévu longtemps à l'avance, il n'y a pas eu de problèmes catastrophiques de variation du coût du foncier. Les zones concernées étaient très tôt déclarées d'utilité publique.

Il n'y a pas eu de véritable étude de faisabilité de faite, mais le développement harmonieux est assuré par le travail coordonné de la ville et de

l'agence d'urbanisme de Reims, car lorsque l'on crée une **nouvelle entreprise génératrice d'un nombre conséquent d'emploi**, il faut également **penser au logement pour accueillir le personnel**, surtout si l'on veut que la ville continue de croître.

Afin d'attirer les entreprises, **la promotion a été axée sur la qualité du service offert** au-delà de la bonne desserte en infrastructures. Des conférences inter-services sont organisées réunissant tous les partenaires concernés : EDF, SNCF, ..., qui **assurent la liaison avec les besoins des professionnels**. On rencontre ici le souci de répondre correctement à la demande et chacun y trouve son compte.

Le point noir a été longtemps le manque de main d'oeuvre qualifiée, mais de gros efforts de formation ont été réalisés par la Chambre de Commerce et d'Industrie, et le développement des moyens de formation s'est organisé dès que le déclin industriel

s'est fait sentir, de manière à assurer la reconversion.

Reims bénéficie donc de la proximité de Paris sans en avoir les inconvénients, parce qu'elle a su se donner les moyens d'une croissance harmonieuse. Dans une région agréable, carrefour relais vers d'autres grandes métropoles régionales, comme Lille, Nancy, Orléans (quoique la vocation d'Orléans se rapproche de celle de Reims), les acteurs locaux ont fermement l'intention de renforcer cette situation. De nombreux espaces sont encore disponibles et les temps de transport ont et vont encore diminuer. Ainsi suit-on de très près la construction de Disneyland, car grâce à l'aérodrome de Reims, Marne-La-Vallée ne se trouvera pas guère plus loin de Reims par autoroute qu'Orly. On pense ainsi pouvoir accueillir une partie des visiteurs en provenance de l'est de l'Europe.

A suivre....

en conclusion...

UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT A LONG TERME.

Les acteurs locaux sont résolument optimistes : Reims a encore de nombreux atouts dans son jeu, et le développement si bien enclenché durant ces dernières années devrait pouvoir durer. Et ce tout particulièrement dans le cadre élargi qu'offrira l'Europe, où la ville de Reims sera bien placée pour jouer le rôle de métropole carrefour. Ce résultat est dû à la prise de conscience très ancienne de l'importance des infrastructures de transport en matière de développement, à condition que l'on se donne tous les moyens pour agir.

" UN PROJET POUR L'ALLIER " : **Etude d'une démarche.**

Il s'agit du cas particulier d'une étude d'impact économique de l'autoroute A71 sur le département de l'Allier. C'est une démarche intéressante au niveau de la méthodologie qui a été mise en place, puisque son second objectif était la mise en valeur d'après les données recensées, des possibilités supplémentaires de développement rendues possibles par l'arrivée de l'autoroute.

Il ne faut pas se leurrer, une grande infrastructure, quelle qu'elle soit, n'est pas systématiquement synonyme de développement, loin s'en faut. Elle nécessite le plus souvent des actions d'accompagnement. Parfois pour susciter le développement, d'autres fois pour le coordonner et le gérer. Mais il faut toujours avoir l'idée en tête que rien ne se fait tout seul. C'est pour répondre à cet objectif que le Conseil Général de l'Allier sous l'impulsion du Comité d'Expansion a lancé ce projet d'étude en 1987. Pour ce faire il a été fait appel à des bureaux d'études spécialisés : GFR-SERVICE avec le concours du Laboratoire d'Economie des Transports, sous la direction scientifique de M. François Plasard, et le BIPE (Bureau d'Informations et de Prévisions Economiques, placé sous la direction scientifique de M. Daniel Darmon). Comme on peut le constater, les moyens mis en oeuvre étaient importants. Certes toutes les communes ne peuvent pas se payer la participation de tels bureaux d'études, c'est pourquoi il peut être intéressant de s'associer avec les communes avoisinantes, voire même au niveau départemental ou régional. C'est ce qui a été le cas ici : "Ainsi la construction et la mise en service

de l'autoroute A71 ont été pour nous la raison et l'occasion de lancer une réflexion de niveau départemental dont le développement dépasse très largement, désormais, la valorisation d'une infrastructure dont la réalisation aura eu le mérite, entre autres, de créer un état de réceptivité et une prise de conscience", déclare M R. Desseauve, directeur du Comité d'Expansion Economique de l'Allier.

Cette étude s'est déroulée en deux phases complémentaires :

- Première phase : diagnostic, orientation, actions possibles. ("Etude d'impact économique de l'autoroute A71", réalisée par GFR service avec la collaboration du LET).

- Deuxième phase : Elaboration d'un projet pour l'Allier. ("Un projet pour l'Allier", mission confiée au BIPE).

Ces études étant particulièrement intéressantes au niveau de la méthode, nous présenterons le plan ci-après :

- Etude sur l'impact économique de l'autoroute A71.

Première partie : Le constat.

• l'Espace - les Infrastructures

- Les infrastructures
- Principaux flux
- Atouts et faiblesses du réseau routier dans l'Allier
- Accessibilité
- Modifications de l'accessibilité après la mise en service de l'A71
- **Les Hommes**
 - Démographie
 - Formation
- **Les Ressources Naturelles**
 - Sous-sol
 - Forêts
 - Sites touristiques
- **Les Activités**
 - L'agriculture
 - Secteur agro-alimentaire
 - Activités industrielles
 - Bâtiments et Travaux Publics

Deuxième partie - Propositions d'action

- **Objectifs - Principes**
 - Quatre objectifs :
 - . Favoriser l'activité
 - . Gérer les transformations du monde rural
 - . Promouvoir le tourisme
 - . Favoriser la diffusion de l'information et de l'innovation.
 - Sept principes :
 - . Ne pas se substituer aux chefs d'entreprise
 - . Donner la préférence aux investissements immatériels
 - . Favoriser la circulation de l'information entre les personnes
 - . Soutenir les initiatives locales
 - . Ne pas restreindre les interventions à leur seule dimension dépenses supplémentaires.
 - . Rationaliser les interventions sans engager nécessairement des dépenses supplémentaires.
 - . Favoriser l'accès aux sources extérieures de financement.
- **Les Propositions d'Action**
 - Action sur l'espace
 - . Achèvement de la RCEA (Route Centre Europe Atlantique)
 - . Amélioration de la desserte entre les trois villes
 - . Gestion des sites sensibles

- . Valorisation des aires de service
- Mise en valeur des ressources et développement des initiatives
 - . diversifier les productions agricoles
 - . Redéfinir une politique touristique
 - . Favoriser la création d'entreprises
- Organisation des forces vives du département
 - . Souder les trois villes
 - . Mieux gérer l'espace rural.

Troisième partie - Les moyens

- **Moyens Financiers**
 - Fonds d'intervention foncière
 - Fonds d'aide au développement, à l'innovation et à la création
 - Fonds d'aide aux initiatives locales
 - Interventions financières dans la création et le développement d'entreprises
- **Moyens Techniques**
 - Réseau d'information intra-départementale
 - Serveur informatique départemental
 - Moyens de promotion
- **Moyens humains**
 - La formation
 - Des hommes au service d'un projet
 - . Réseaux
 - . animateurs locaux
 - . Groupe technique de coordination et de suivi.

Deuxième phase : " Un projet pour l'Allier ", mission confiée au BIPE.

Préambule : Objectifs et Méthode

" L'autoroute A71, l'occasion d'une stratégie.

Alors que l'on construit l'autoroute A71 la présente étude a pour objet de proposer une stratégie de développement pour le département de l'Allier.

• **Une stratégie de valorisation de l'autoroute....**

Il s'agit de valoriser le nouvel équipement d'infrastructure que constitue l'autoroute, d'en mul-

tiplier les effets bénéfiques et d'en limiter les incidences négatives.

• qui ne concerne pas seulement les communications et les transports.

L'autoroute va modifier pour l'ensemble du département l'accessibilité à un certain nombre de grandes villes et de services situés hors de l'Allier. Simultanément elle va le rendre plus accessible de l'extérieur.

C'est donc la situation d'ensemble, les activités, la main d'oeuvre, les capacités de développement, l'image du département, qui vont s'ouvrir à l'extérieur.

On ne peut limiter dans ces conditions la réflexion aux seuls problèmes de communications et de transports.

• Une stratégie globale, réaliste.

Il importe donc de connaître bien les potentialités réelles du département, d'identifier ses points forts et ses faiblesses. Une perception lucide et réaliste de ses atouts et de ses handicaps est la condition indispensable à l'efficacité d'une stratégie globale de développement et à la réussite d'un plan d'action.

" Projet pour l'Allier "

Exposé des motifs

Le projet présenté par le BIPE prend en considération les trois objectifs suivants :

1 - **Utiliser**, le plus complètement possible, les travaux réalisés au cours de ces trois dernières années pour le compte du Conseil Général.

Autrement dit, après une période d'étude et de réflexion, on compte s'engager dans une phase active de "traduction".

La question se pose donc de savoir sur quels

dossiers il s'agira d'engager prioritairement l'action publique.

2 - **Identifier** les projets porteurs de développement économique et social pour le département, en forme de valeur ajoutée économique, de progrès social et de progrès culturel.

Il s'agira donc de **sélectionner** parmi l'ensemble des projets issus des analyses existantes ceux qui apparaîtront **économiquement pertinents, administrativement réalisables, consensuellement recevables** par le plus grand nombre d'acteurs locaux.

On le voit, trois filtres successifs devront être mis en place : l'économie du département, les forces vives de l'Allier, l'administration du département.

3 - **Programmer**, aussi largement qu'il sera possible de le faire, la réalisation des projets retenus.

L'objectif du BIPE n'est pas de produire de nouvelles études mais d'éclairer les choix des Membres de l'Assemblée Départementale dans l'engagement d'opérations susceptibles de promouvoir le développement économique et social de l'Allier à moyen et long terme.

C'est la raison pour laquelle les documents produits par le BIPE seront des documents de travail relativement courts portant sur :

- Les choix possibles et leur justification
- Les choix faisables et leur justification
- Les éléments de programmation des projets de financement retenus.

**VENDOME :
LOIR ET CHER.**

COMMENT VALORISER LE TGV DANS LE CADRE DU DEVELOPPEMENT REGIONAL : LE CAS DE VENDOME.

Le TGV est chargé d'une image très porteuse et symbole de modernisme, mais, si une ville comme Vendôme veut que cette image soit également associée à son nom, il lui faut se donner un programme d'action d'accompagnement. Les responsables locaux se sont mobilisés à cet effet et ont lancé une étude proposant une solution attrayante. Une infrastructure seule n'est pas une condition suffisante du développement, même s'il s'agit du TGV. A contrario, avant de se lancer dans un programme d'action, il est absolument nécessaire de bien connaître le terrain : tout aménagement n'est pas systématiquement transposable pour toutes les localités.

L'ARRIVEE DU T.G.V EN VENDOMOIS : QUEL CONTEXTE ?

Vendôme se situe à environ 180 Km au sud ouest de Paris, et à environ 32 Km au nord ouest de Blois. La ville sera en 1990 à 40 minutes de Paris-Montparnasse par le T.G.V (au lieu de 2 h 15 mn par l'autorail actuel ou 2 h par la route),. Le contexte global semble favorable :

- Un dynamisme démographique certain :

Globalement, la population de l'agglomération de Vendôme a augmenté constamment dans la dernière guerre, même si l'on constate une baisse entre la dernière période intercensitaire. Vendôme comme beaucoup d'autres villes, a vu durant ces dernières années, le centre-ville se vider. Mais cette évolution est compensée par l'augmentation de la population dans les communes périphériques de l'agglomération. Vendôme en 1982 avait 17 593 habitants et l'agglomération 21 609. Le nombre de permis de construire accordés durant les 6 dernières années illustre le dynamisme récent de la ville : on obtient un taux moyen de 37 permis pour 1000 habitants, alors que toutes les autres agglomérations voisines ont toutes un taux inférieur.

- Une situation de l'emploi plutôt favorable :

Le taux d'activité est de 47,1 % pour l'ensemble de trois communes de l'agglomération. Le taux de chômage concernant l'ensemble du bassin d'emploi de Vendôme : 7,8 % est nettement inférieur à la moyenne régionale (9,3 %), et à la moyenne nationale (10,4 %). Parmi les actifs ayant un emploi, l'agglomération dispose d'un secteur secondaire bien développé tandis que le secteur tertiaire y est relativement sous-représenté (47,5 % : moins que dans

les autres agglomérations comparables). Cette tendance tend cependant à se renverser progressivement depuis ces dernières années.

Compte tenu de son importance, Vendôme présente un éventail large et presque complet des activités tertiaires (la qualité peut se substituer à la quantité).

L'agglomération Vendômoise montre donc un dynamisme démographique modéré mais stable, et une situation de l'emploi globalement favorable.

Jusqu'à présent, la plupart des entreprises industrielles se sont implantées ou développées dans l'une ou l'autre des deux zones d'activités créées par la ville :

- La zone nord comprenant 35 Ha, 23 entreprises et plus de 2 000 emplois, est totalement occupée. Cette zone bien intégrée dans l'ensemble urbain, offre des liaisons faciles avec Le Mans (D.957), mais les liaisons avec la N.10 (Tours, Chartres), et la D.957 (Blois), sont assez peu aisées.

- La zone sud, bien desservie par la rocade s'étend sur 32 Ha, elle accueille 4 entreprises et environ 900 emplois. Une zone artisanale la jouxte qui comprend une douzaine d'entreprises artisanales ou commerciales représentant une centaine d'emplois. Des extensions sont prévues pour ces deux zones, quasiment pleines.

Sources : Etude de faisabilité : "Vendôme et le T.G.V. Quelles structures d'accueil pour les activités tertiaires ?" APEAC, Avril 1988.

LORSQUE LE T.G.V PASSE.....

Un projet d'aménagement pour Vendôme en vue de l'arrivée du T.G.V en 1990.

L'arrivée du T.G.V : "Ce formidable événement est ressenti comme une chance extraordinaire que les responsables locaux et départementaux, politiques et socio-économiques, ne veulent pas laisser passer. Aussi, depuis plusieurs mois s'est engagée une réflexion multisectorielle afin de déceler les actions à concevoir et les infrastructures d'accompagnement à projeter. Les enjeux sont importants et la volonté locale affirmée." C'est en ces termes que M. A. FLEURY, Secrétaire Général du Comité d'Action Economique du Loir-et-

"Les différents types actuels de localisation des activités, (décrits précédemment), correspondent pour la plupart à des politiques passées du développement industriel, ou à des opportunités foncières. Dans le nouveau contexte qui se précise avec l'arrivée du TGV, une nouvelle logique d'aménagement s'impose, comme le prouve le projet du parc technologique en cours de lancement.

D'ailleurs, le POS approuvé en 1984, et actuellement en cours de révision, devrait prendre en compte avec plus de vigueur cette nouvelle donne du TGV." Le problème posé en ces termes fait bien ressentir les choses, et souligne l'importance d'études préalables qui permettent de clarifier l'ensemble des données.

Les données du problème : la prise de conscience:

Ainsi, si le parc d'activités technologiques se situe dans ce nouveau contexte lié au TGV, sa conception semble cependant manquer d'originalité

ainsi (et surtout) que d'articulation avec le centre ville, voire avec l'ensemble de l'agglomération. Il se présente comme une Zone Industrielle classique "spécialisée", même s'il fait référence à la notion de technopôle, très à la mode actuellement. Conçu avant de connaître l'arrivée du TGV et son arrêt à Vendôme, il ne correspond plus véritablement, aux nouvelles données introduites par celui-ci. Le problème majeur est l'éloignement par rapport à la ville.

"L'arrivée du TGV nécessite, si l'on veut bénéficier des retombées économiques espérées, la mise en place d'une "nouvelle stratégie de développement". Cette stratégie ne peut être que volontariste, car l'arrivée du TGV ne constitue pas en soi un facteur suffisant de développement et peut avoir même des conséquences négatives".

Le parc technologique comprend une surface de 140 ha. L'aménagement est pris en charge par le **syndicat Intercommunal créé à cet effet**, qui a décidé d'avoir recours à la procédure de ZAD (Zone d'Aménagement Différé). Il a lancé une étude pour

définir une stratégie de développement et d'aménagement de cette zone. **La coordination et la bonne entente entre les partenaires devrait constituer un facteur majeur de réussite.**

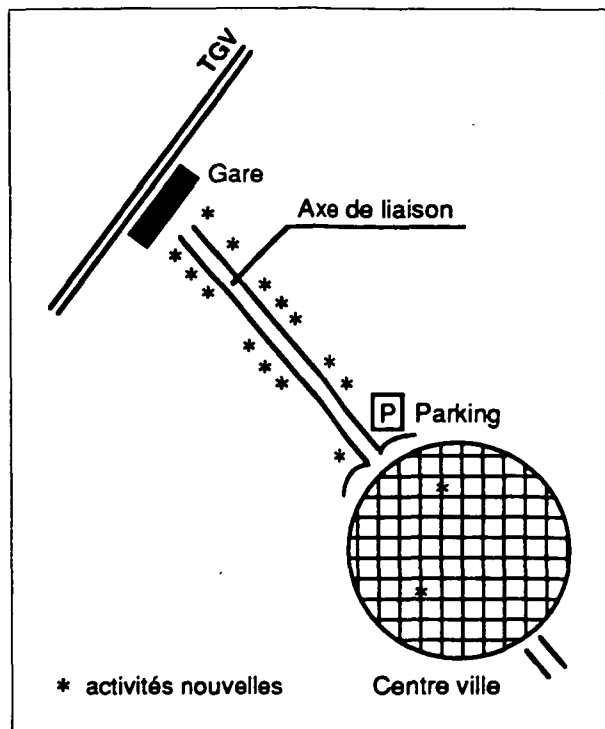
En ce qui concerne le projet de création d'un ensemble de bureaux et de logements dans le quartier "Rochambeau", situé en plein centre historique de Vendôme, il semble plus particulièrement voué à accueillir des activités tertiaires de prestige. Ce programme préalablement établi, tout comme le parc technologique, ne tient pas assez compte des retombées du TGV : l'accès n'est pas facile, passant par la voirie urbaine actuelle et déjà saturée à certains endroits.

On constate donc que les problèmes étaient bien posés : le TGV seul ne suffira pas, il faut entamer un programme d'action d'accompagnement. Seule une étude fine du contexte global du vendômois permettrait de tirer ses conclusions. En effet, le programme concernant le centre ville et le parc d'activités technologiques étant déjà enclenchés par ailleurs, les élus locaux auraient très bien pu se contenter de cet état de fait. Cela n'a pas été le cas, ils ont parfaitement compris que l'arrivée du TGV signifiait une redistribution du jeu, et par conséquent, l'ensemble des données étaient à revoir et à pondérer avec ce nouvel élément.

Le problème majeur réside dans le manque de bonnes liaisons entre la ville et la future gare TGV. Si une réponse satisfaisante n'est pas apportée, le développement risque de se faire soit en dehors de la ville (entraînant une urbanisation diffuse par effet de polarisation), soit ce qui serait encore plus grave, pas du tout.

Les réponses proposées :

" **La création d'un axe privilégié de développement urbain reliant la gare TGV et le centre ville.** Cette action consiste à " créer un boulevard, sorte de "trait d'union" entre la gare TGV et le centre



Ce boulevard permettrait une circulation automobile importante, et serait renforcé à chacune de ses extrémités, par un parking suffisamment dimensionné, notamment à proximité du centre piétonnier de Vendôme. De plus, il serait doublé par un transport en site propre, reliant la gare TGV et les principaux points stratégiques rencontrés et le centre de Vendôme, voire au-delà. Au long de ce boulevard, **des terrains et bâtiments devraient être mis à la disposition des entreprises. Des conditions avantageuses, notamment fiscales, pourraient être envisagées.** Des activités de toutes sortes pourraient s'y développer : commerces, équipements de loisirs, usines " propres ", logements, hôtels près de la gare, etc...

Cette structure de liaison d'accueil, véritable artère urbaine, entre la gare TGV et le coeur de la cité, serait sans doute de nature à créer les conditions optimales favorisant le développement économique de Vendôme."

Cette étude conclue donc à la nécessité de réaliser un tel axe comme étant la meilleure solution possible, et ce, dans des délais rendus relativement tendus par le calendrier du TGV.

Source : "Vendôme et le TGV. Quelles structures d'ac-

**VENDÔME PREND LE TRAIN DU
DEVELOPPEMENT.**

La farouche résolution des élus locaux.

"Si Vendôme souffre, selon une enquête récente auprès des entreprises parisiennes, d'une image de ville qui semble "endormie", la réalisation d'un tel projet contribuerait à mieux la faire connaître en tant que ville dynamique qui bouge et qui s'organise en fonction du TGV. "

Tels sont les objectifs de ce programme d'action d'accompagnement. Il est bien sûr encore trop tôt pour savoir si les résultats seront à la mesure des ambitions. Cependant il faut souligner le fait que les problèmes sont dès le départ bien posés, ce qui constitue déjà une bonne base. Il ne faut malgré tout pas se leurrer : la bataille contre l'attraction de l'agglomération parisienne sera rude, l'enthousiasme des élus locaux est bénéfique et doit être encouragé, mais rien n'est gagné d'avance.

STRASBOURG :
LE BAS-RHIN

LE PORT FLUVIAL DE STRASBOURG: LE CHOIX DE LA DIVERSIFICATION ET DE LA PLURIMODALITE.

Le choix de la plurimodalité des transports mis à la disposition des professionnels, c'est aussi le bon moyen de redonner un second souffle à des trafics fluviaux en déclin. Le Port Autonome de Strasbourg est le bon exemple d'une reconversion réussie qui a su jouer la carte de la diversification. Si la construction du Centre Eurofret Strasbourg en 1980, n'a pas empêché le trafic portuaire de traverser une période de crise comme l'ensemble des autres ports, il lui a cependant permis de s'en sortir mieux et plus vite que ses concurrents.

UN BILAN POSITIF POUR CES DEUX DERNIERES

ANNEES :

Rapport d'activité du Port Autonome de Strasbourg.

Dans un contexte de crise globale depuis 1982, le port de Strasbourg n'y a pas échappé. Cependant, dès 1986, le rapport annuel d'activité titrait : "Année de reprise pour le trafic Rhénan". L'introduction était la suivante : "Pour le Port Autonome de Strasbourg, 1986 aura été l'année de la reprise puisqu'il peut annoncer un trafic Rhénan de 10 654 386 T, en augmentation de 12,9 % par rapport au trafic de 1985 (9 433 120 T). Certains courants de marchandises affichent leurs meilleurs résultats depuis les 10 ou 20 dernières années, d'autres font même de 1986 l'année des records".

- Augmentation de 10,2 % des exportations de graviers (6 517 267 T), à 80 % vers l'Allemagne et vers les Pays-Bas et la Belgique.

- Année record pour les importations de produits pétroliers avec une augmentation de 65 % par rapport à 1985 (839 774 T).

- Alors que dans d'autres ports les céréales marquent une tendance à la baisse, à Strasbourg il faut remonter aux années 60 pour trouver des résultats supérieurs à ceux de 1986. Plus 14 % avec 323 650 T. On peut expliquer cela par la politique de sensibilisation menée auprès des agriculteurs soulignant les avantages qu'offre le transport par le Rhin.

- Année record en ce qui concerne l'arrivée de produits chimiques : + 41,6 % (147 921 T).

- De même pour les machines, véhicules et objets manufacturés : + 13,4 % (62 089 T). Surtout le trafic de colis lourds et encombrants, et celui des conteneurs : cela récompense les efforts d'aména-

gement menés dans le domaine du transport par conteneurs (+ 16,3 % par rapport à 1985).

- Matériaux de construction : + 12 % (50 456 T).

- Minerais et déchets pour la métallurgie : + 47,6 % (27 953 T).

- Engrais : + 119,9 % (12 130 T).

- Bois : + 10,1 % (9 392 T).

- Denrées alimentaires et fourrages en baisse : - 6,3 % (169 808 T).

- Combustibles minéraux solides : baisse de - 27,5 % (119 325 T).

- Produits métallurgiques : - 3,6 % (36 222 T).

- Trafic canal : + 48,6 % (224 458 T).

- Trafic Fer : - 9,3 % (1 298 358 T).

- Services touristiques : 334 171 passagers à bord des 6 vedettes du Port Autonome contre 312 827 en 1985.

- Emploi de 12 859 personnes en 1986, soit environ 10 % de la population active de l'agglomération strasbourgeoise.

Pour 1987 cette remontée s'est globalement confirmée malgré de mauvaises conditions d'ensemble, et le rapport d'activité titrait : "Grâce aux hydrocarbures et à l'agro-alimentaire le port de Strasbourg reprend la deuxième place sur le Rhin."

Sources : *Rapports d'activité du Port Autonome de Strasbourg.*

D'UN PORT FLUVIAL VERS UN CENTRE PLURIMODAL.

Le Port Autonome de Strasbourg : ou comment tirer le meilleur parti d'une situation privilégiée.

Dans les ports fluviaux, les trafics par voie d'eau ne constituent plus le seul critère de prospérité. Cette évolution due aux modifications de l'environnement économique, a conduit très tôt les responsables du Port Autonome de Strasbourg à réorienter leur établissement vers une fonction de port terrestre et de plate-forme de distribution avec tout ce que cela comporte comme ser-

Pourquoi cette réorientation ? Il est en effet nécessaire de connaître le contexte qui a généré cette évolution. Il faut savoir que **le trafic routier à Strasbourg était mal organisé**, même s'il existait un centre routier : Eurostop Relais ; ce dernier était trop petit et ne répondait plus aux besoins. Tandis que sur le port, on trouvait les sociétés de camionnage mais il n'y avait pas d'organisation coordonnée entre elles.

Le centre EUROFRET/STRASBOURG est né de la prise de conscience par les responsables locaux, d'un certain nombre d'insuffisances qui, s'il n'y avait pas été remédié, auraient remis en cause le rôle traditionnel de "cité des échanges" joué par la métropole alsacienne. **A l'origine de cette prise de conscience les syndicats de transporteurs qui se sont rassemblés au sein d'une association afin de faire passer le message (la nécessité de remédier au manque de structures adaptées) auprès des organismes concernés.** Il s'agissait en l'occurrence de la Chambre de Commerce et d'Industrie et du Port Autonome de Strasbourg. Dès 1972, s'est mise en

place une réflexion concernant ces problèmes. Il se trouvait que le Port Autonome possédait une réserve de terrain de 110 ha, destinée il y a une vingtaine d'années à l'implantation de l'industrie lourde, qui entre temps s'est délocalisée.

Si cette réalisation a pris forme tout naturellement dans les emprises du port de Strasbourg (à proximité de la ville mais hors d'atteinte de ses contraintes), c'est parce qu'à Strasbourg, le port est le point de rencontre, le carrefour de l'ensemble des voies de communication. **Le site déterminé, une étude globale a été lancée** et réalisée par un organisme mandaté par la commune de Strasbourg (SITRAM). Pour financer l'ensemble des ouvrages, **un effort important a été consenti par les collectivités locales, organismes publics et professionnels.**

Le financement s'est réparti comme suit :

- La communauté urbaine a assuré la maîtrise d'ouvrage des infrastructures (parking et voirie interne), dont la première tranche s'élève à environ 7,8 MF. (Le Port Autonome a loué à titre gratuit à la communauté urbaine un terrain de 10 ha pour la construction de ces parkings).

- Le département du Bas-Rhin a apporté sa contribution à hauteur de 40 % et la région Alsace à hauteur de 20 %.

- Pour assumer la maîtrise d'ouvrage des superstructures d'accueil (hôtel, restaurant, BRF : Bureau Régional de Fret), une société civile immobilière a été constituée entre la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin, à raison de 5 % des parts ; l'Association Nationale pour l'Etude et la Réalisation de Centres Routiers (ANCR), à raison de 33 % des parts ; et la SERS, à raison de 62 % des parts.

- L'Etat a apporté une contribution à la construction de l'ensemble sous forme d'une subvention du Ministère des Transports. La communauté urbaine de Strasbourg et le département du Bas-Rhin, ont assuré l'opération de leur soutien, en garantissant, chacun pour moitié, les parts prises par la SERS.

Le montant des investissements correspondant aux bâtiments d'accueil s'élève à 11 MF.

Le Port Autonome quant à lui, de par les obligations que lui impose son statut juridique, a pris en charge tous les investissements de superstructures donnant lieu à des redevances d'utilisation.

Les structures mises en place :

EUROFRET est installé dans la partie sud du port. Il se situe à peu de distance du Pont de l'Europe et à proximité immédiate du deuxième ouvrage de franchissement du Rhin prévu au sud de l'agglomération strasbourgeoise. Le Pont de l'Europe est d'ors et déjà relié par voie rapide à l'autoroute Hambourg-Francfort-Bâle. Le second ouvrage assurera notamment la liaison directe entre les réseaux autoroutiers allemand et français, une liaison existant par ailleurs entre la partie sud du port et les réseaux routier et autoroutier français. **Il faut insister sur le caractère plurimodal du centre EUROFRET.** Cela n'a pas constitué une révolution, car le Port Autonome de Strasbourg avait

l'habitude de travailler au niveau plurimodal dans ses entrepôts, mais le fait que le port soit le point de rencontre de l'ensemble des voies de transport (voie fluviale, route, chemin de fer), est apparu comme fondamental pour les investisseurs.

Les nouvelles structures bénéficient également de la proximité du terminal à conteneurs et à colis lourds qui existait avant le centre routier. Grâce à l'ensemble des équipements mis à sa disposition, EUROFRET a constitué en France **la première plate-forme réunissant une gare routière et une gare ferroviaire dans un port fluvial desservi par une puissante voie d'eau.**

S'étendant sur une première phase de 42 ha, dont l'extension est dès maintenant envisagée, il est découpé en trois parties :

- **La zone d'accueil** : sur environ 10ha, elle regroupe toutes les installations nécessaires pour **satisfaire sur place à tous les besoins professionnels et matériels des transporteurs.** S'y trouvent un hôtel, un bar-restaurant, de vastes aires de stationnement gratuit (90 poids lourds peuvent actuellement y stationner, extensible à 330 places), une station-service, ainsi que le Bureau Régional de Fret Routier Alsace/Franche-Comté. Un centre commercial et des bureaux publics et privés y seront aussi construits, notamment à l'usage des transitaires.

- La zone d'entreposage occupe une vingtaine d'hectares. Elle comprend des entrepôts-bureaux destinés aux entreprises de transport, de transit, de groupage et de messageries de toutes dimensions. Cette zone illustre particulièrement bien les tendances actuelles du port de Strasbourg : faciliter les manutentions, transbordements, stockage, groupage et dégroupage, réexpédition, transit et passage en douane de toutes marchandises emballées ou non, mais n'entrant pas dans la catégorie des marchandises en vrac, **et ce quels que soient les modes de transport,** (les marchandises en

vrac étant traitées en d'autres installations spécialisées du port).

- La zone de distribution et d'activités diverses d'environ 12 hectares est destinée à accueillir notamment des entreprises de branches complémentaires de celles directement liées au service des transports.

En l'espace de 5 ans, 80 000 m² d'entrepôts sur le site du port ont été construits, sur les 130 000 à 140 000 m² construits pour l'ensemble de l'agglomération strabourgeoise. Il est important de souligner cette réussite, s'est heurtée à de sérieuses difficultés au départ. Ainsi le Port Autonome a-t-il été conduit dans un premier temps de mettre en place un entrepôt à ses frais, pour enclencher le processus de construction. Le centre EUROFRET présentait certes de avantages majeurs, mais aussi, l'in-

convénient de la cherté du terrain, comme toute structure lourde et récente.

Selon le Port Autonome, plus de 700 emplois ont été créés sur le site, outre les relocalisations. Ces créations d'emplois sont surtout liées à l'installation sur le site de sociétés étrangères. Mais on trouve tout aussi bien de grosses entreprises que de petites et les multinationales côtoient les transporteurs locaux.

Le Centre EUROFRET est l'illustration même du redéploiement d'un port traditionnel vers des trafics nobles et des frets riches, sans pour autant renier en quoi que ce soit sa fonction première.

Sources : Revue Navigation Ports et Industrie n° 2 du 25.01.83; 20 du 25.11.83; 4 du 25.02.84; 19 du 25.11.84. Ainsi que d'un numéro spécial de la revue Transport Envi.

Ce que l'on peut en conclure-

LE CENTRE EUROFRET : LORSQUE RESTRUCTURATION RIME AVEC DYNAMISME.

Le Port Autonome de Strasbourg a le vent en poupe. Les responsables locaux et les gestionnaires du port ont su saisir l'occasion qui se présentait à eux et répondre de la meilleure façon possible à la demande locale en développant le caractère plurimodal de leurs activités. Ils sont actuellement particulièrement bien placés pour répondre aux nouvelles dimensions que prendra notre économie dans le cadre de l'Europe.

ROSCOFF :

NORD

FINISTERE

EN PHASE AVEC
LE PLAN ROUTIER
BRETON :
LE PORT DE
ROSCOFF /
BLOSCON.

La construction du port de Roscoff / Bloscon a eu le feu vert en même temps que le plan routier breton. Si la construction de ces axes à quatre voies n'était pas une condition nécessaire à la mise en service de ce port, conçu au départ pour accueillir un trafic marchandises, elle a permis le développement d'une activité parallèle : le trafic passager. Globalement bien reliée à l'ensemble du réseau routier national la Bretagne et le port de Roscoff / Bloscon ont vu leurs échanges considérablement facilités. Ces différents aménagements ont permis d'insuffler un nouveau dynamisme à un canton côtier qui souffrait de la désaffection globale du public pour la côte bretonne ces vingt dernières années.

QUELQUES DONNEES GENERALES :

Roscoff dans son contexte.

Roscoff est une petite ville côtière du Nord - Finistère, appartenant au canton de St Pol de Léon. (Roscoff s'étend sur 619 Ha, seulement). Sa population après avoir régressé régulièrement depuis 1954, semble vouloir remonter quelque peu ces dernières années. (1982 : 3 787 habitants, soit une hausse de 1,4 % entre 1975 et 1982 ; contre une baisse de 2,7 % entre 1968 et 1975). Cependant le solde naturel reste négatif, Roscoff comprenant 19,6% de personnes âgées de plus de 65 ans. L'importance des retraités est un phénomène commun à beaucoup de villes côtières, offrant des intérêts touristiques. Roscoff est traditionnellement réputé pour ses centres de thalassothérapie. C'est une activité qui s'était fortement développée à la fin du siècle dernier et au début du 20^{ème}, du temps où la côte Bretonne était encore un endroit très prisé. Elle a connu ensuite une grave crise, mais elle semble aujourd'hui reprendre une nouvelle vigueur. C'est à Roscoff qu'ont été mises au point les techniques modernes de la thalassothérapie. A la suite de cela s'est tout naturellement développé à Roscoff un secteur d'activité paramédical ou médical. Ainsi trouve-t-on : une clinique privée (qui emploie environ 150 personnes), deux centres de thalassothérapie (qui emploient environ 40 personnes), une maison de repos pour dames et un centre pour enfants atteints de maladies graves.

Il faut noter également l'importance du secteur touristique avec 16 hôtels qui représentent une capacité d'accueil de 2261 chambres. La qualité d'ensemble est plutôt élevée : six hôtels de trois étoiles

FONCIER	
Superficie communale : (Ha)	
ROSCOFF	619
Superficie possédée par la commune	
ROSCOFF	45
DEMOGRAPHIE	
Population en 1982	
ROSCOFF	3787
Evolution entre 75 & 82 en %	
ROSCOFF	+ 1,7 %
GROUPES D'AGE (%) (1982)	
De 0 à 19 ans	26,3 %
De 20 à 64 ans	54 %
De 65 et plus	19,6 %
POP. ACTIVE DE ROSCOFF (1982)	
Agriculteurs exploitants	6,2 %
Artisans, commerçants, chefs d'entrep.	4,8 %
Cadres, prof. intellectuelles sup.	1,9 %
Professions intermédiaires	4,9 %
Employés	8,6 %
Ouvriers	12,5 %
Retraités	18,2 %
Autres personnes sans activité prof.	42,8 %

Source : " les communes du canton de St Pol " SEMENF Société d'économie Mixte du Nord - Finistère; SINF Syndicat Intercommunal du Nord - Finistère.

et trois de quatre (auxquels il faut ajouter 500 chambres d'hôtes). On trouve également 22 restaurants, dont 17 dits de " restauration traditionnelle ", deux " typique " et trois " rapide ".

Roscoff n'est pas relié de manière directe aux voies express du plan routier breton, on y accède par une petite départementale à 2 voies, sinueuse et dangereuse depuis que les activités portuaires se sont dé-

veloppées, (ce qui entraîne une circulation de camions accrue ainsi que d'autocars pour le trafic passager). Cependant les conseillers généraux militent pour obtenir la mise à quatre voies de cet axe.

Roscoff possède deux ports : un en centre ville, port de plaisance et de pêche dont un projet d'agrandissement est actuellement soumis aux conseillers municipaux, ainsi qu'un autre, en dehors des em-

prises de la ville, qui accueille un trafic marchandises et un trafic passagers. Il faut d'ailleurs mentionner à cette occasion la criée de Roscoff, ouverte ces derniers mois et qui permet de commercialiser les produits de la pêche locale. Cette activité développée sous l'influence du maire, M. Michel Morvan, est en plein essor.

D'UN TRAFIC MARCHANDISES A UN TRAFIC PASSAGERS : Histoire d'une mutation.

Pourquoi un second port à Roscoff, petite ville de la côte bretonne ? Tout simplement parce que le premier ne permettait pas d'accueillir d'autres bateaux que les plaisanciers et les bateaux de pêche, tandis que les maraîchers avaient besoin d'un mode de transport rapide et efficace pour " inonder " la Grande - Bretagne via Plymouth, de leurs primeurs. C'est donc des producteurs qu'est

Le projet a pris naissance en 1964, après que l'idée de l'utilité d'un port en eau profonde se soit peu à peu imposée auprès des responsables politiques et économiques de la région morlaisienne.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix réalise une **étude de faisabilité** qui préconise l'adoption du système Roll-On / Roll-Off. Le projet est soumis au comité interministériel d'aménagement du territoire (C.I.A.T) et reçoit son accord en

même temps que le programme du plan routier breton (9 octobre 1968). L'idée étant partie des producteurs légumiers, il était clair a priori que cet aménagement était économiquement fondé. Le site le plus propice et celui qui fut retenu est celui de Bloscon, d'où le nom de ce port : Roscoff Bloscon.

Les travaux ont débuté en 1970 et le terminal-ferry a été achevé en 1972. C'est à l'origine par navires-routiers que l'on pensait acheminer les récoltes légumières du Nord - Finistère. L'originalité

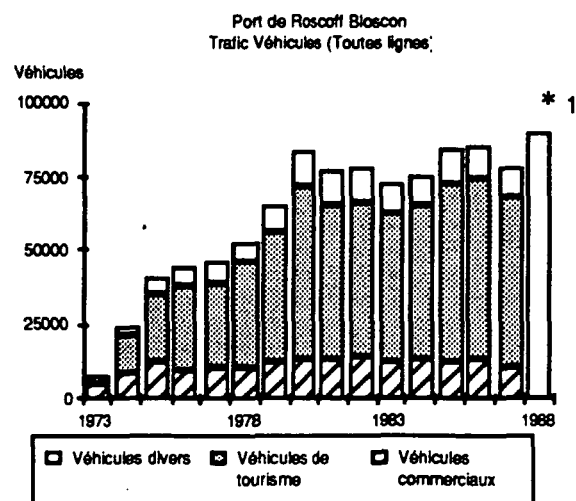
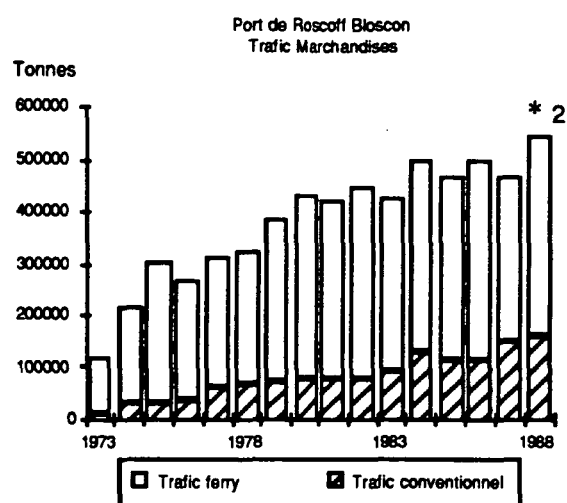
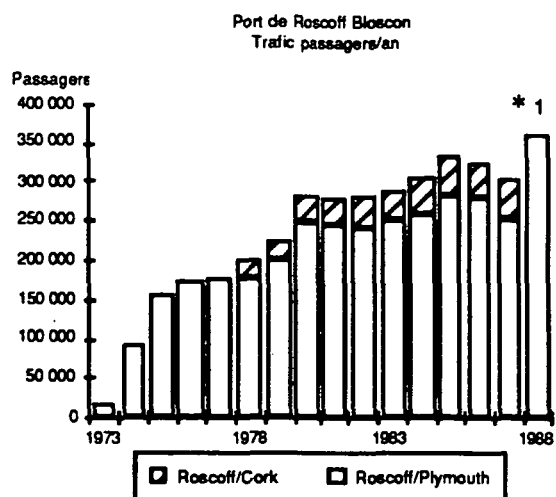
de ce port réside surtout dans le fait que, conçu au départ pour accueillir un trafic marchandise il réalise actuellement le gros de son chiffre d'affaires grâce au trafic passager. Ce qui a permis cette évolution c'est bien évidemment le fait que le port était prévu pour les navires-routiers, qui transportent des passagers mais aussi des marchandises. S'il s'était agi de cargos, la même évolution aurait posé plus de problèmes. La compagnie Brittany Ferries a été créée à la fin de l'année 1972. Dès le 2 janvier 1973 s'effectuait une rotation régulière entre Roscoff et Plymouth. Là encore, après étude du marché, les responsables locaux se sont aperçu qu'il existait une possibilité de développement du trafic voyageurs. Ils ont fait appel à un ensemble de sociétés qui étaient trop exigeantes quant à leur implantation sur le site de Bloiscon. C'est pourquoi, la société Brittany Ferries a été créée par des "gens du pays" à la fin de l'année 1972. Elle a d'ailleurs son siège social sur le site même ce qui représente environ 250 emplois. Elle exploite deux lignes régulières Roscoff / Plymouth, vers l'Angleterre et Roscoff / Cork vers l'Irlande.

C'est la Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix qui assure l'exploitation et la gestion du port, devenu en 1984 dans le cadre de la décentralisation, un port départemental.

Quoique manquant de place, (il faut faire reculer la falaise à chaque fois que l'on veut agrandir les infrastructures), le port de Roscoff - Bloiscon s'est peu à peu agrandi pour supporter l'évolution croissante des trafics.

En 1974, c'est la création de la gare maritime pour accueillir le trafic passagers qui commençait à augmenter nettement ;

1978 : la construction d'un quai de 120 m de long ainsi que l'aménagement de 4 ha supplémentaires de terre-pleins pour traiter le trafic des marchandises par cargos ;



* 1 Total estimation

* 2 Estimation par secteur

Sources : Pour les graphiques : Bilan d'activité du port de Roscoff Bloiscon.

Journal communal, brochure promotionnelle du port Roscoff Bloiscon.

1980 : suite à la tempête de décembre 1978, amélioration de la protection du port par la mise en place d'un cordon d'enrochements ;

1983 : agrandissement et rénovation de la gare maritime conçue désormais pour recevoir jusqu'à 500.000 passagers par an ;

1986 : un hangar de stockage bord à quai de 1 200 m² permet de faire de nouveaux trafics de vracs solides.

1987 : Allongement du môle, déroctage de la zone d'évitage ; remplacement de l'ancienne passerelle par une plus importante de 70 m de long à deux voies de circulation, afin d'accueillir de nouveaux car-ferries capables de transporter 1800 à 2000 passagers, 30 camions et 200 véhicules de tourisme (ou 80 camions ou 500 véhicules de tourisme).

Il faut souligner que 80 à 85 % du chiffre d'affaires sont réalisés grâce au trafic passagers. C'est un trafic saisonnier concentré essentiellement sur deux mois de l'année. La clientèle est composée environ aux deux tiers d'Anglais et seulement un tiers de Français. Cette clientèle ne reste pas sur place la plupart du temps, c'est pourquoi **Brittany Ferries a développé un service intégré qui offre la possibilité de réserver des chambres d'hôtels ou voire même des locations ainsi que des circuits touristiques.**

Les investissements ont été pris en charge à un peu plus de 50 % par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix, et le reste par la région et le département.

On compte environ une centaine d'emplois durant la saison sur le site même du port, et il est difficile de déterminer le nombre d'emplois induits. En effet un certain nombre de transporteurs effectuent des transactions par le port de Roscoff / Bloscon, mais ils n'y ont pas leurs sièges sociaux. On est en droit de supposer que la présence de ce port leur a permis de développer leurs activités mais dans

quelle mesure, et combien d'emplois en ont découlés ? Difficile à savoir. Ce qui est sûr, c'est que ce port marche bien, comme en témoignent les chiffres de trafic des graphiques de la page précédente.

L'implantation de sociétés sur le site même du port s'est faite assez tardivement. En fait seulement depuis environ 2 ans. (A part Brittany Ferries bien évidemment). Autrement dit plus de 15 ans après sa création. Les acteurs locaux se trouvent confrontés à un sérieux problème de place, mais grâce à l'action du maire de Roscoff, les choses ont bougé ces dernières années. En effet, une réserve foncière était constituée, mais au titre de ZAD. La municipalité l'a fait passer dans le cadre d'une phase active : une ZAC. Depuis s'y sont implantées un certain nombre d'activités liées au tourisme tout d'abord : un Bar restauration rapide, une boîte de nuit, une banque (ouverte l'été). Au niveau industriel, on trouve un sablier qui assure un trafic de quelques 100000 tonnes par an par cargos, mais ne représente que deux emplois ; et plus récemment, la construction d'ateliers relais, pour une société construisant des casiers pour la pêche, notamment. Le problème se pose actuellement de l'implantation, probable, d'une société d'élevage de saumons, dont la production est singulièrement en déficit en France, alors que la consommation ne cesse d'augmenter. Ces activités souvent en rapport avec la pêche se sont développées grâce à l'action parallèle menée dans le vieux port de Roscoff pour développer l'activité pêcherie dans la région. C'est depuis que cette action a été mise en place que se sont mises en place ces activités sur le site du port de Bloscon. **Là encore, on constate que lorsque il y a un regroupement des bonnes volontés, en l'occurrence : la CCI gestionnaire et la municipalité, les résultats sont bien meilleurs, les moyens mis en oeuvre étant plus importants.**

**UNE NOUVELLE CROISSANCE POUR LE
PORT DE ROSCOFF / BLOSCON :**

Le développement des activités industrielles.

Le port de Roscoff se porte bien. Construit à l'origine pour accueillir un trafic marchandises, il a vu se développer grâce à la société Brittany Ferries, le trafic passagers, qui représente aujourd'hui entre 80 et 85 % de son chiffre d'affaires. Quoique implanté sur un site peu favorable aux extensions (à cause des falaises), il a vu également ces deux dernières années se développer des activités industrielles orientées vers la pêche. Cela grâce à l'action complémentaire de la municipalité de Roscoff. Là encore, on constate que la mobilisation des forces permet d'enregistrer de meilleurs résultats.

UN EXEMPLE A NE PAS SUIVRE :

Les difficultés de la gestion locale liées aux grandes infrastructures de transport.

Pour des raisons évidentes, nous ne citerons pas le nom de la commune concernée. Nous l'appellerons X. Cette ville a bénéficié directement de la réalisation d'une importante infrastructure routière.

L'infrastructure en question, qui fait partie d'un réseau d'une assez large envergure, a été mise en service vers le milieu des années 1970. Le cas de X est typique du fait que les effets économiques bénéfiques que l'on attend des grandes infrastructures ne se produisent pas spontanément : il ne faut pas attendre de miracle.

Quelle que soit la taille des enjeux, les problèmes de valorisation d'une infrastructure de transport ne se posent pas a priori d'une façon simple. La décentralisation, en dispersant une grande partie des décisions à prendre entre les communes, désormais libres de toute tutelles impérative, n'a pas simplifié les choses.

Il apparaît à l'examen - à postériori - de ce qui s'est passé à X, que la cause souvent déterminante de l'échec, ou de résultats non satisfaisants, est le manque de leader. Le leader au niveau local mène concrètement l'action, il a un rôle de véritable " moteur ". Ses fonctions initiales ne sont pas déterminantes : il peut s'agir d'un maire, d'un Président ou d'un permanent de Chambre de Commerce et d'Industrie, d'un élu local, d'un animateur économique " ad hoc " ... L'essentiel est que cette personne ait une

action dynamique et soit la garantie de la cohérence.

La ville de X ne manque pas de personnalités fortes, mais leurs préoccupations premières ne portaient pas sur le développement local. Ainsi les édiles ont plutôt subi les impacts économiques qui n'ont pas manqué de se produire après la mise en service de la nouvelle infrastructure routière, et qui ainsi n'ont pu être intégrés dans une politique cohérente, sans le recul et sans l'idée d'ensemble, qui aurait été nécessaire ; ce manque de politique directive semble bien avoir abouti finalement à une impasse.

La ville de X appartient à un ensemble de plusieurs communes très voisines qui, en l'absence pourtant de toute divergence politique, n'ont cessé de mener vis à vis du développement local des politiques concurrentes : c'était à qui attirera le plus d'entreprises sur des zones d'activités dispersées, à grands coups de rabais sur le foncier.

Querelles de paroisses, politiques de clochers l'ont emporté sur la logique d'un syndicat intercommunal, pourtant constitué depuis longtemps.

D'autre part, ce qui s'est passé à X et dans les communes voisines en ce qui concerne le développe-

ment local, se caractérise par l'absence de politique définie à l'avance, et par une gestion attentiste. Actions au coup par coup visant à satisfaire au mieux les besoins au fur et à mesure de leur apparition, appels excessifs et en ordre dispersé aux finances communales, il en est résulté un endettement considérable et un taux de taxe professionnelle record.

La maîtrise foncière échappe aux communes, faute de recul et de schéma d'ensemble.

Cependant, il n'y a pas lieu de noircir excessivement le tableau : les entreprises locales se portent plutôt bien, les zones d'activités se remplissent et on envisage de nouvelles. Mais ici encore, le manque de coordination conduit à une surmultiplication dommageable des zones d'activités tout le long de la nouvelle voie routière, pour la recherche de " l'effet vitrine " avec pour conséquence des problèmes concrets et non maîtrisés de gestion, et une certaine pollution visuelle à l'américaine.

En l'occurrence, ce sont les investisseurs privés qui font prévaloir leurs désirs et imposent leurs choix, les collectivités locales se débrouillent tant bien que mal pour suivre.

Dans un cas extrême, une Société a exercé un véritable chantage sur la municipalité, pour obtenir le

terrain de son choix et sa viabilisation, en dehors de toute zone d'activité, avec la menace d'aller ailleurs. Il n'est pas évident a priori que le résultat de cette implantation soit exempt d'inconvénients plus ou moins grands pour la collectivité.... et pour l'entreprise elle-même.

L'examen du cas de la ville de X renforce l'idée qu'il faut nécessairement procéder à une étude en amont approfondie, si l'on veut que l'action à entreprendre " tienne la route ". Il faut être à l'écoute du marché, c'est à dire des entreprises, mais il faut aussi viser l'optimisation du résultat d'ensemble, pour la collectivité et aussi pour les entreprises considérées cette fois non plus isolément (" chacune pour soi "), mais dans l'ensemble d'entreprises qu'elles constitueront lorsqu'elles seront toutes implantées et en activité.

Il est évident, dans le cas de X, qu'une telle politique d'ensemble ne pouvait être menée en considérant isolément chaque territoire communal.

Ces études ne peuvent être utilement entreprises que dans un contexte coordonné, dans la bonne entente entre les diverses parties concernées, ce qui nécessite une prise de conscience générale de l'intérêt de se doter d'un programme d'action.

ANNEXE 3

FICHES-BILAN

L'AUTOROUTE ET LA RN 10 EN POITOU-CHARENTES

Références :

Notes de la Direction des Routes - "Image et vécu de l'autoroute A10 à Saintes : de la gestion du projet à sa mise en oeuvre" et "Observatoire Economique A 10 - RN10 en Poitou-Charentes ; première synthèse".

Investissements réalisés :

Il s'agit de l'autoroute A10 Paris - Bordeaux, mise en service en juillet 1981 entre Poitiers et Bordeaux, et de l'aménagement de la RN 10, transformée en route express à 2 x 2 voies sur la plus grande partie du parcours Poitiers - Angoulême (mais non aménagée au sud de cette ville).

Région étudiée :

C'est l'ensemble de la région Poitou-Charentes. Mais certaines agglomérations ont été plus spécialement étudiées :

- Royan (station touristique non directement desservie par l'autoroute, mais accessible à partir de l'échangeur de Saintes par une route à deux voies de 40 km, encombrée en été).
- Saintes (agglomération de 25 000 habitants, desservie par un échangeur et occupant une position de carrefour à l'intersection des routes nationales Bordeaux - Nantes, Saintes - Angoulême et Niort - Royan).
- Les Sables d'Olonne (agglomération comptant 30 000 habitants permanents, 4 fois plus en été, située loin de l'autoroute : 2 h de trajet).
- La Rochelle.

Effets observés :

1°) Sur les aires de marché :

Certaines entreprises de Saintes ont pu accroître leur aire de marché, soit en direction du sud (agglomération bordelaise), soit vers le nord (jusqu'à Orléans).

2°) Sur les implantations d'activités :

L'autoroute a été un des facteurs déterminants de l'implantation de certaines activités à Saintes (185 emplois créés depuis 1983) ; la position centrale de Saintes par rapport aux régions

Aquitaine et Poitou-Charentes a été prise en considération. Mais les emplois créés risquent d'être compensés par la fermeture ou la réduction d'effectifs de CIT-Alcatel.

3°) Sur le tourisme :

La fréquentation touristique a augmenté à Saintes, tant en ce qui concerne une clientèle régionale d'affaires qu'en ce qui concerne la clientèle de transit. Des hôtels se sont ouverts, les stations-services et garages ont vu leur activité croître considérablement. La fréquentation de l'Office du Tourisme a augmenté de 50 % de 1981 à 1982, et de 17 % de 1982 à 1984.

A Royan, on a également noté une augmentation de la fréquentation, particulièrement dans les campings. La réalisation d'un groupe immobilier a été portée de 80 à 250 logements du fait de l'existence de l'autoroute.

Aux Sables d'Olonne, les professionnels constatent une dégradation ou une stagnation de leurs activités et l'imputent pour partie à l'autoroute qui dessert mieux des stations concurrentes comme Royan ou Arcachon.

La fréquentation du port de plaisance de la Rochelle s'est accrue de 19 % pour les zones bien reliées par l'autoroute, contre 11 % pour le reste du marché (département de Charente-Maritime exclu).

4°) Sur les relations entre villes :

D'après une enquête effectuée aux échangeurs de Niort-Sud et Saintes, 60 % des automobilistes viennent plus souvent à La Rochelle, 30 % à Bordeaux et 10 % à Poitiers.

Actions d'accompagnement :

Une municipalité proche de Royan envisage la création d'un parc à thèmes de type Disneyland et d'un golf en bordure d'une déviation de la route nationale donnant accès à l'autoroute.

La Mairie de Saintes et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rochefort, conscientes de disposer d'un outil qu'il convient de valoriser, font porter leurs efforts, en plus des aides classiques, sur :

- un meilleur accueil aux entreprises (par les élus, mais aussi les techniciens),
- la possibilité d'offrir des services adaptés (locaux tels qu'usines - relais, zone industrielle aménagée), sans délai,
- un cadre de vie intéressant (équipements, urbanisme, qualité de la vie).

LES AUTOROUTES A 11 ET A 81 EN SARTHE

Référence :

- CETE de l'Ouest - "Incidences socio-économiques de l'aménagement de l'autoroute A 11 en Sarthe" - Juin 1987.

Investissements réalisés :

Il s'agit des sections La Ferté-Bernard - Le Mans (39 km) de l'autoroute A 11, mise en service en 1978, et Le Mans -Thorigné-en-Charnie (38 km) de l'autoroute A 81 Le Mans - Rennes, mise en service en 1980.

Zone étudiée :

Il s'agit de l'ensemble du département de la Sarthe (6 200 km² - 500 000 habitants), décomposé en cinq zones :

- la zone centrale, agglomération mancelle et ses environs (dans un rayon de 20 km) ; elle abritait 270 878 habitants en 1982 ;

- la zone est, d'assez faible densité, située à proximité de l'échangeur de La Ferté-Bernard, en service depuis 1975 ;

- la zone ouest, de très faible densité et sans agglomération notable, desservie par l'échangeur autoroutier de Joué-en-Charnie ;

- les zones nord et sud, assez rurales mais avec des pôles secondaires, situées à l'écart de l'autoroute.

Effets observés :

1°) Sur le développement démographique :

L'évolution 1975-1982 a été plus favorable que celle de 1968 à 1975 dans les secteurs nord, sud et ouest (baisse suivie de stagnation ou hausse), moins favorable ailleurs (mais restant positive).

2°) Sur les constructions de logements :

Pour chacun des secteurs, on observe une décroissance de 1976 à 1985. Mais les secteurs desservis par l'autoroute résistent mieux (- 13 % pour le secteur centre, - 16 % pour le secteur ouest, - 22 % pour le secteur est, contre - 34 % pour l'ensemble des secteurs nord et sud). Une

analyse par communes sur le secteur ouest confirme cette influence de l'autoroute, car la tendance générale à la baisse est inversée pour la majorité des communes proches de l'échangeur de Joué-en-Charnie, ainsi que le long de la principale voie qui y conduit.

3°) Sur l'emploi :

De 1980 à 1986, le nombre de salariés relevant des ASSEDIC a baissé dans chacun des cinq secteurs, mais ici encore surtout dans les secteurs éloignés de l'autoroute (- 9,5 % pour une moyenne de - 7,1 %). Une analyse par commune laisse entrevoir une incidence possible sur les communes voisines des échangeurs est et ouest.

4°) Sur les implantations d'entreprises :

D'après une enquête auprès d'industriels, la proximité de l'autoroute a figuré parmi les motifs d'implantation pour le quart des établissements créés depuis 1975, sans jamais cependant constituer un facteur unique de choix de localisation. Presque tous ces cas correspondent à des implantations au centre ou à l'est, ce qui montre que l'existence de l'infrastructure est inopérante si d'autres conditions (environnement industriel et tertiaire en l'occurrence) ne sont pas simultanément réunies.

5°) Sur le fonctionnement des entreprises et les aires de marché :

Une entreprise sur deux ayant répondu à la même enquête témoigne d'un intérêt pour l'autoroute, un cinquième en faisant une condition nécessaire à son bon fonctionnement.

C'est surtout la facilitation des déplacements professionnels qui a été appréciée ; l'élargissement de la clientèle, des fournisseurs et des sous-traitants est moins souvent cité.

6°) Sur le tourisme :

La plupart des Maires ont noté une fréquentation accrue des résidences secondaires et des campings, un développement des ventes et locations de fin de semaine.

Les commerces liés au passage, en particulier l'hôtellerie-restauration, ont généralement renforcé leur activité lorsqu'ils étaient proches des échangeurs ou de leurs voies d'accès. Ils ont par contre été pénalisés lorsqu'ils étaient situés en bordure des routes nationales parallèles.

Incidence des actions d'accompagnement :

A La Ferté-Bernard, la municipalité a étendu une zone d'activités existantes et a pris des dispositions fiscales en faveur des candidats potentiels, mais ces initiatives n'ont pas été suivies d'effets probants.

LES EFFETS DE L' AUTOROUTE SUR CHAMBERY ET SA REGION

Référence :

Institut des Etudes Economiques de l'Université de Lyon II (BONNAFOUS - PATIER MARQUE - PLASSARD) "Les effets de l'autoroute sur Chambéry" - mai 1979

Infrastructure réalisée :

Il s'agit de l'autoroute A43 Lyon - Chambéry, mise en service en 1974. La distance entre les deux villes par l'itinéraire autoroutier est de 93 km.

Description de Chambéry et sa région :

L'agglomération de Chambéry avait une population de 88 710 habitants en 1975, après avoir crû de 17,5 % de 1968 à 1975 (taux plus élevé que celui de l'ensemble des communes urbaines françaises, mais inférieur à celui des agglomérations de taille comparable de la région Rhône-Alpes). Chambéry est avant tout une ville tertiaire, où le secteur des transports, le secteur administratif, le commerce, le B.T.P., sont particulièrement développés. L'industrie est surtout représentée à Chambéry dans les secteurs "construction électrique et mécanique" et "verre - B.T.P. - chimie". Dans la région de Chambéry, on trouve des industries lourdes (aciéries, aluminium). Les zones rurales de montagne ont trouvé un regain de développement grâce aux sports d'hiver.

Effets observés :

1°) Sur l'aire d'influence de Chambéry :

Pas de résultats bien nets en ce qui concerne les aires de marché des entreprises, sauf dans des cas ponctuels d'entreprises chambériennes qui ont attaqué le marché lyonnais en profitant de l'existence de l'autoroute.

L'hôpital et le centre universitaire de Chambéry ont accru leur aire d'influence, mais cela ne peut être attribué de façon certaine à l'autoroute.

2°) Sur les relations de Chambéry avec d'autres villes :

Ont été étudiés les flux de déplacements de personnes, par route ou autoroute ou chemin de fer, et de transmission d'informations par téléphone entre Chambéry, Grenoble, Lyon et Paris. Des enquêtes auprès de responsables économiques ont été effectués en complément, ainsi que

l'analyse des statistiques sur l'origine des étudiants.

Il en résulte que les relations de Chambéry avec les autres pôles ont sensiblement augmenté, notamment avec Lyon, ce à quoi l'autoroute a sans doute contribué. L'étude de la dissymétrie des flux montre qu'il s'agit en fait de relations de dépendance, Chambéry étant au dernier rang de l'armature urbaine parmi les 4 villes considérées; cette dépendance irait en se renforçant (cependant le renforcement particulier du rôle de Lyon peut être considéré favorablement en tant que contre-poids à la dépendance vis-à-vis de Paris).

3°) Sur le tourisme :

La région d'Aiguebelette séparée de Chambéry par la chaîne de l'Epine, franchie en tunnel par l'autoroute, a vu sa fréquentation accrue en week-end et semble devoir à l'avenir être le théâtre d'un développement immobilier.

L'AUTOROUTE A72 CLERMONT-FERRAND - SAINT-ETIENNE

Référence :

C.E.T.E de Lyon - "Observatoire économique de l'autoroute A72 Clermont-Ferrand - Saint-Etienne - rapport d'activité 1985" - juin 1986

Infrastructure réalisée :

L'autoroute Clermont-Ferrand - Saint-Etienne - Lyon a été achevée en mars 1985.

Entre Clermont-Ferrand et Saint-Etienne, elle se caractérise par un péage élevé et de fortes déclivités, pénalisantes pour les poids lourds. Elle procure par contre aux véhicules légers un gain de temps important, qui peut atteindre une heure.

Région étudiée :

Les entreprises enquêtées sont toutes situées dans le Puy-de-Dôme.

Par ailleurs est effectué un suivi statistique d'un certain nombre d'indicateurs, qui porte sur le département de la Loire ; mais l'achèvement de l'autoroute est trop récent pour que son impact puisse être apprécié aujourd'hui grâce à ce suivi statistique.

Effets observés :

Vu le peu de temps écoulé depuis l'achèvement de l'autoroute (mais des tronçons avaient été mis en service préalablement), on ne peut déceler que des tendances. D'après les entreprises enquêtées (28 chargeurs + 9 transporteurs) :

- l'autoroute a facilité les relations commerciales avec la région Rhône-Alpes, et notamment Lyon et Saint-Etienne (27,3 % des entreprises enquêtées ont intensifié ces relations - 31,8 % ont amélioré leur politique de communication avec Rhône-Alpes) ;

- dans un cas, il y a eu fermeture d'un entrepôt situé à Saint-Etienne, au profit de l'extension de l'entrepôt de Clermont-Ferrand ;

- cependant les entreprises estiment pour la plupart que l'autoroute n'est pas un facteur déterminant dans le choix d'une politique d'extension géographique.

L'AUTOROUTE A81 EN MAYENNE

Référence :

C.E.T.E. de l'Ouest - "Incidences socio-économiques de l'aménagement de l'autoroute A81 en Mayenne" - Avril 1986.

Infrastructure réalisée :

Il s'agit de l'autoroute "Océane" Paris - Le Mans - La Gravelle prolongée vers Rennes et la Bretagne par un réseau de voies express.

Dans sa traversée du département de la Mayenne, elle a été mise en service en 1980.

Région étudiée :

Il s'agit de bandes d'environ 20 kilomètres de large, centrée l'une sur l'ensemble A81 - RN 157, l'autre sur la RN 12. La bande sud comprend la ville de Laval.

Effets observés :

1°) Sur le développement de l'habitat :

Si on compare les périodes 1976-1979 et 1981-1984, la baisse du nombre de logements autorisés a été limitée à 5 % dans les communes situées à moins de 5 Km d'un échangeur, contre 1/3 sur l'ensemble du département et davantage dans les autres communes de la bande sud ; ceci est corroboré par l'évolution du nombre d'abonnés au réseau électrique basse tension. On est tenté d'en conclure que l'autoroute n'a eu, en matière d'habitat, qu'un effet de polarisation sur des zones limitées.

2°) Sur l'emploi et les implantations d'activités :

Si on compare les périodes 1980-1981 et 1984-1985, le nombre d'emplois relevant de l'ASSEDIC a baissé de 5 % dans le secteur sud, cependant qu'il progressait de 1 % dans le secteur nord ; mais il a crû de 18 % pour les communes à moins de 5 km d'un échangeur. On pourrait donc en déduire que les échangeurs autoroutiers ont eu pour effet d'aspirer les emplois sans être créateurs. En fait une analyse plus détaillée révèle le rôle primordial du desserrement des activités de la commune de Laval, qui profite surtout aux communes périphériques situées près des échangeurs desservant la ville ; on ne décèle par contre pas d'évolution favorable de l'emploi aux alentours d'échangeurs situés en zone rurale.

Une enquête auprès d'entreprises a montré que l'autoroute n'a joué qu'un rôle secondaire dans

le choix de localisation (une seule réponse affirmative sur 7 entreprises créées ou reprises dans le secteur sud depuis 1975 - 10 réponses affirmatives sur 53 entreprises ayant indiqué quels seraient les critères de choix qu'elles considèreraient si elles avaient maintenant à chercher une implantation).

3°) Sur le fonctionnement des entreprises existantes :

Sur 51 entreprises ayant répondu à l'enquête effectuée, 28 estiment que l'autoroute leur procure des avantages ; pour 21 d'entre elles, par la facilitation des déplacements professionnels ; pour 9 par l'amélioration de la sécurité ; pour 8, par la réduction des délais de livraison des marchandises.

Mais certaines signalent aussi des inconvénients : péages, files d'attente aux barrières, contrôles de gendarmerie, disparition de l'effet "vitrine" pour les établissements riverains des routes nationales.

4°) Sur l'agriculture :

Très peu d'effets observés, ni positifs, ni négatifs.

5°) Sur le tourisme :

Effets défavorables constatés à court terme : baisse de la fréquentation de passage dans les hôtels et restaurants.

Effets positifs apparus 2 à 3 ans après mise en service : développement des résidences secondaires (principalement dans l'est du département), des locations de gîtes ruraux et de villages-vacances-familles.

Actions d'accompagnement :

Le Comité d'Expansion Economique de Mayenne a promu l'image du département en s'appuyant notamment sur l'existence de l'autoroute. Cette action s'est faite au moyen d'invitations des investisseurs potentiels à des foires ou salons, d'insertion de messages dans la presse, de "mailing".

Pour les implantations qui se sont faites, l'existence d'ateliers-relais et de bonnes voies de rabattement sur l'autoroute ont joué un grand rôle.

Le Conseil Général a subventionné la mise en place de panneaux touristiques en bordure de l'autoroute. Un projet de complexe multi-services comportant restauration et informations touristiques a été élaboré.

LES EFFETS DE LA REALISATION DE DIVERS TRONCONS D'AUTOROUTE OU VOIE EXPRESS EN FRANCE

Référence :

S.E.T.R.A. / S.E.M.A. - "Etude des effets économiques indirects des investissements routiers et autoroutiers" - août 1976 - mai 1978.

Infrastructures réalisées :

Ont été pris en compte les tronçons d'autoroute ou voie express suivantes :

- Arsy - Bapaume (autoroute A1) - 80 km - mise en service : 1965 - 1966,
- Auxerre - Pouilly-en-Auxois (autoroute A6) - 100 km - mise en service : 1963 - 1964 - 1969,
- Chalon - Mâcon (autoroute A6) - 46 km - mise en service : 1970,
- Valence - Orange (autoroute A7) - 93 km - mise en service : 1966 - 1968,
- Brignoles - Fréjus (autoroute A8) - 56 km - mise en service : 1972 - 1973,
- La Roche-Bernard - Lorient (voie express) - 97 km - mise en service partielle à la date de l'étude.

Secteurs géographiques étudiés :

Il s'agit d'une bande de 40 km de largeur (20 km de part et d'autre de chaque tronçon étudié). Toutes les agglomérations importantes et les grandes communes urbaines y ont fait l'objet de relevés statistiques ; pour les autres, on a procédé par échantillonnage.

Effets observés :

1°) Sur l'emploi :

L'évolution de l'emploi subit généralement une discontinuité lors de la mise en oeuvre de l'infrastructure. Mais l'effet est positif ou négatif selon le type de commune, la différence des pentes des évolutions avant et après allant de +17% pour le cas le plus favorable à -8% pour le cas le plus défavorable ; les types de communes se distinguent selon les facteurs suivants :

- évolution de l'emploi avant l'arrivée de l'autoroute (effet de l'autoroute plus fort sur les communes où cette évolution était négative) ;
- distance à l'échangeur le plus proche (plus elle est grande, plus l'effet est faible) ;
- population de la commune (l'effet est d'autant plus positif que la commune est plus grande) ;
- dynamisme (mesuré par la dette par l'habitant).

2°) Sur le revenu des entreprises :

La différence de pentes des évolutions avant et après autoroute varie de + 15% pour les communes les plus favorisées à - 9% pour les communes les plus défavorisées. Les facteurs explicatifs les plus influents sont :

- dynamisme (mesuré par la dette par habitant) ;
- distance à l'échangeur le plus proche ;
- population de la commune (effet plus favorable pour les communes les plus importantes) ;
- évolution du revenu des entreprises avant l'arrivée de l'autoroute (meilleur effet si cette évolution était négative).

3°) Sur les flux migratoires :

La mesure de cet effet a été faite par une comparaison spatiale : différence des pourcentages d'immigrants actifs parmi la population totale entre la commune considérée et l'ensemble de l'échantillon de référence. Cette différence varie de +3% à -2% selon les communes, les facteurs de différenciation les plus influents étant :

- le dynamisme de la commune, mesuré par sa dette par habitant ;
- Le taux de la population travaillant hors de la commune (on s'installe de préférence dans des zones où le tissu économique est suffisamment développé pour déborder du cadre géographique strict de la commune) ;
- L'accroissement de la population avant mise en service de l'autoroute (s'il est positif, la variation du taux d'immigrants est plus grande) ;
- la population de la commune (effet plus grand pour les communes plus peuplées) ;
- sa distance à la ville de plus de 50 000 habitants la plus proche (lorsqu'elle est petite, les immigrants sont plus nombreux).

L'AUTOROUTE GENEVE - LAUSANNE

Référence :

Synthèse de l'étude de J. BARBIER, P.H. BOVY, F.L. PERRET, L. VEUVE " Etude des effets de l'autoroute Genève - Lausanne douze ans après sa mise en service" de 1978, insérée dans le rapport SEDES "La place des autoroutes dans la localisation des activités - L'autoroute A7 entre Lyon et Marseille" paru en juillet 1980.

Infrastructure réalisée :

Il s'agit de l'autoroute Genève - Lausanne, sans péage et comportant de nombreux échangeurs.

Région étudiée:

Elle comporte 2 grandes agglomérations (Genève - Lausanne), 2 petites villes et des bourgs ou groupes de villages.

Effets observés :

L'autoroute aurait contribué à renforcer la hiérarchie des centres à l'avantage des deux villes les plus grandes. Les effets positifs sur la croissance urbaine ont été surtout sensibles dans la banlieue des grandes villes, les activités économiques déconcentrées se localisant surtout aux points de contact entre l'autoroute et les villes principales, alors qu'on assiste à une dispersion de l'habitat individuel. La région médiane, dont les relations avec les villes ont été pourtant les plus accélérées, reste peu dynamique.

LES AUTOROUTES ALLEMANDES

Référence :

Compte rendu du séminaire organisé à Strasbourg du 5 au 6 décembre 1983 par la Conférence Européenne des Ministres des Transports et par la Conférence Européenne des Ministres responsables de l'Aménagement du Territoire - Rapport sur "l'impact des systèmes de transport sur le développement régional illustré par des études de cas" du Dr. SCHULZ-TRIEGLAFF (R.F.A.).

Effets observés :

1°) Sur les implantations d'entreprises :

Une étude a révélé que les disparités entre régions en ce qui concerne le P.I.B. par habitant sont dues en grande partie aux différences de degrés d'équipement en transport.

Toutefois, la plupart des régions allemandes étant maintenant pourvues d'une bonne accessibilité routière, les autoroutes nouvelles n'engendrent plus guère d'implantations industrielles (30 entreprises occupant 5 300 salariés en bordure de l'autoroute Coblenz - Trèves depuis sa mise en service en 1974 mais pas uniquement du fait de cette autoroute, car les établissements industriels installés sont presque tous localisés dans la région de Trèves - Wittlich déjà bien desservie auparavant).

2°) Sur les aires de marché :

La création d'autoroutes permet à certaines entreprises d'accroître leur aire de marché (d'après une étude réalisée sur la zone d'influence de l'autoroute Nuremberg - Heilbronn, 26 % des entreprises ayant participé à l'enquête ont déclaré avoir augmenté leur chiffre d'affaires, en relation avec l'amélioration des transports) ; mais cela joue dans les deux sens, des entreprises extérieures à la région pouvant en bénéficier pour s'implanter sur un marché relativement protégé par sa mauvaise accessibilité jusqu'à l'amélioration de celle-ci.

3°) Sur la hiérarchie urbaine et les bassins de main d'oeuvre :

On a pu constater dans de nombreux cas que les nouveaux axes de communication contribuent à un déplacement du pouvoir d'achat des unités urbaines moyennes vers les grandes villes.

Les marchés du travail sont également déformés, la zone d'influence des grandes villes s'élargissant pour capter la main d'oeuvre rurale; toutefois ce phénomène n'est pas forcément négatif, car il peut conduire à une certaine stabilisation de la population dans des secteurs en voie de dépeuplement ; on peut même assister à un transfert d'habitants en provenance des centres urbains surpeuplés.

LES INVESTISSEMENTS ROUTIERS REALISES EN BRETAGNE

Référence :

C.E.T.E. de l'Ouest - " Effets des investissements routiers en Bretagne" - divers fascicules parus de 1982 à 1986.

Infrastructures réalisées :

Il s'agit :

- du plan routier breton, portant sur 10 liaisons soit 1 284 km de routes à aménager, les axes principaux Brest - Lamballe - Pontorson (vers Caen), Lamballe - Rennes - Laval et Brest - Quimper - Nantes devant être entièrement portés à 2 x 2 voies; fin 1980, 70 % des travaux prévus avaient été exécutés,

- de l'amélioration de 5 liaisons nord-sud, décidée par le Conseil Régional.

Région étudiée:

L'étude a porté sur la totalité de la région de Bretagne, par canton.

Effets observés :

Une typologie des cantons a été effectuée, à partir de l'amalgame d'un certain nombre de variables démographiques et socio-économiques issues des recensements généraux de la population. Les types de cantons ont été classés selon leur dynamisme, et les évolutions 1962-1968, 1968-1975 et 1975-1982 ont été comparées.

Les zones dont l'accessibilité a été améliorée présentent souvent des profils d'évolution favorable. Il peut s'agir de la continuation d'une ancienne tendance; mais, dans quelques cas, l'essor fait suite à une période de déclin. L'amélioration des liaisons routières paraît alors intervenir, d'une part, par l'intermédiaire de la possibilité offerte de continuer à résider sur place tout en travaillant dans un pôle d'attraction bien relié (migrations alternantes remplaçant l'exode), d'autre part, par l'incitation à l'implantation d'anciens résidents de la ville qui recherchent un environnement plus agréable tout en pouvant accéder facilement aux services et emplois urbains; les facilités accrues pour l'écoulement de la production locale ou pour l'approvisionnement paraissent avoir moins joué, car on n'a que rarement noté un fort développement des activités industrielles.

On note aussi quelques exceptions : zones desservies par les nouveaux axes routiers dont la situation s'est dégradée. Mais il s'agit, dans la plupart des cas, de villes d'une certaine importance, qui ont toutes eu de 1975 à 1982 une évolution démographique défavorable, les indicateurs liés à l'emploi y ayant par contre plutôt tendance à s'améliorer.

La croissance de l'emploi de 1968 à 1982 s'est essentiellement manifestée le long des axes aménagés à 2 x 2 voies. Mais il est difficile de savoir dans quel sens joue la relation de cause à effet, car ces axes ont été précisément tracés dans des zones a priori plus dynamiques.

Globalement, la Bretagne a réussi à réduire dans les deux dernières décennies le retard pris sur le développement économique de la plupart des autres régions de l'Europe de l'Ouest. Les auteurs de l'étude y voient l'incidence de la modernisation du réseau routier, la croissance s'étant localisée préférentiellement dans les zones qui en ont le plus bénéficié.

La déformation des bassins d'emploi paraît dans quelques cas orientée le long des infrastructures nouvelles, mais se fait le plus souvent en tache d'huile sur les communes proches sans direction préférentielle.

LE T.G.V. SUD -EST

Référence :

- Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (C.E.T.E.) de Lyon - "Impact du T.G.V. Mâcon - Loché" - 1984.
- C.E.T.E. de Lyon - "T.G.V. Neige et séjours sports d'hiver dans les Alpes" - novembre 1984.
- "Les effets socio-économiques du T.G.V. en Bourgogne et Rhône-Alpes" D.A.T.A.R. Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (I.N.R.E.T.S.) - Observatoire Economique et Statistique des Transports (O.E.S.T.) - S.N.C.F - juin 1986 (document de synthèse d'études confiées au Laboratoire d'Economie des Transports de l'Université de Lyon II et au bureau d'études Interalp).
- Laboratoire d'Economie des Transports de l'Université de Lyon II (M-A. BUISSON) - "Effets indirects du T.G.V. et transformations du tertiaire supérieur en Rhône-Alpes" décembre 1986.

Investissements réalisés :

La ligne ferroviaire nouvelle Paris - Lyon, permettant la circulation de rames T.G.V. à 270 km/h, a été mise en service en partie en 1981 et en totalité en 1983. Elle a permis de raccourcir le trajet Paris - 01Lyon de gare à gare d'environ 4 heures à environ 3 heures, puis 2 heures.

La grille d'exploitation T.G.V., faisant appel à des prolongements sur ligne classique, a été mise en place progressivement, pour l'essentiel, de 1981 à 1984.

Ces investissements ont permis un accroissement d'environ 50% du trafic ferroviaire Paris - Sud-Est et vice-versa.

Régions étudiées :

Les études analysées portent sur les régions Bourgogne et Rhône-Alpes ou une partie seulement d'entre elles : l'étude sur le tertiaire supérieur ne considère que les agglomérations de Lyon, Bourg-en-Bresse et Chambéry ; l'étude "T.G.V. neige" a porté sur les stations des grandes vallées alpines (Arve, Chablais, Arly, Tarentaise, Maurienne), et plus particulièrement sur quatre d'entre elles : La Clusaz, Morzine-Avoriaz, Chamonix, Val d'Isère.

Effets observés :

1°) Sur les implantations d'activités :

Le T.G.V. a joué un rôle dans certaines implantations d'entreprises en Bourgogne et Rhône-Alpes, mais en n'étant pratiquement jamais le facteur prépondérant. D'autre part le T.G.V. a facilité le maintien en Rhône-Alpes d'activités tertiaires qui avaient été tentées de s'installer à Paris.

2°) Sur les aires de marché :

Le T.G.V. a peu modifié les pratiques des entreprises industrielles en matière de zones d'approvisionnement en biens ou services et aires de marché.

En revanche, il semble avoir facilité la prospection du marché parisien, sur certains créneaux, par des entreprises de services ou entreprises dynamiques de la région Rhône-Alpes.

3°) Sur la hiérarchie urbaine :

Les craintes de voir certains centres décisionnels aspirés par la région parisienne n'ont pas été confirmées jusqu'à présent. Au contraire on a noté l'implantation d'antennes parisiennes d'activités tertiaires lyonnaises ; mais on ne peut exclure que l'effet à long terme soit opposé si ces implantations débouchaient sur un transfert à Paris du siège social.

4°) Sur le tourisme :

Le phénomène le plus net est le développement des voyages en groupe, constitués pour la plupart, soit d'habitants de la région parisienne, soit de touristes américains ou japonais, qui découvrent les régions de destination au moyen de circuits organisés ou se rendent dans des villes ou hauts-lieux touristiques ou gastronomiques. Certaines formes d'hébergement ou de restauration voient leur fréquentation sensiblement accrue de ce fait. Il y a aussi développement de voyages en groupes de province à Paris.

L'incidence sur le tourisme individuel, que ce soit dans les villes ou les stations de montagne reste marginale. En ce qui concerne notamment les stations de sports d'hiver, il semble qu'il y ait accroissement, surtout en week-end, de la fréquence des déplacements et que les stations bien desservies en T.G.V. soient considérées favorablement par les usagers ; parmi ceux utilisant le chemin de fer, 5% ont en 1983-1984 changé de station au profit de celles dont la desserte par T.G.V. est meilleure ; mais ces phénomènes ne sont pas assez marqués pour être décelés par les responsables des stations.

5°) Sur l'urbanisme et l'immobilier :

Les effets du T.G.V. en la matière sont très ténus.

Cependant des phénomènes de plus-values foncières ont été observées (mais il y aurait aussi des moins-values dans certains lotissements dues aux nuisances phoniques du nouveau train).

Quelques établissements hôteliers et quelques bureaux implantés près de la nouvelle gare lyonnaise de la Part-Dieu paraissent pouvoir être imputés au T.G.V. On a relevé aussi quelques installations de résidences principales ou secondaires dans des cantons ruraux.

ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT :

Le T.G.V. a été utilisé comme argument publicitaire par de nombreux organismes : villes, départements, offices du tourisme, stations de sports d'hiver, professionnels du voyage.

L'implantation d'activités a été facilitée par des politiques municipales d'incitation (fournitures de terrains, de bâtiments industriels).

Des zones d'activités près des gares nouvelles (Mâcon, Montchanin) ont été créées. Elles n'ont pas été suivies d'implantations en nombre significatif.

Autour de la gare de la Part-Dieu à Lyon, a été réalisée une importante opération immobilière. Mais elle n'est que partiellement liée au T.G.V., car elle visait aussi à répondre à des besoins préexistants de l'agglomération. A Valence, un projet d'urbanisme a vu le jour en relation avec le T.G.V.

Des modernisations de gares S.N.C.F., et des aménagements destinés à faciliter les échanges T.G.V. - transports de rabattement, ont été réalisés dans plusieurs villes.

Des produits touristiques ont été créés en relation avec le T.G.V. Sud-Est, avec pour thèmes les sites ou monuments, la gastronomie,.....

Des forfaits trains + cars ont été créés pour l'accès à certaines stations de sports d'hiver à partir des T.G.V. Des forfaits plus complets T.G.V. - car - hôtel - ski ont été aussi institués.

LES VOIES FERREES A GRANDE VITESSE DU JAPON

Références:

- A. PLAUD - "Les nouvelles voies ferrées à grande vitesse et l'aménagement du territoire au Japon" (article paru dans la revue "Transports" de septembre 1977).

-MM. HIROTA et IWATA (Ministère japonais des transports) - "Impact du Shinkansen" (communication présentée au séminaire "Technologie - croissance - emploi" sur "les aspects socio-économiques des trains à grande vitesse" tenu à Paris du 5 au 8 novembre 1984).

Investissements réalisés :

Il s'agit de la réalisation d'un réseau de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse, permettant la circulation de trains rapides (Shinkansen) à 210 km/h.

La première ligne a été ouverte en 1964 entre Tokyo et Osaka (515 km). Son but principal était de remédier à la saturation imminente de la ligne ancienne (à voie étroite comme tout le réseau japonais, à l'exception des lignes nouvelles). Cette ligne a été prolongée en 1972 d'Osaka à Okayama (161 km), puis en 1975 d'Okayama à Hakata (393 km). Puis deux autres lignes ont été construites, ce qui a porté la longueur du réseau à 1 804 km fin 1982.

La desserte de Tokyo à Osaka est cadencée : un train au moins toutes les 30 minutes, un direct (s'arrêtant tous les 150 km en moyenne) alternant avec un omnibus (stations éloignées de 40 km en moyenne).

Régions desservies :

La ligne Tokyo - Osaka relie les deux plus grandes agglomérations du Japon. Elles desservent environ 60 millions d'habitants, soit la moitié de la population japonaise. Si on intègre son prolongement jusqu'à Hakata et les autres lignes, ce sont plus des deux tiers des japonais qui sont desservis.

Effets observés :

1°) Sur le niveau général de l'activité économique :

Une simulation au moyen d'un modèle interrégional industriel, comparant la situation réelle avec Shinkansen et une reconstitution d'une situation fictive sans Shinkansen, montre une très forte modulation dans la croissance économique au profit des régions desservies.

L'expérience le confirme; sur une période de 10 ans après mise en service, on a relevé les taux moyens de croissance annuelle ci-après :

	Villes desservies par le Shinkansen	Villes non desservies
Population	1,88 %	1,55 %
Construction	8,01 %	6,37 %
Production industrielle	9,48 %	7,81 %
Commerce de gros	11,63 %	8,70%
Commerce de détail	9,96 %	8,58 %

Ces indicateurs étaient par contre tous en faveur des villes non desservies pour la période de 10 ans précédente.

2°) Sur les activités tertiaires :

Les pôles dominants, Tokyo et Osaka, se sont renforcés, au détriment des villes intermédiaires et notamment de Nagoya qui jouait le rôle d'une métropole dotée de services de haut niveau. Toutefois on peut citer un exemple de ville où les responsables et professionnels locaux ont réussi à enrayer le déclin des commerces de haut niveau par un énorme effort de rénovation urbaine accompagné de nouvelles méthodes de gestion et de promotion commerciale.

3°) Sur le tourisme :

Les déplacements ferroviaires à motif touristique ont augmenté considérablement. Ce sont surtout les petites villes pittoresques qui en ont bénéficié.

LA MOSELLE CANALISEE

Référence :

Institut de Recherche des Transports (Mme M. GUILBAUT) - "Polyvalence de la voie d'eau - Les effets économiques induits par l'aménagement d'une voie d'eau" - février 1977, (résumé des résultats d'une enquête menée par le C.E.R.L.I.C.).

Infrastructure étudiée :

Il s'agit de la Moselle en aval de Nancy, aménagée à grand gabarit depuis 1964 entre Coblenze et Thionville, depuis 1971 de Thionville à Metz, depuis 1973 de Metz à Nancy-Frouard.

Zone étudiée :

Il s'agit des abords de la Moselle dans sa partie française à grand gabarit (396 entreprises, de 50 salariés et plus, ont été enquêtées).

Effets observés :

1°) Sur les implantations industrielles :

La proximité d'une voie d'eau figure parmi les motifs déterminants pour 8% des entreprises (contre 14% pour un embranchement autoroutier, 24% pour une gare, 24% pour une route nationale, 1% pour un aéroport). Le motif voie d'eau ne vient ainsi qu'au 12° rang sur 14. Sur 176 réponses, il n'a été cité que par 1 entreprise en première position et par 5 en deuxième position.

La plupart des zones industrielles créées lors de l'aménagement de la Moselle resteraient encore en grande partie inoccupées lors de l'enquête (vers 1974). Par contre, dans la vallée de Trèves, on a constaté un développement industriel important, les travaux sur la canalisation de la Moselle et la modernisation du port de Trèves ayant été accompagnés d'incitations financières importantes du gouvernement allemand.

2°) Sur les aires du marché :

La mise à grand gabarit de la Moselle aurait eu un effet favorable sur les exportations de la sidérurgie lorraine, notamment vers les Pays-Bas.

3°) Sur les chaînes de transport :

Le trafic de céréales était autrefois inexistant sur la Moselle ; il s'est considérablement accru, les céréales arrivent par train au port de Metz pour être rechargées par bateau vers le Luxembourg ou l'Allemagne.

L'OISE CANALISEE ET LA BASSE-SEINE

Référence :

Institut de Recherche des Transports (Mme M. GUILBAULT) - "Polyvalence de la voie d'eau - Les effets économiques induits par l'aménagement d'une voie d'eau" - février 1977, (résumé des résultats d'une enquête menée par le C.E.R.L.I.C.).

Infrastructure étudiée :

Il s'agit des deux sections de voie fluviale ci-après :

- Seine entre Amfreville (écluse amont de Rouen) et Conflans-Ste-Honorine, accessible depuis les travaux réalisés dans les années 1940 et 1950 aux convois poussés de 5 000 tonnes (trafic de 2,55 milliards de tonnes-km en 1972) ;
- Oise de Conflans-Ste-Honorine à Compiègne, en cours de mise à grand gabarit à l'époque de l'enquête (vers 1974). (Trafic alors de 0,78 milliard de tonnes-km).

Zone étudiée :

Ont été enquêtées les 772 entreprises de plus de 10 salariés implantées dans une bande de 15 km de part et d'autre des sections étudiées.

Effets observés :

Sur les implantations industrielles :

Le motif "proximité d'une voie d'eau" est cité par 22% des entreprises comme facteur de localisation ; il ne vient qu'en 12^e position sur 13 motifs (parmi lesquels 3 autres, relatifs à la proximité d'une infrastructure de transport, gare, route nationale, embranchement autoroutier, sont classés immédiatement avant la proximité d'une voie d'eau).

Le motif voie d'eau n'est cité parmi les 5 premiers facteurs de localisation que par 8% des entreprises. Les fonctions hydrauliques (prélèvements nécessaires à la fabrication et au pompage, évacuation des eaux usées) sont d'ailleurs citées aussi souvent que la fonction transport de marchandises de la voie d'eau.

Il faut relever qu'il s'agit souvent d'entreprises pour lesquelles le coût de transport est marginal, soit qu'il s'agisse de produits de haute technicité, soit que les distances parcourues soient faibles (il s'agit fréquemment d'entreprises ayant voulu éviter les contraintes de l'agglomération parisienne, tout en restant proches).

L'INFLUENCE DES INVESTISSEMENTS DE TRANSPORT TERRESTRE SUR CAEN ET SA REGION

Référence :

Institut de Recherche des Transports - "Influence des investissements de transport terrestre sur la fonction régionale des agglomérations - l'exemple de Caen" - septembre 1980 (Mme. GUILBAUD - Mme. PLESSY).

Investissements réalisés :

Il s'agit :

- de la mise en service en 1970 de turbo-trains sur la ligne Paris - Caen - Cherbourg, qui a permis d'augmenter la vitesse (trajet Paris - Caen effectué en un peu moins de 2 heures, au lieu d'environ 2 heures et demie), et qui a été accompagnée d'un renforcement très sensible des fréquences (sur Paris - Caen, le nombre moyen de trains journaliers est passé de 7 à 14),
- de la construction de l'autoroute A 13 Paris - Rouen - Caen, la section Rouen - Caen ayant été mise en service progressivement de 1970 à 1976,
- de l'amélioration d'autres liaisons routières, notamment l'axe Caen - Cherbourg qui a été partiellement porté à 4 voies.

Agglomération étudiée:

L'agglomération caennaise a connu une forte croissance démographique, sa population ayant plus que doublé en 20 ans pour atteindre 200 000 habitants en 1977.

De tradition tertiaire et administrative, c'est aussi devenu un centre industriel important grâce aux opérations de décentralisation des années 1960.

Sa prédominance sur la région de Basse-Normandie est très nette et son aire d'influence s'étend sur la quasi-totalité de la région.

Effets observés :

1°) Sur les implantations industrielles :

L'industrialisation de Caen a été liée essentiellement aux opérations de décentralisation industrielle de la période 1954-1970, antérieure aux investissements étudiés. Les enquêtes faites sur les critères de localisation ont montré une certaine incidence des transports tels qu'ils existaient alors, le critère "facilités de relations avec le siège social" arrivant en 3ème position (sur 21 réponses), après "disponibilité d'une main d'oeuvre nombreuse" et "facilités d'acquisition de terrains".

2°) Sur les aires d'influence des services :

On a analysé les déformations des zones d'influence de l'Université et du Centre hospitalier régional de Caen sur une période encadrant l'achèvement de l'autoroute.

Pour le centre hospitalier il n'a pas été possible de mettre en évidence une évolution significative qui serait due à l'autoroute.

Par contre, on a pu observer que la population étudiante du département de l'Eure, traditionnellement attirée par l'Université de Rouen, se tournait davantage vers celles de Caen et de Paris auxquelles l'autoroute permet un meilleur accès ; mais les variations sont faibles (2 à 3 %).

3°) Sur le tourisme :

L'accroissement du nombre de résidences secondaires de 1968 à 1975 est nettement supérieur à la moyenne nationale, alors qu'il lui était inférieur pour la période 1962-1968. Cette progression est particulièrement importante pour les zones les mieux desservies par l'autoroute et les turbo-trains, mais aussi pour les secteurs proches de Paris.

On a constaté un allongement de la durée des séjours, que certains imputent à la mise en service des turbo-trains.

L'INFLUENCE DES VOIES DE COMMUNICATION SUR LE CANTON DE NIDWALD EN SUISSE

Référence :

R. CROTTAZ - R. ZOBRIST - "L'influence des voies de circulation sur le développement d'une vallée alpestre" (article paru dans la Revue générale des routes et des aérodromes, n° d'avril 1985).

Infrastructures réalisées :

Il s'agit de la réalisation de la liaison autoroutière suisse nord-sud (Bâle - Chiasso par le Saint-Gothard), non encore tout-à-fait achevée aujourd'hui, mais dont le tronçon reliant Lucerne et la partie basse du canton de Nidwald a été mis en service dès 1963, et de la réalisation, à la même époque, d'une nouvelle route principale, remontant la principale vallée du canton (sensiblement perpendiculaire à l'autoroute), ainsi que d'une ligne de chemin de fer à voie étroite suivant la même vallée et remplaçant un "petit train " peu performant.

Ces voies de communication ont sorti soudainement le canton d'une situation de quasi-isolement, car il n'était antérieurement relié au reste de la Suisse, du fait des coupures naturelles constituées par le lac des Quatre-Cantons et les massifs montagneux, que par une liaison par bateaux avec Lucerne et une route étroite, exposée aux chutes de pierres et à tonnage limité.

Région concernée :

Le canton de Nidwald comptait en 1960, donc avant la réalisation des infrastructures précitées, 22 000 habitants, se consacrant pour la plupart à la petite agriculture de montagne et à l'artisanat.

Effets observés :

Il convient de souligner qu'ici l'étude a pu porter sur une durée d'une vingtaine d'années, laps de temps permettant d'analyser des évolutions à long terme.

1°) Sur la démographie :

De 1970 à 1980, la population du canton de Nidwald a augmenté de plus de 11 %, alors que la population suisse totale n'augmentait que très peu et que des cantons alpestres analogues à celui de Nidwald, mais n'ayant pas bénéficié de modifications sensibles des voies de circulation, n'ont connu qu'un développement démographique très lent ou une régression.

2°) Sur l'emploi et les activités économiques :

Le nombre d'emplois dans le canton a crû fortement dans l'industrie et le tertiaire, alors qu'il décroissait dans l'agriculture et l'artisanat.

La situation financière du canton s'est sensiblement améliorée : c'était l'un des plus pauvres de Suisse en 1960, aujourd'hui il vient en 6ème position sur 26 en ce qui concerne le revenu fiscal par habitant.

Il semble que la réalisation de nouvelles voies de communication était une condition nécessaire pour un tel développement, mais qu'ont joué aussi l'existence d'un réservoir potentiel de main-d'oeuvre, d'avantages fiscaux, et la réalisation d'équipements tels que des écoles, un hôpital, des centres de culture et de loisirs, etc....

Actions d'accompagnement :

Une politique économique favorisant l'initiative privée, qui a notamment débouché sur la création d'un centre commercial à proximité de l'axe routier nord-sud permettant aux habitants de s'approvisionner sur place, la réalisation d'équipements scolaires, hospitaliers et de loisirs ont figuré également parmi les facteurs ayant permis le développement du canton.

LES ENQUETES GENERALES SUR LES MOTIVATIONS DES IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES

Références :

- M. CHESNAIS - "La localisation des opérations de décentralisation industrielle en France (1954-1974) - Analyse factorielle" - Centre de Recherches Analyse de l'Espace - Cahier n° 4 de décembre 1975 de l'Institut de Géographie de Paris.
- DATAR - "Transports et aménagement du territoire - Réflexions sur le rééquilibrage Est-Ouest" - décembre 1976 (p. 20).
- F. PLASSARD - "Les autoroutes et le développement régional" - 1977 (p. 214 à 222) (résumé du travail ci-après).
- Jacqueline LARGE - "L'offre de transport et le comportement des entrepreneurs en matière de localisation" - Mémoire de DES Sciences Economiques - Université de Lyon II - 1974 (synthèse des études suivantes).
- SEDES - CERAU - "Mouvements des établissements industriels dans l'aire métropolitaine Lyon - St-Etienne" - OREAM Lyon 1968.
- STRAWCZYNSKI - "Le processus du choix de localisation " - La Vie Urbaine n° 3 - Université de Paris IX - 1971.
- S.A.E.I. - SOPREC - "Enquête sur l'incidence des transports dans les localisations industrielles" - 1969.
- Michel FALISE - "Motivations de localisation des investissements internationaux dans l'Europe du Nord-Ouest" - Revue Economique - Janvier 1970.
- Léopold FISCHER - "Die Berücksichtigung raumordnungspolitischer Zielsetzungen in der Verkehrsplanung" - Strassenbahn und Strassenverkehrstechnik, Heft 115 - 1971.
- Institut für industrie und Verkehrs Politik de l'Université de Bonn (J. FRERICH, E. HELMS, H. KREUTER) - "Die Erfassung und Quantifizierung der Wachstum und Sturktureffekte von Autobahnen Dargestellt am Baispriel einer in der Vergaugenheit gelauten Strecke" - 1972.

Résultats :

<u>Motif d'implantation</u>	<u>Contribution</u>	<u>Source</u>
Infrastructure (transports et téléphone)	10,8 %	SEDES - CERAU
Coût de transport	7,2 %	STRAWCZYNSKI
Proximité d'un échangeur d'autoroute	9,2 %	S.A.E.I. - SOPREC

Bonne desserte routière	11 %	S.A.E.I. - SOPREC
Transports de produits	4,5 %	FALISE
Proximité d'un échangeur d'autoroute	9,7 %	FISCHER
Moyen de transport		
- autoroutes	6,45 %)	FRERICH
- autres routes	6,05 %)	
) 12,5 %
Facilités de relations avec Paris	7° motif/ 21	CHESNAIS
Desserte ferroviaire	11° motif/ 21	CHESNAIS
Desserte routière	16° motif/ 21	CHESNAIS
Perspectives d'amélioration de la desserte	17° motif/21	CHESNAIS
Facilités des liaisons	12 %	I.N.S.E.E. (1)

La diversité des libellés des motifs d'implantation rend difficile toute comparaison et généralisation. On peut cependant retenir que les transports en général et l'existence d'une bonne infrastructure, autoroute notamment, constituent un facteur d'implantation relativement minoritaire, loin derrière les disponibilités en terrains et en main d'oeuvre.

Cependant, le facteur transport semble jouer un rôle plus important dans les motifs de rejet d'une implantation : dans environ 30 % des cas d'après l'enquête S.A.E.I. - SOPREC.

Le rôle de blocage d'une offre de transport insuffisante l'emporterait donc sur les effets stimulants d'un investissement. La méthode d'enquête, qui fait appel à la psychologie de l'interviewé, ne conduit peut-être pas en général à lui faire préciser qu'une bonne offre de transport va de soi pour une implantation nouvelle.

Les enquêtes précitées montrent par ailleurs :

-que certaines industries sont plus liées au facteur transport (métallurgie, mécanique, industrie du bois, industries alimentaires, bâtiment et travaux publics) ;

-que l'influence d'une autoroute se fait particulièrement sentir dans une période restreinte (entre 4 ans avant et 4 ans après la mise en service) et dans un espace limité (20 km au plus d'un échangeur).

Incidences des actions d'accompagnement :

Même si les études synthétisées ici ne mesurent pas l'effet d'une conjonction entre existence d'une bonne infrastructure et mise en oeuvre de mesures d'accompagnement, on peut en tirer des enseignements pour ces dernières. En effet, on peut supposer qu'elles seront d'autant plus efficaces qu'elles porteront sur les facteurs les plus pris en compte dans les choix d'implantation. Or, parmi ceux qui dépendent de l'action des responsables régionaux ou locaux, on note dans les premiers :

- les disponibilités en terrains,
- les exonérations fiscales,
- les possibilités de logement,
- l'existence d'une zone industrielle aménagée,
- la disponibilité en locaux.

(1) Enquête auprès des établissements industriels décentralisés entre 1960 et 1970.

L'AUTOROUTE A7 ENTRE LYON ET MARSEILLE

Références :

- M. DELAYGUE - "Les effets d'entraînement des infrastructures de transport - Essai d'application aux effets de l'autoroute de la vallée du Rhône sur le niveau de l'activité et l'économie de la région". Rapport présenté à la 4ème table ronde de la C.E.M.T. - octobre 1969.
- Institut des Etudes Economiques de l'Université de Lyon II (BONNAFOUS - DARSY - PLASSARD). "Détection des effets structurants de l'autoroute A7 sur la section Vienne-Bollène" - Novembre 1973.
- SEDES (HAYERE - HANROT - LE GALL) - "Conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroute de liaison sur la région rurale traversée - L'autoroute A7 dans les départements de la Drôme et de l'Ardèche" - octobre 1977.
- SEDES (HANROT - LE GALL) - "La place des autoroutes dans la localisation des activités - l'autoroute A7 entre Lyon et Marseille" - juillet 1980.

Infrastructure réalisée :

Il s'agit de l'autoroute A7 Lyon - Marseille (321 km).

L'étude de l'I.E.E. n'a porté que sur le tronçon Vienne - Bollène (145 km), comportant 8, puis 9 échangeurs - mise en service : 1967 - 1968.

La section située dans la Drôme (et donc au droit de l'Ardèche), longue de 117 km et comportant 6 échangeurs, mise en service progressivement de 1963 à 1968, a été étudiée plus en détail dans l'étude SEDES relative aux départements de la Drôme et de l'Ardèche.

L'étude de M. DELAYGUE a porté sur la section Lyon - Montélimar sud.

Région étudiée :

L'étude de M. DELAYGUE a porté sur 389 communes, du sud de Lyon au sud de Montélimar.

L'étude I.E.E. a porté sur une bande d'environ 150 x 45 km, comportant 413 communes.

L'étude SEDES sur les départements de la Drôme et de l'Ardèche s'intéresse aux Z.P.I.U. (zones de peuplement industriel et urbain) situées dans ces départements, pour y analyser plus finement l'évolution du marché du travail (certaines Z.P.I.U. étant bien desservies par l'autoroute, d'autres pas).

La dernière étude SEDES porte sur l'ensemble de la vallée du Rhône y compris les agglomérations de Lyon et Marseille.

Effets observés :

1°) sur l'agriculture :

L'impact sur l'agriculture n'est pas négligeable, surtout dans une région où la petite taille moyenne des exploitations les rend vulnérables à une amputation même faible en valeur absolue : une enquête effectuée auprès de 146 exploitants agricoles touchés (dont 28 totalement expropriés) a montré que 66 % ont abandonné leur exploitation (25 % abandonnant la vie active, 21 % ayant repris une autre exploitation, 20 % se reconvertissant dans une autre activité). Cependant cet aspect a pu être réduit pour les derniers tronçons réalisés grâce à une concertation sur le tracé et à des procédures de remembrement originales.

2°) Sur les implantations d'activités :

L'autoroute n'a que rarement figuré dans les motifs d'implantation, et, quand elle y a joué un rôle, il n'a généralement pas été déterminant (mais a été assez important pour certaines implantations en périphérie des agglomérations). Les arrêts d'activité ont été plus fréquents dans les communes situées loin des échangeurs (du moins pour la fin des années 1960), mais ont pu être compensés par des implantations nouvelles.

L'étude de l'évolution de la structure des emplois dans 21 villes localisées sur l'axe, et celle de l'évolution industrielle et tertiaire dans certains départements, n'ont pas permis de conclure à une incidence de l'autoroute.

4°) Sur l'habitat :

L'I.E.E. a relevé un développement de l'habitat dans des communes proches des agglomérations, notamment lorsqu'elles étaient desservies par la RN7 .

M. DELAYGUE a relevé que les 2/3 des communes dont le taux d'accroissement démographique sur la période 1962-1968 a été supérieur à 25 % sont situées à moins de 10 km d'un échangeur, alors que 66 % de celles dont la population a décliné sont situées à une distance supérieure à 15 km.

5°) Sur l'organisation des transports de marchandises :

13 % des transporteurs ont acquis des bureaux ou entrepôts à proximité de l'autoroute (mais généralement dans leur département d'origine).

Les transporteurs utilisant des chaînes de transport répétitives ont profité de l'autoroute pour améliorer leur productivité. Pour les autres, les avantages de l'autoroute ne peuvent être incorporés qu'au prix d'un contrôle renforcé du processus de travail et donc d'une perte d'autonomie du chauffeur.

LE PONT SUR LA SEVERN EN GRANDE-BRETAGNE

Référence:

Conférence Européenne des Ministres responsables de l'Aménagement du Territoire - 2ème session (25-27 septembre 1973) - "Les effets de l'infrastructure de communications sur le développement régional" - 3ème rapport : "Impact économique du Severn Bridge, étude de cas" (extrait du rapport "The Economic Consequences of the Severn Bridge and its Associated Motorways", élaboré par l'Université de Bath, l'University College of Swansea et le Newport and Monmouthshire College of Technology sous la direction de MM. CLEARY et THOMAS) - 1973.

Infrastructure réalisée :

Il s'agit d'un pont routier, inauguré en 1966, franchissant l'estuaire de la Severn et permettant ainsi un raccourcissement des liaisons routières entre le sud du Pays-de-Galles et le sud-ouest de l'Angleterre; ce raccourcissement atteint 80 km pour certaines relations.

(Il y a lieu de préciser qu'il existait déjà auparavant deux franchissements ferroviaires de la Severn, l'un par pont, l'autre par tunnel, mais aucun franchissement routier de l'estuaire.)

Régions Intéressées :

Le sud du Pays-de-Galles est une région minière et industrielle, où existent des activités anciennes (charbon, sidérurgie) et des industries diversifiées implantées depuis 1945.

Le sud-ouest de l'Angleterre est également assez industrialisé (industries diverses, pour la plupart en expansion au moment de la réalisation du pont), mais le secteur commercial y joue aussi un rôle important (port de Bristol).

Les relations entre ces deux régions étaient assez limitées avant la construction du pont; cependant Bristol exerçait déjà une certaine influence sur le sud du Pays-de-Galles.

Effets observés :

1°) Sur les implantations d'activités :

Pas de résultats tangibles en ce qui concerne les implantations industrielles nouvelles au moment de l'enquête (1970), mais il était espéré que les régions situées de part et d'autre du pont en recevraient après achèvement de l'aménagement du réseau routier et autoroutier qui complètera la desserte de ces régions.

Des implantations nouvelles d'entreprises de distribution ont été constatées dès les années qui ont suivi la mise en service du pont. Les créations d'emplois correspondantes ont représenté 4,5 % du

commerce de distribution des régions concernées, mais les créations nettes sont limitées à 2,5 %, vu la disparition d'autres entrepôts, dont une partie est imputable à la rationalisation de la distribution permise par le pont. Bristol a vu son rôle renforcé en tant que centre de distribution supra-régional.

2°) Sur les bassins de main-d'oeuvre :

Il n'a pas été observé de changements sensibles en ce qui concerne la mobilité de la main-d'oeuvre.

3°) Sur les aires de marché :

Certaines entreprises industrielles ont modifié leur production de façon à répondre à de nouveaux débouchés situés de l'autre côté de l'estuaire. Les entreprises ont davantage fait appel à des fournisseurs situés sur l'autre rive, aux dépens de fournisseurs d'autres régions. Les liens entre entreprises et succursales situées de part et d'autre de la Severn ont été renforcés.

Sur chaque rive de l'estuaire, on a constaté une amélioration des prestations offertes par les entreprises, accompagnée d'un renforcement de la concurrence et parfois de baisses de prix. Ce sont surtout les entreprises se trouvant déjà en relations commerciales avec l'autre rive qui ont pu élargir leur rayon d'action.

4°) Sur le tourisme :

Un certain essor des stations touristiques proches du pont a été constaté.

5°) Sur les chaînes de transport:

Les régions desservies, les filières et les méthodes utilisées, les services offerts et surtout la fréquence des livraisons au-delà de l'estuaire ont été modifiés.

Quatre entreprises enquêtées auraient ouvert un deuxième entrepôt dans le sud du Pays-de-Galles si le pont n'avait pas été construit, mais ont préféré implanter un nouvel établissement sur l'autre rive.

On a constaté un abandon partiel du transport ferroviaire au profit du transport routier; le partage modal s'est rapproché de ce que l'on observe ailleurs pour des distances comparables. Le transport routier pour compte propre s'est en outre développé au détriment du transport pour compte d'autrui.

Incidence des actions d'accompagnement:

La "région de développement" du sud du Pays-de-Galles a été élargie et la région de Cardiff et Newport est devenue "région intermédiaire", de sorte que ces zones ont bénéficié de certaines mesures d'encouragement. Mais le rapport en notre possession n'indique pas dans quelle mesure les effets constatés sont dus au pont ou à ces mesures.

ANNEXE 4

LES EFFETS DIRECTS DES AUTOROUTES : FISCALITE ET EMPLOI.

1. EMPLOIS LIES A LA CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE.

Le coût d'un kilomètre d'autoroute en rase campagne est d'environ 20 à 25 millions de francs, dont 75 % reviennent aux entreprises de travaux publics, 25 % aux autres entreprises (ingénierie, bâtiment, électricité, électronique ...). Les coûts se décomposent de la manière suivante :

- consommations Intermédiaires : 45 % (produits pétroliers, matériaux de construction, minerais, matériel mécanique et électrique, bois, services marchands aux entreprises, transport ...)

- Valeur ajoutée : 55 % , dont salaires: 30 %

charges : 15 %

impôts, résultats bruts après impôt : 10 %.

Le chantier mobilise environ 500 à 600 personnes, pour une portion standard de trente km d'autoroute à 2 fois 2 voies, soit 20 personnes au kilomètre, pendant 2 ans à 2 ans et demi, ou encore 2 personnes par million de franc investi.

Une large part de cette activité , tant en terme financier qu'en nombre d'emplois, revient aux entreprises locales. Il est difficile d'établir un taux moyen de la part des entreprises locales : en effet, celui-ci dépend largement des capacités de réponse des entreprises locales à un chantier exceptionnel tel que celui d'une autoroute : ce taux était de 35 % pour l'A71 dans l'Allier, de 30% pour l'A26 en Picardie, et de 80 % pour certaines portions près de Lille. Il s'agissait là d'un taux exceptionnellement élevé ; un ordre de grandeur moyen est de 50 %.

2. LES EMPLOIS CREEES PAR L'EXPLOITATION D'UNE AUTOROUTE.

1 . Par la société concessionnaire :

L'exploitation de l'autoroute représente environ 2 emplois par km d'autoroute, mais avec une importante variation (entre 1,5 et 2,5) suivant qu'il s'agit d'une autoroute très fréquentée ou peu fréquentée (les emplois saisonniers sont ramenés en moyenne annuelle). La répartition est la suivante :

- péage : 50 % (1 emploi par km)
- Entretien : 35 % (0,5 emploi par km)
- autres : 15 % (0,3 emploi par km)

Ces emplois ne sont pas répartis linéairement : les emplois péagers sont concentrés aux gares de péage . Pour les emplois d'entretien , il existe un centre d'entretien tous les 60 km environ ; les emplois centraux sont concentrés dans les directions régionales ou au siège des sociétés d'Autoroute . Les responsables locaux peuvent avoir une influence pour faciliter l'embauche de personnel local.

Il convient de rajouter à ces chiffres les emplois de Gendarmerie, environ 0,5 emploi par km, mais qui ne correspondent pas totalement à des créations d'emploi mais pour une large part à des transferts d'emplois publics.

2. Par les sociétés sous-concessionnaires.

Il s'agit des restaurants, hôtels, stations services, desservant l'autoroute : environ 1 à 2 emplois créés par kilomètre.

Retenons donc les chiffres suivants : entre 3 et 5 emplois créés par kilomètre d'autoroute.

2. LES RETOMBÉES FISCALES POUR POUR LES COLLECTIVITÉS LOCALES.

Les voies de circulation des autoroutes concédées ainsi que les éléments annexes (aires de repos, gares de péage, centres d'entretien) sont soumis à la taxe professionnelle et évalués selon un barème forfaitaire.

Les centres d'entretien, les bâtiments abritant la direction d'exploitation sont évalués selon les méthodes de droit commun (comparaison ou appréciation directe).

De même, les sous- concessionnaires sont soumis à la taxe professionnelle, selon les règles habituelles.

Les bases d'imposition sont les suivantes (*) :

- Voie de circulation : évaluation en fonction de la longueur de chacune des voies de circulation de l'Autoroute, des échangeurs et des bretelles d'accès. La valeur locative est de 31 Franc par mètre de voie, soit 125 000 pour un km d'autoroute à 4 voies.

- aires de repos et de service : parking, zone d'élargissement des gares de péage : évaluation en fonction de la superficie portant un revêtement . La base d'imposition est de 4 francs au kilomètre.

- gare de péage : part fixe : 17850 Francs
part variable : 7652 francs par voie de gare de péage.

Les taux d'imposition sont variables et fixés par les collectivités (département, communes, région).

(*) : Ces chiffres ne concernent ni les centres d'entretien, ni les bâtiments de direction de la société concessionnaire, ni les sous-concessionnaires.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.

(1) "Conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroute de liaison sur la région rurale traversée - l'autoroute A6 dans le département de l'Yonne ". Rapport SEDES (HAYERE - DIATKIN - HANROT - LE GALL - LEULLIER) établi pour le compte de la D.G.R.S.T. et du Secrétariat d'Etat au Transports.

(2a) SEDES (HAYERE - HANROT- LE GALL) "Conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroute de liaison sur la région rurale traversée - L'autoroute A7 dans les départements de la Drôme et de l'Ardèche - octobre 1977.

(2b) SEDES (HANROT - LE GALL) "La place des autoroutes dans la localisation des activités - l'autoroute A7 entre Lyon et Marseille" - juillet 1980.

(2c) Institut des Etudes Economiques de l'Université de Lyon II (BONNAFOUS - DARSY - PLASSARD "Détection des effets structurants de l'autoroute A7 sur la section Vienne - Bollène" - novembre 1973.

(2d) M. DELAYGUE - "Les effets d'entraînement des infrastructures de transport - Essai d'application aux effets de l'autoroute de la vallée du Rhône sur le niveau de l'activité et l'économie de la région" - Rapport présenté à la 4ème table ronde de la C.E.M.T. - oct. 69.

(3) Notes de la Direction des Routes - "Image et vécu de l'autoroute A10 à Saintes : de la gestion du projet à sa mise en oeuvre" et "Observatoire Economique A 10 - RN10 en Poitou-Charentes ; première synthèse".

(4) CETE de l'Ouest - "Incidences socio-économiques de l'aménagement de l'autoroute A 11 en Sarthe" - Juin 1987.

(5) Institut des Etudes Economiques de l'Université de Lyon II (BONNAFOUS-PATIER MARQUE-PLASSARD) "Les effets de l'autoroute sur Chambéry" - mai 1979

(6) C.E.T.E de Lyon - "Observatoire économique de l'autoroute A72 Clermont-Ferrand -

Saint-Etienne - rapport d'activité 1985" - juin 1986

(7) C.E.T.E. de l'Ouest - "Incidences socio-économiques de l'aménagement de l'autoroute A81 en Mayenne" - Avril 1986.

(8) S.E.T.R.A. / S.E.M.A. - "Etude des effets économiques indirects des investissements routiers et autoroutiers" - août 1976 - mai 1978.

(9) Synthèse de l'étude de J. BARBIER, P.H. BOVY, F.L. PERRET, L. VEUVE " Etude des effets de l'autoroute Genève - Lausanne douze ans après sa mise en service" de 1978, insérée dans le rapport SEDES "La place des autoroutes dans la banalisation des activités - L'autoroute A7 entre Lyon et Marseille" paru en juillet 1980.

(10) Compte rendu du séminaire organisé à Strasbourg du 5 au 6 décembre 1983 par la conférence européenne des Ministres des transports et par la Conférence européenne des Ministres responsables de l'aménagement du territoire - Rapport sur "l'impact des systèmes de transport sur le développement régional illustré par des études de cas" du Dr. SCHULZ-TRIEGLAFF (R.F.A.)

(11a) S.E.T.R.A./ S.E.M.A - "Etude des effets économiques indirects des investissements routiers et autoroutiers" - Rapport n°1, tome 3 (août 1976) - Fiche bibliographique consacrée à l'ouvrage " Social and Economic Effects of Highways" de l'U.S. Department of Transportation (1974).

(11b) F. Plassard - "Les autoroutes et le développement régional" - 1977 (contient, de la page 199 à 201, un résumé des principales conclusions des deux ouvrages "Economic and social Effects of Highways" et " Guide for Highway Impact studies" de l'U.S. Department of Transportation, datant respectivement de 1972 et 1973, conclusions elles-mêmes fondées sur plus de 200 études réalisées de 1950 à 1973).

(12 a) Conférence Européenne des Ministres responsables de l'Aménagement du Territoire - 2ème session (25-27 septembre 1973) - "Les effets de l'infrastructure des communications sur le développement régional" - 2ème rapport : "Autostrada del Sole, étude de cas" - 1973.

(12 b) Conférence Européenne des Ministres des Transports - Table Ronde 25 (14-15 mars 1974) - "Impact des investissements infrastructurels sur le développement industriel" - Communication de A. BONNAFOUS, F. PLASSARD, D. SOUM (p. 59 et 63).

(12 c) DATAR - "Transports et aménagement du territoire - Réflexions sur le rééquilibrage Est-Ouest" - décembre 1976 (p. 19-20).

(13) C.E.T.E. de l'Ouest - " Effets des investissements routiers en Bretagne" - divers fascicules parus de 1982 à 1986.

(14) Synthèse, insérée dans le rapport SEDES "La place des autoroutes dans la localisation des activités - l'autoroute A7 entre Lyon et Marseille", du "Report of the Advisory Committee on Trunk Road Assessment" (Commission présidée par Sir George LEITH) paru en 1977.

(15) Conférence européenne des Ministres responsables de l'Aménagement du Territoire, 2ème session (25-27 septembre 1973) - "Les effets de l'infrastructure des communications sur le développement régional" - 3ème rapport : "Impact économique du Severn Bridge, étude de cas".(extrait d'un rapport "The Economic Consequences of the Severn Bridge and its Associated Motorways", élaboré par l'Université de Bath, l'University College of Swansea et le Newport and Monmouthshire College of Technology sous la direction de MM. CLEARY et THOMAS) - 1973.

(16a) Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (C.E.T.E.) de Lyon - "Impact du T.G.V. Mâcon -Loché"- 1984.

(16b) C.E.T.E. de Lyon - "T.G.V. Neige et séjours sports d'hiver dans les Alpes du nord"- novembre 1984.

(16c) " Les effets socio-économiques du T.G.V. en Bourgogne et Rhône-Alpes "- D.A.T.A.R. - Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (I.N.R.E.T.S.) - Observatoire Economique et Statistique des Transports (O.E.S.T.)-S.N.C.F- juin 1986 (document de synthèse d'études confiées au Laboratoire d'Economie des Transports de l'Université de Lyon II et au bureau d'études Interalp).

(16d) Laboratoire d'Economie des Tranports de l'Université de Lyon II (M-A. BUISSON) - " Effets indirects du T.G.V. et transformations du tertiaire supérieur en Rhône-Alpes" - décembre 1986.

(17a) A. PLAUD - "Les nouvelles voies ferrées à grande vitesse et l'aménagement du territoire au Japon" (article paru dans la revue "Transports" de septembre 1977).

(17b) MM. HIROTA et IWATA (Ministère japonais des transports) - "Impact du Shinkansen" (communication présentée au séminaire "Technologie - croissance - emploi" sur "les aspects socio-économiques des trains à grande vitesse " tenu à Paris du 5 au 8 novembre 1984).

(18) Institut de Recherche des Transports (Mme M. GUILBAUT) - "Polyvalence de la voie d'eau - Les effets économiques induits par l'aménagement d'une voie d'eau" - février 1977. (résumé des résultats d'une enquête menée par le C.E.R.L.I.C.).

(19) Institut de Recherche des Transports (Mme M. GUILBAULT) - "Polyvalence de la voie d'eau - Les effets économiques induits par l'aménagement d'une voie d'eau " - février 1977. (résumé des résultats d'une enquête menée par le C.E.R.L.I.C.).

(20) Institut de recherche des transports - " Influence des investissements de transport terrestre sur la fonction régionale des agglomérations - l'exemple de Caen" - septembre 1980 (Mme. GUILBAUD - Mme. PLESSY).

(21) Laboratoire d'Economie des Transports de l'Université de Lyon II. Centre de Recherche sur la Civilisation Industrielle (Ecomusée du Creusot)/ F. PLASSARD - V. CHAGNAUD - J.M. CUSSET - A. FABART - J.C. MERCIOL - P. NOTTEGHEM - "Infrastructures de transport et transformations de l'espace - le cas de la région du Creusot - Montceau-les-Mines entre 1780 et 1980" - mai 1985.

(22) R. CROTTEZ - R. ZOBRIST - "L'influence des voies de circulation sur le développement d'une vallée alpestre" (article paru dans la Revue générale des routes et des aérodromes, n° d'avril 1985).

(23) A. de WAELE - "Influence des investissements infrastructurels sur le développement économique - Exemple de la Belgique" - Rapport présenté à la quatrième Table Ronde de la Conférence Européenne de Ministres des Transports - octobre 1969.

(24a) M. CHESNAIS - "La localisation des opérations de décentralisation industrielle en France (1954-1974) - Analyse factorielle" - Centre de Recherches Analyse de l'Espace - Cahier n° 4 de décembre 1975 de l'Institut de Géographie de Paris.

(24b) DATAR - "Transports et aménagement du territoire - Réflexions sur le rééquilibrage Est-Ouest" - décembre 1976 (p. 20).

(24c) F. PLASSARD - "Les autoroutes et le développement régional" - 1977 (p. 214 à 222) résumé du travail de Jacqueline LARGE "L'offre de transport et le comportement des entrepreneurs en matière de localisation" - Mémoire de DES Sciences Economiques - Université Lyon II - 1974 qui est une synthèse des études suivantes :

-SEDES-CERAU - "Mouvements des établissements industriels dans l'aire métropolitaine

Lyon-St-Etienne" - OREAM Lyon 1968.

-STRAWCZYNSKI - "Le processus du choix de localisation " - La Vie Urbaine n° 3 - Université de Paris IX - 1971.

- S.A.E.I.-SOPREC - "Enquête sur l'incidence des transports dans les localisations industrielles" - 1969.

- Michel FALISE - Motivations de localisation des investissements internationaux dans l'Europe du Nord-Ouest - Revue Economique - Janvier 1970.

- Léopold FISCHER - Die Berücksichtigung raumordnungspolitischer Zielsetzungen in der Verkehrsplanung" - Strassenbahn und Strassenverkehrstechnik, Heft 115 - 1971.

-Institut für industrie und Verkehrs Politik de l'Université deBonn.

(J. Frerich, E. Helms, H. Kreuter) - "Die Erfassung und Quantifizierung der Wachstum und Sturktureffekte von Autobahnen Dargestellt amBaispriel einer in der Vergaugenheit gelauten Strecke" - 1972.

AUTRES REFERENCES

(A)F. Plassard - "Les autoroutes et le développement régional" - Chap. II, p. 55 sqq.- 1977.

(B) Service Régional de l'Equipement Provence-Côte d'Azur·Service des Affaires Economiques et Internationales/M. Netter - "Sur les effets structurels des transports".- C.R.E.T., septembre 1973.

(C) F. Plassard - op. cit. - Chap. V, p. 249 sqq.

(D)Conférence Européenne des Ministres des Transports - Table Ronde 25 (14-15 mars 1974) - "Impact des Investissements infrastructurals sur le développement industriel" - 1975.

(E) Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes/SEMA - "Etude des effets économiques indirects des investissements routiers et autoroutiers" - rapport 1, tome 2 - août 1976.

(F) F. Plassard - op. cit. - analyse d'une étude de M. Delaygue (p. 48 sqq).

(G) Conférence Européenne des Ministres des Transports - Table Ronde 25 - o.p. cit.

(H) SETRA/SEMA - op. cit. - rapport 2, tome 1.

(I) OEST/TER/GARONOR Engineering - "Centres de stockage distribution (plates-formes à caractère public), motifs de création, activités, impact" - Paris 1985.

(J)SETRA (CSTR) - "Les effets socio-économiques des grandes infrastructures routières" - novembre 1988