

### 2.21 - Les raisons du choix de la zone d'étude

Le choix comme zone d'étude du sillon rhodanien emprunté par l'autoroute A7 et englobant les 2 métropoles de Lyon et Marseille a répondu à un triple souci :

- . étudier une région où la liaison autoroutière est relativement ancienne : l'autoroute A7 reliant Lyon et Marseille a été achevée en Juin 1970,
- . éviter une zone englobant Paris et la région parisienne,
- . utiliser, partiellement, le cadre de la phase précédente de la recherche (Drôme-Ardèche).

Cette zone présente certes une concentration très importante d'infrastructures (1) et ceci aurait pu constituer un inconvénient majeur si les phases précédentes de la recherche n'avaient clairement démontré l'inexistence d'une structuration linéaire de l'espace le long des infrastructures autoroutières de liaison.

Les questions découlant logiquement des conclusions des phases précédentes consistent à savoir s'il s'est manifesté un phénomène de polarisation autour des grandes métropoles (Lyon et Marseille), ce qui constituerait une forme opposée et antagoniste par rapport à une structuration linéaire de l'espace essentiellement rural situé entre les métropoles, à caractériser cette polarisation et ses causes, si polarisation il y a, et à apprécier le rôle spécifique joué par les infrastructures autoroutières aux abords des grandes métropoles.

### 2.22 - La méthode d'analyse de l'évolution du marché du travail

Etant donné le sens extrêmement large donné au concept de marché du travail en économie classique et étant donné l'étendue de la zone géographique retenue, l'étude du marché du travail a porté sur :

---

(1) autoroute A7, nationale N7 (rive gauche du Rhône), nationale N86 (rive droite du Rhône), voie ferrée voyageurs et marchandises (rive gauche du Rhône), voie ferrée marchandises en cours d'électrification (rive droite du Rhône), voie fluviale canalisée sur le Rhône ouverte au gabarit européen de 3.000 t, un gazoduc, 3 oléoducs.

. la confrontation de l'offre et de la demande de travail saisie dans ses conséquences socio-économiques sur la division spatiale du travail par le biais de l'évolution démographique des unités urbaines (1) de l'axe rhodanien d'une part, par le biais de l'évolution des bassins d'emploi, définis principalement à partir des migrations quotidiennes alternantes, d'autre part,

. les modifications de la division technique mais aussi spatiale du travail saisies quantitativement par les résultats d'enquêtes menées principalement par l'INSEE (2) et étudiées qualitativement à travers un certain nombre d'entretiens conduits auprès de responsables de grands groupes industriels ou commerciaux.

### 2.23 - Résultats et conclusions de la 3ème phase

a) en ce qui concerne le marché du travail :

(1) conséquences socio-économiques de la confrontation de l'offre et de la demande de travail sur la division spatiale du travail :

(11) l'analyse de l'évolution démographique des 52 unités urbaines (U.U.) de l'axe rhodanien révèle que :

- . pendant la période 1962-1968 le taux de croissance des différentes catégories d'U.U. de l'axe Lyon-Marseille a été très nettement supérieur à la moyenne nationale, ceci quelle que soit la taille des U.U., mais tout particulièrement pour les 3 U.U. de 100.000 à 200.000 hab. (Valence, Avignon, Aix-en-Provence).

A ceci 3 raisons :

- l'arrivée de rapatriés d'Algérie,
- les opérations volontaristes de Pierrelatte surtout mais aussi de la canalisation du Rhône,
- l'émigration rurale vers les villes moyennes.

- . pendant la période 1968-1975 les différentes catégories d'U.U. ont connu une croissance bien plus faible, en général comparable à la croissance moyenne nationale de leur taille, mais on constate de grandes variations suivant la localisation des U.U. :

---

(1) l'INSEE définit une unité urbaine (U.U.) comme étant : "une ou plusieurs communes sur le territoire desquelles se trouve un ensemble d'habitations qui présentent entre elles une continuité et comportent au moins 2.000 habitants".

(2) enquêtes structure des emplois (ESE), enquêtes INSEE-ASSEDIC, INSEE. Recensement Général de la Population (RGP).

- les U.U. proches de Pierrelatte (et de taille comprise entre 5.000 et 10.000 hab.) connaissent une stagnation voire un déclin,
- les U.U. proches de Marseille (jusqu'à Sénas, et de taille en général inférieure à 5.000 hab.) connaissent une croissance forte et plus rapide qu'au cours de la période précédente,
- les U.U. de 20.000 à 50.000 hab. relativement éloignées des métropoles d'une part, de Valence et Avignon d'autre part (Roussillon, Annonay, Romans, Montélimar et Orange) croissent très faiblement à un rythme moitié moindre que celui de la moyenne nationale de leur taille,
- les U.U. de taille moyenne (20.000 à 50.000 hab.) proches de Lyon (Givors et Vienne) croissent à un rythme égal ou supérieur à cette dernière et à la moyenne nationale de leur taille et celles proches d'Avignon (Carpentras, Cavaillon) et de Marseille (Salon) croissent à un rythme supérieur à la moyenne nationale de leur taille,
- le rythme de croissance de Valence et Avignon (taille comprise entre 100.000 et 200.000 hab.) se rapproche de celui, plus faible, de Lyon et Marseille et les U.U. situées dans les zones d'influence de Valence et d'Avignon croissent moins vite que ces dernières,
- seule dans cette tranche de 100.000 à 200.000 hab., Aix-en-Provence poursuit une croissance rapide.

*Les raisons de l'évolution observée entre 1968 et 1975, qui traduit un net ralentissement des agglomérations moyennes de la Vallée du Rhône, un renforcement des deux métropoles et une extension de leur aire d'influence sont :*

- *la fin des grands travaux de l'usine atomique de Pierrelatte et de la canalisation du Rhône,*
- *l'aménagement de l'aire métropolitaine de Marseille par les réalisations de Fos et de la Z.I. (1) de Vitrolles,*
- *la diminution relative de l'émigration rurale.*

---

(1) Z.I. = Zone Industrielle.

(12) l'analyse de l'évolution des bassins d'emploi :

- de la région Rhône-Alpes fait apparaître une évolution contrastée des 3 zones attractives de l'axe rhodanien : Lyon, Valence et Annonay. Ces zones attractives emploient plus de 10 % de la main-d'oeuvre active des zones avoisinantes qui sont soit des zones dépendantes, soit des zones dortoirs. *Tandis que Lyon a progressivement attiré dans son aire d'influence les villes moyennes de Givors et de Vienne qui ont perdu leur autonomie du début des années 60, Valence n'a intégré dans son orbite ni Tournon au nord, ni Livron et Loriol au sud bien que ces communes soient déficitaires en emplois.* Annonay, dominé par l'établissement industriel de R.V.I. (1) est au centre d'un bassin d'emploi beaucoup plus vaste que celui de Valence malgré une population active trois fois moindre. *Par ailleurs, l'espace rural traversé par l'autoroute entre Vienne et Saint-Vallier et entre Valence et Montélimar est caractérisé par la présence d'un grand nombre de zones diffuses, c'est-à-dire sans autonomie véritable mais développant des échanges de population active avec l'extérieur dans plusieurs directions : on trouve ainsi les zones de Condrieu, Roussillon et Saint-Rambert d'Albon entre Vienne et Saint-Vallier, La Voulte et Loriol-Livron entre Valence et Montélimar.*
  
- de la région Provence Côte d'Azur montre la constitution progressive d'un très grand bassin d'emploi qui couvre la presque totalité des Bouches-du-Rhône et déborde dans le Var et le Vaucluse : ce vaste bassin qui englobe Marseille, les zones de Marignane-Vitrolles et Berre l'Etang, la zone d'Aix-en-Provence, le bassin de la Ciotat et celui de Fos sur Mer est caractérisé par un réseau important d'autoroutes urbaines (sans péage) (2) et un accroissement presque exponentiel des migrations quotidiennes alternantes (7 % de la population urbaine active en 1968, 13 % en 1975 pour l'ensemble des Bouches-du-Rhône et 31 % si l'on exclut Marseille)(3). Un second grand bassin commandé par Avignon englobe Cavailon, Carpentras, Vaison-la-Romaine et Orange.

---

(1) R.V.I. = Renault Véhicules Industriels.

(2) A7 : Marseille-Vitrolles (25 km) au Nord-Ouest  
 A51 : Marseille-Aix-en-Provence (31 km) au Nord  
 A52 : Marseille-Aubagne (20 km) et bretelles (14 km) à l'Est  
 A55 : Marseille-Martigues (25 km à partir de l'A7) à l'Ouest  
 soit au total un réseau de 113 km d'autoroutes urbaines gratuites.

(3) Sur l'aire métropolitaine de Marseille on consultera :  
 D. BLEITRACH & A. CHENU : Les déplacements domicile-travail de la classe ouvrière dans une aire métropolitaine en formation - La Vie Urbaine. 1976.

- *l'analyse plus détaillée des aires métropolitaines de Lyon (Vienne-Givors-Chasse) et de Marseille (Marignane-Vitrolles-Berre l'Etang-Aix-en-Provence-La Ciotat-Fos-sur-Mer) confirme l'accroissement de la mobilité des travailleurs dans un espace en extension autour des métropoles tandis que dans les espaces intermédiaires (moyenne Vallée du Rhône) la hiérarchie des agglomérations se maintient et l'interdépendance entre agglomérations de différentes tailles reste relativement faible.*

(2) les modifications de la division technique mais aussi spatiale du travail

(21) l'analyse quantitative de l'évolution des secteurs secondaire et tertiaire et de leurs effectifs fait apparaître que :

- dans la région Rhône-Alpes le redéploiement industriel au cours de la période 1960-1980 s'est opéré au profit du Nord-Est de cette région et des villes moyennes situées à proximité des métropoles (Lyon-Ain, Genève-Haute-Savoie, Grenoble-Isère) et non de la vallée moyenne du Rhône, dans un contexte de stagnation globale des effectifs employés par l'industrie ; ceci traduit une certaine déconcentration industrielle dans la région. Par ailleurs le secteur tertiaire dont les effectifs ont fortement augmenté au cours de la période, principalement dans les métropoles, a connu une forte concentration autour de Lyon, Grenoble et Genève (Nord de la Haute-Savoie) ; ce phénomène s'est renforcé depuis 1968. Au-delà de Vienne, au sud de Lyon, la région du Rhône-Moyen a été en grande partie tenue à l'écart tant du redéploiement industriel depuis la fin des années 60 que d'une croissance forte du secteur tertiaire.
- dans la région Provence Côte d'Azur la situation qui prévalait à la fin des années 60 était nettement différente de celle de la région Rhône-Alpes : beaucoup moins d'emplois industriels et beaucoup plus d'emplois tertiaires. L'évolution observée au cours de la dernière décennie a conduit à un accroissement de l'emploi industriel tant dans les Bouches-du-Rhône que dans le Vaucluse. Si Marseille même a perdu de son poids industriel, les desserrements d'entreprises marseillaises se sont principalement opérés à l'intérieur du département des Bouches-du-Rhône qui a renforcé sa position dans les principaux secteurs de base : énergie, sidérurgie, industrie mécanique, construction aéronautique, construction navale, industrie chimique, industrie électrique. Si l'emploi industriel a augmenté légèrement plus vite dans le Vaucluse que dans les Bouches-du-Rhône, les restructurations qui ont marqué le département sont principalement dues à des entreprises extérieures à la région qui se sont implantées, suppléant ainsi la disparition d'entreprises locales, et n'ont pas modifié le tissu

industriel mais plutôt utilisé les réserves de main-d'oeuvre d'origine rurale encore importantes dans le département. Le secteur tertiaire non administratif et non commercial (services, banques et assurances) a progressé plus rapidement dans les Bouches-du-Rhône que dans le Vaucluse ce qui révèle également un renforcement du poids économique de l'aire métropolitaine de Marseille. Enfin les emplois dans le secteur des transports et télécommunications ont très peu augmenté tant dans les Bouches-du-Rhône que dans le Vaucluse.

- (22) l'analyse qualitative de l'évolution des secteurs secondaire et tertiaire par le biais d'entretiens portant sur la politique d'implantation géographique de grands groupes industriels ou commerciaux, leur stratégie de croissance et le rôle des infrastructures de transport permet d'expliquer les observations précédentes.

Les stratégies de développement des grandes entreprises sont essentiellement déterminées par :

- . le marché final de leur production si celui-ci est concentré,
- . les infrastructures industrielles existantes, le développement s'effectuant souvent par rachat d'entreprises situées en amont ou en aval,
- . le marché de la main-d'oeuvre,
- . les sources d'approvisionnement.

Les 3 premiers facteurs favorisent incontestablement les aires métropolitaines dont la croissance renforce à son tour le poids.

Seules sont susceptibles de s'implanter loin des métropoles et des sources d'approvisionnement des entreprises relativement indépendantes vis-à-vis de ces dernières ainsi que vis-à-vis du marché final et utilisant surtout de la main-d'oeuvre non qualifiée ou peu qualifiée. Ces conditions limitent considérablement les possibilités et les autoroutes de liaison n'ont introduit dans un espace régional élargi aucune révolution technologique susceptible de s'affranchir de ces contraintes. La domination que les secteurs industriel et commercial exercent sur le transport public routier de marchandises contribue en outre à renforcer l'équivalence entre autoroutes de liaison et routes nationales.

*Si bien que les réseaux autoroutiers ne représentent un véritable avantage pour les investisseurs qu'à proximité des grands pôles de consommation. Ils permettent en effet de s'implanter en dehors du tissu industriel dense des métropoles ou de délocaliser des établissements dans des villes moyennes distantes d'une trentaine de kilomètres au plus de ces métropoles où l'on trouve des terrains industriels moins coûteux. Ils favorisent l'extension des bassins d'emploi (définis à partir des liaisons quotidiennes domicile-travail) sans toutefois réduire les écarts de salaire entre métropoles et villes moyennes proches et décloisonner les différents groupes sociaux. Par ailleurs les entre-*

*preneurs conservent tous les avantages de la proximité des grandes agglomérations où se trouvent concentrés les services et le marché final. A la différence des autoroutes de liaison, les réseaux autoroutiers des métropoles sont gratuits, et ce fait, dont nous analyserons plus loin les origines, ne peut que renforcer les facteurs favorables à l'extension des aires métropolitaines.*

b) en ce qui concerne le marché du capital

L'évolution du marché du capital, observée dans les régions proches des 2 métropoles de Lyon et Marseille, fournit un éclairage complémentaire sur le processus d'extension des aires métropolitaines.

- (1) A Vienne où existait un bassin d'emploi industriel bien structuré autour des industries du textile et du cuir, les transformations dans le domaine des capitaux qui se sont opérées depuis le début des années 60 ont fait perdre à la ville son autonomie et la croissance des emplois qu'a permis son intégration à l'aire métropolitaine lyonnaise a totalement échappé au pouvoir local. Depuis le début des années 70, à la croissance de l'emploi industriel générée par des entreprises implantées quelques années auparavant et intégrées à des groupes nationaux ou multinationaux, s'est superposé un mouvement de délocalisation de certains établissements en dehors de Vienne, mouvement qui rentre dans le cadre de stratégies nationales ou internationales. Par ailleurs la crise économique apparue en 1974 conduit actuellement la Communauté urbaine de Lyon (COURLY) à garder les industries existantes dans son agglomération.

*Dans cette évolution l'autoroute A7 entre Lyon et Vienne n'a pas précédé mais suivi la restructuration de Vienne et intervient comme support d'une meilleure intégration de l'espace viennois à l'agglomération lyonnaise sans en être la cause.*

- (2) L'histoire de l'Est de l'Etang de Berre (Berre, Marignane, Vitrolles) révèle une forme différente d'introduction du capital extra-régional. Dans cette zone étaient déjà implantés des capitaux nationaux (la S.N.I.A.S. à Marignane) et étrangers (Shell à Berre). Si le bassin d'emploi de Berre était relativement autonome, la SNIAS à Marignane dépendait de main-d'oeuvre résidant à Marseille. Cependant l'intégration de ces zones à l'aire métropolitaine marseillaise n'a vu le jour qu'à la faveur de l'aménagement de la zone industrielle de Vitrolles décidé en 1961. Cet aménagement réalisé par la volonté du pouvoir économique marseillais (Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille) et grâce à des financements publics (Caisse des Dépôts et Consignations, FIAT) a accueilli des entreprises marseillaises qui souhaitaient s'agrandir ou se desserrer de Marseille. Mais un grand nombre de ces entreprises ont perdu leur autonomie tandis que de grandes entreprises de travaux publics d'origine extra-régionale ,

des entreprises de fabrication et de distribution de produits alimentaires souvent d'origine extra-régionales et un secteur tertiaire lié aux activités de transit s'y installaient (de préférence à l'agglomération marseillaise proprement dite). La création de la zone industrielle de Vitrolles a donc attiré en fin de compte des capitaux extra-régionaux et a contribué à la formation d'une nouvelle division de l'espace au sein d'une métropole marseillaise en extension. *A la fin des années 60 la mise en service d'un vaste réseau autoroutier urbain (gratuit) a servi de support au développement très rapide des déplacements quotidiens domicile-travail des individus, mais ici encore sans en être la cause.*

- (3) *Dans le domaine du commerce en revanche, l'intervention des grands groupes par la création de grandes surfaces a suivi et s'est faite en fonction du réseau autoroutier en place tant au Sud de Lyon que dans l'aire métropolitaine marseillaise.*

c) en ce qui concerne le secteur des transports publics routiers de marchandises.

- (1) A l'occasion de la 1ère phase et grâce à un nombre limité d'entretiens 3 hypothèses sur le rôle des autoroutes de liaison dans les transformations du secteur des transports publics routiers de marchandises avaient pu être formulées :

- . L'utilisation régulière des autoroutes peut présenter pour les transporteurs deux types d'avantages les uns directement quantifiables (économies de carburant, d'entretien, d'usure de matériel, de taxes ...), les autres moins aisément quantifiables (économies de temps de conduite, meilleure organisation des opérations de chargement et de déchargement en raison de la fiabilité accrue du temps de transport et de l'heure d'arrivée). Ces derniers sont vraisemblablement plus importants que les premiers et peuvent contribuer soit à améliorer les conditions de travail des chauffeurs soit à dégager un surplus pour les entrepreneurs.
- . Les entreprises qui contrôlent l'ensemble des opérations de transport depuis le chargement jusqu'au déchargement y compris la collecte du fret de retour sont en mesure de profiter du second type d'avantages ci-dessus ; à l'inverse des entreprises où l'autonomie des chauffeurs est plus grande (le chauffeur étant en particulier responsable de la recherche du fret de retour) ce qui permet à ces derniers de bénéficier du second type d'avantages.
- . Les autoroutes de liaison à péage inciteraient donc les entreprises utilisatrices à accroître leur contrôle sur l'organisation des transports, au prix d'une division et d'une déqualification accrue des tâches, et à réaliser des investissements techniquement appropriés (matériel roulant adapté, dépôts près des autoroutes) pour incorporer au maximum le gain de productivité procuré par les autoroutes. Ainsi le réseau routier participerait à un renforcement de la concentration du capital dans le secteur des transports publics routiers de marchandises.

- (2) Ces 3 hypothèses ont été testées au moyen d'une enquête postale auprès de 540 entreprises de transport implantées dans la Vallée du Rhône qui a obtenu un taux de réponse voisin de 50 %.
- (3) Les résultats de l'enquête ne remettent pas en cause les hypothèses qui avaient été faites mais introduisent des nuances.

Deux catégories d'entreprises de transport se distinguent en effet à la lumière de l'enquête :

- . l'une consiste en activités répétitives de transport sur longue distance (messengerie, opérations de transport pour compte propre) et permet à l'entrepreneur d'améliorer, grâce à l'autoroute, la productivité du transport en accroissant les rotations et en accentuant la division du travail; ceci suppose généralement une maîtrise des opérations de chargement et de déchargement, mais l'existence ou non d'un fret de retour assuré n'apparaît pas essentielle (contrairement à ce qu'énonçait notre seconde hypothèse).
- . l'autre ne comporte ni chaînes de transport répétitives sur longue distance, ni contrôle des opérations de chargement et de déchargement : dans ce cas les avantages procurés par l'autoroute ne peuvent profiter à l'entrepreneur qu'au prix d'un contrôle renforcé du travail de conduite (pour obtenir des économies de carburant, de temps de conduite) et, dans certains cas, de l'acquisition d'un matériel roulant adapté.

Le choix possible entre route nationale et autoroute à péage s'est donc souvent traduit par une perte d'autonomie du chauffeur. Par ailleurs deux faits contribuent à limiter sérieusement les possibilités pour une entreprise de transport de profiter des avantages potentiels d'une autoroute :

- . le secteur du transport public routier de marchandises sur longue distance est largement dominé par les chargeurs du secteur industriel et commercial si bien que le coût du péage peut difficilement être répercuté dans les prix à l'inverse de ce qui se passe lorsque le produit transporté transite par plusieurs intermédiaires avant d'atteindre le client final (cas des fruits légumes).
- . la conception et la tarification même des autoroutes favorise la desserte des métropoles et le transit sur longue distance (inter-métropole ou international) au détriment des flux proprement régionaux.

- (4) Les entretiens menés auprès de grosses entreprises de transport public établies dans la Vallée du Rhône ont montré combien le développement de leur activité dépendait de la production locale et de la demande finale, c'est-à-dire, exception faite du Comtat Venaissin qui engendre un important trafic de produits agricoles et alimentaires, des grandes métropoles industrielles et portuaires. A tel point que, pour poursuivre leur croissance, ces entreprises implantées à l'origine dans la Vallée du Rhône loin des métropoles ont créé des établissements dans ces métropoles.

d) Ainsi en conclusion de cette 3ème phase :

- aussi bien l'étude de l'évolution de la division technique et spatiale du travail, que celle du marché du capital et celle du secteur des transports publics routiers de marchandises montrent la réalité et l'importance du phénomène de polarisation, c'est-à-dire d'extension des aires métropolitaines, autour de Lyon et Marseille.
- c'est ce processus de polarisation, né des transformations de l'appareil de production dans un espace élargi autour des métropoles qui a entraîné, pour éviter l'asphyxie, la réalisation d'un réseau renforcé de voies urbaines rapides et d'axes de liaisons rapides entre métropoles.
- c'est-à-dire que les autoroutes ont eu une double fonction :
  - . dans les zones métropolitaines, comme autoroutes urbaines sans péage, elles ont servi de support à l'extension de l'aire de fonctionnement quotidien.
  - . sur longue distance, comme autoroutes de liaison avec péage, elles ont servi essentiellement de support au trafic de transit inter-métropole et international.
- dans les deux cas les autoroutes ont servi principalement de support au développement d'un trafic de véhicules particuliers (déplacements domicile-travail, achats dans les grandes surfaces, déplacements lieux de résidence-lieux de loisir ...)
- la forme d'aménagement du territoire à laquelle ont participé (sans en être la cause) les autoroutes est celle du renforcement des métropoles d'équilibre et non celle du développement des villes moyennes et des zones essentiellement rurales éloignées des métropoles.
- ce phénomène a certainement été singulièrement renforcé par le choix fait d'autoroutes urbaines sans péage alors que les autoroutes de liaison supportent un péage : un choix qui est d'ailleurs contraire à l'esprit, si l'on veut bien se reporter aux discussions qui ont accompagné son vote, de la loi portant statut des autoroutes votée en 1955.

### 3. COMPARAISON AVEC D'AUTRES RECHERCHES OU ETUDES MENEES EN EUROPE SUR LE MEME THEME

Notre recherche rejoint largement les conclusions obtenues par d'autres équipes de chercheurs en Europe :

Bonnafous, Plassard et Soum de l'Institut d'Etudes Economiques (Lyon) en France ; Barbier, Bovy, Perret et Veuve de la Communauté d'Etudes pour l'Aménagement du Territoire (C.E.A.T.) de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPF - L) et de l'Université de Fribourg en Suisse ; le Comité présidé par Sir George Leitch pour le compte du Secrétariat d'Etat aux Transports en Grande-Bretagne.

Pour le montrer, le mieux est de citer les conclusions principales auxquelles ont abouti ces équipes.

3.1 - L'équipe de l'Institut d'Etudes Economiques de Lyon (A. Bonnafous, F. Plassard, D. Soum) a travaillé, en particulier pour le S.A.E.I., sur les méthodologies de l'étude des effets structurants de l'offre de transport et appliqué l'une des méthodologies possibles, l'approche sémiologique, à la détection des effets structurants d'autoroute dans la Vallée du Rhône (zone qui a également servi à notre recherche).

Cette équipe conclut : "... devant la difficulté de la détection et de la mesure des effets sur le développement régional, non seulement on peut se demander s'ils sont décelables, mais encore s'ils existent. D'ores et déjà, il semble que l'on puisse avancer que la réalité n'est pas conforme à cette vision mécaniste et très répandue selon laquelle toute liaison nouvelle de transport, telle une moderne corne d'abondance, apporte richesse et prospérité aux régions desservies" (1). Elle conclut également à l'issue de l'étude concernant l'autoroute A7 dans la Vallée du Rhône : "Au total, il n'est pas apparu de lien direct entre la mise en service de l'autoroute et la distribution spatiale du développement économique" (2). Elle précise enfin que la méthode utilisée "(Elle) a cependant le mérite de confirmer le rôle prépondérant des agglomérations industrialisées dans le mécanisme des effets structurants" (2) et indique que : "Cette modalité de propagation appelle à l'évidence des études spécifiques" (2). C'est ce qu'a tenté la 3ème phase de notre recherche en caractérisant le phénomène de polarisation autour de Lyon et Marseille, ses causes et le rôle joué par les infrastructures autoroutières.

- 
- (1) A. BONNAFOUS, F. PLASSARD : Les méthodologies usuelles de l'étude des effets structurants de l'offre de transport. Revue Economique. Vol. XXV - n° 2. Mars 1974.
- (2) A. BONNAFOUS, F. PLASSARD, D. SOUM : La détection des effets structurants d'autoroute : application à la Vallée du Rhône. Revue Economique. Vol. XXV - n° 2. Mars 1974.

3.2 - L'équipe de chercheurs suisses (EPF-L, Université de Fribourg) a étudié pour le compte de la Communauté d'Etudes pour l'Aménagement du Territoire (C.E.A.T.) les effets de l'autoroute Genève-Lausanne douze ans après sa mise en service (1). Dans cette zone se trouvent 2 grandes agglomérations (Genève et Lausanne), deux petites villes (Morges et Nyons) et des bourgs ou groupes de villages qui sont encore restés des centres ruraux (Aubonne-Allaman, Rolle, Gland-Begnins, Chavannes-de-Bagis) qui sont desservis par des jonctions (échangeurs) intermédiaires. Les jonctions (ou échangeurs) sont nombreuses et l'autoroute sans péage s'apparente à une autoroute urbaine française.

Ils constatent que :

- "L'autoroute Genève-Lausanne contribue à renforcer la hiérarchie des centres à l'avantage des deux villes les plus grandes" et "les effets positifs sur la croissance urbaine ont été surtout sensibles dans l'abnlieue des grandes villes".

- "Les jonctions d'autoroute se révèlent peu structurantes dans l'organisation de l'espace interville Genève-Lausanne".

- "Ces tableaux (évolution du taux de croissance des emplois de 1955-1975) confirment la faible mobilité des emplois pour qui l'autoroute a créé les meilleures conditions de localisation dans la périphérie des grandes villes".

- "Les premiers résultats (de l'analyse des effets induits par l'autoroute dans le domaine de l'organisation interne de la région) s'éloignent très nettement de ceux qui étaient attendus lors de la réalisation, à savoir la création de pôles de croissance (ou même de villes nouvelles) à proximité des jonctions (et particulièrement dans celles qui étaient à peu près à mi-chemin entre les deux grandes villes). Ils montrent, qu'en fait, les effets de déconcentration sont surtout sensibles, pour les activités économiques, vers les points de contact entre l'autoroute et les villes principales, alors que pour l'habitat les effets de la dispersion sont principalement sensibles pour les habitations individuelles.

Il est aussi remarquable de constater que l'organisation urbaine antérieure à l'autoroute (Genève-Nyon-région de Nyon, d'une part, Lausanne-Morges-arrière pays morgien, d'autre part) a été confirmée par le nouvel axe, alors que la région médiane, où l'on pouvait s'attendre théoriquement au maximum d'effets (car c'est de là que les trajets vers les villes ont été le plus sensiblement raccourcis), reste, aujourd'hui encore, peu dynamique".

Nous pourrions en fait multiplier les citations empruntées au rapport des chercheurs suisses tant les convergences sont nombreuses et saisissantes mais cela n'ajouterait pas grand chose au fond.

---

(1) BARBIER J., BOVY P.H., PERRET F.L., VEUVE L et al.

Etude des effets de l'autoroute Genève-Lausanne douze ans après sa mise en service - C.E.A.T., Avril 1978.

3.3 - La Commission, présidé par Sir George Leitch a été créée à l'initiative du Secrétariat d'Etat aux Transports britannique, pour étudier et améliorer, si possible, les méthodes d'évaluation économique d'investissements routiers en matière de voies rapides (autoroutes de liaison, autoroutes urbaines, autoroutes de dégagement, voies express). Cette Commission comprenait parmi ses membres des professeurs de l'Université de Londres (London School of Economics and Political Science), de l'Université de Reading et de l'Université de Southampton. Son travail qui portait uniquement sur le réseau de voies rapides britanniques (10.500 km environ), qui relève de l'autorité centrale (au contraire du reste du réseau), a été publié en 1977 (1). Dans le rapport final une annexe est consacrée à l'étude des effets de la construction de voies rapides sur la croissance économique (2). On peut y lire (3) :

- En ce qui concerne les effets "structurants" de la construction de voies rapides au niveau régional "peu de preuves réelles nous ont été présentées à ce sujet".

- "Il y a eu un grand nombre d'études réalisées pour tester l'hypothèse selon laquelle, en améliorant l'accessibilité, les programmes régionaux de voies rapides auraient un impact significatif sur le développement économique des régions et seraient un facteur très important du choix de la localisation pour les entrepreneurs. Peu de ces études confirment cette hypothèse."

- "Les travaux conduits en Grande-Bretagne sur ce sujet sont tout aussi peu concluants" (4) (5).

---

(1) Report of the Advisory Committee on Trunk Road Assessment.  
Chairman : Sir George LEITCH.  
London - Her Majesty's Stationery Office. October 1977.

(2) Appendix G. The effects of trunk road construction on economic growth.

(3) Traduction des auteurs.

(4) E.J. CLEARY and R.E. THOMAS : The Economic Consequences of the Severn Bridge and its Associated Motorways. Bath University Press. 1973.

(5) A. PEAKER : New Primary Roads and Sub-Regional Economic Growth. Regional Studies. 1976.

- "En 1965, le transport de marchandises dans son ensemble représentait 6,5 % de la valeur ajoutée britannique (1). Le transport par route seul en représentait 5,5 %. Parmi les industries, la moyenne est un peu plus élevée (environ 9 %) et varie largement. Cependant les industries qui présentent les coûts de transport relatifs les plus élevés sont celles, telles les industries minières et d'extraction de matériaux, dont la localisation est commandée par l'existence de matières premières. En ce qui concerne les industries "autonomes" (2), les différences dans les coûts de transport entre régions tendent à être faibles. Une étude a montré que, pour l'industrie dans son ensemble, les différences entre les coûts de transport pour les régions les plus faciles d'accès et les régions les moins accessibles ne dépassaient pas 2 % (3)".

- "Les études portant sur le choix en matière de localisation industrielle confirment le poids peu important des coûts de transport parmi les facteurs décisifs (4)(5). Les facteurs les plus importants apparaissent comme étant la disponibilité en main-d'oeuvre de qualification appropriée et un climat de paix sociale, le coût et la disponibilité de terrains convenables et l'attribution de subventions par l'Etat. Si, et seulement si toutes ces conditions sont réunies, alors les entrepreneurs prennent en considération les coûts de transport relatifs (6)".

- "Aux niveaux national et régional, par conséquent, toute l'évidence amène à la conclusion que les améliorations du réseau de voies rapides ne peuvent avoir qu'un effet limité sur la localisation et la croissance industrielles".

- "Nous concluons, en conséquence, que la construction de voies rapides n'entraîne pas de gains de développement économique autres que les bénéfices directs des usagers ...".

- 
- (1) S.L. EDWARDS and B.T. BAYLISS : Operating Costs in Freight Transport. Department of the Environment. 1972.
- (2) "footloose" en anglais, c'est-à-dire dont la localisation n'est pas strictement déterminée soit par les sources d'approvisionnement, soit par le marché final, soit par une infrastructure particulière.
- (3) M. CHISHOLM and P. O'SULLIVAN : Freight Flows and Spatial Aspects of the British Economy. Cambridge University Press. 1973.
- (4) F. LITTLELL : Factory Location and Industrial Movement. National Institute for Economic and Social Research. 1962.
- (5) P.M. TOWNROE : How Managers Pick Plants. Management Today. 1970.
- (6) L. NEEDLEMAN and B. SCOTT : Regional Problems and Location of Industry Policy in Britain. Urban Studies. 1964.

3.4 - En conclusion, s'il est inutile d'insister davantage sur la convergence impressionnante entre les conclusions des uns et des autres, il nous faut toutefois remarquer que la similitude porte non seulement sur les réponses apportées mais aussi sur les questions posées : dans tous les cas les équipes de chercheurs sont parties du postulat qu'il existait un lien entre investissements autoroutiers et développement économique des régions traversées. Ce fait, à lui seul, est particulièrement intéressant et nous chercherons à l'expliquer. Cela nous semble possible en effet dans la mesure où, par delà la convergence des postulats et la convergence des conclusions, notre approche diffère de celles adoptées par les autres équipes (1) : à une approche principalement sémiologique, qui recherche des effets à travers l'évolution d'un certain nombre d'indicateurs et esquisse dans une large mesure le problème de la définition préalable du concept d'"effets structurants", nous avons préféré une démarche plus économiste (2), plus globalisante, reposant essentiellement sur l'analyse et l'explication des modifications de la division technique et spatiale du travail (par l'étude du marché du travail, du marché du capital et du marché de la terre).

Pour progresser, c'est-à-dire pour interpréter les conclusions obtenues et les valider, il nous paraît indispensable de revenir à Adam Smith, qui a inspiré notre méthode.

---

(1) tout du moins les équipes de l'I.E.E. de Lyon et du C.E.A.T. de Lausanne, car la Commission britannique s'est appuyée sur des travaux déjà existant et portant soit sur des cas particuliers (Severn Bridge, Motorway M62), soit sur l'étude des coûts de transport, soit sur les facteurs déterminant les localisations industrielles.

(2) au sens classique (et non marginaliste) du terme.

#### 4. INTERPRETATION DES CONCLUSIONS DE LA RECHERCHE

##### 4.1 - L'importance cruciale de l'étendue du marché, et de tout ce qui contribue à son développement.

Dans le livre premier de sa "Recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations" Adam Smith expose que la division du travail est à la base de l'accroissement de la production, que cette division du travail naît de la faculté d'échanger les produits en surplus par rapport aux besoins de leur fabricant contre d'autres produits, eux aussi en excès, manufacturés par d'autres fabricants et qu'en fin de compte la division du travail est limitée par l'étendue du marché. L'importance cruciale de cette dernière condition est éclairée par le livre IV, intitulé "Des systèmes d'économie politique" dans lequel Adam Smith s'attache à réfuter aussi bien les thèses mercantilistes (ce qu'il fait en détail) que les thèses physiocrates (ce qu'il fait rapidement, ne leur accordant pas grand crédit). Dans ce livre IV, Adam Smith consacre un long chapitre aux conséquences de l'établissement des colonies sur la production, et donc sur la richesse, de l'Europe (1).

L'importance du rôle joué par les colons de toutes origines venus s'installer en Amérique du Nord et dans les Indes Occidentales apparaît très clairement dans ce chapitre. Par leur travail (ou celui de leurs esclaves suivant le cas) ces colons ont créé une production nouvelle, essentiellement agricole, c'est-à-dire un marché nouveau, plus étendu, pour les produits industriels des pays européens (2). L'effet d'entraînement a été d'autant plus important que la production des colonies pouvait se développer plus rapidement et plus librement, c'est-à-dire :

- mettre en valeur un maximum de bonnes terres par rapport à la main-d'oeuvre disponible, résultat que ne permettent ni les systèmes latifundiaires, ni les systèmes d'héritage fondés sur le droit d'aînesse, ni les systèmes d'attribution de terres par un souverain ;
- et échapper aux effets néfastes du monopole de commerce accordé à des marchands de la mère patrie, monopole de commerce dont la logique (acheter aussi peu cher que possible les produits des colonies pour les revendre aussi cher que possible en Europe et faire de même en ce qui concerne les produits achetés en Europe et revendus dans les colonies), en rendant la consommation des produits des colonies moindre en Europe, restreint le marché européen pour les colonies et donc la production de ces dernières et,

---

(1) A. Smith : opus cité. Livre IV. Chapitre VII. Des colonies et en particulier la section 3 intitulée : "Des avantages qu'a retirés l'Europe de la découverte de l'Amérique, et de celle d'un passage aux Indes par le Cap de Bonne-Espérance".

(2) "Tous ces pays (les pays européens) ont gagné évidemment un marché plus étendu pour l'excédent de leurs produits et par conséquence ont dû être encouragés à en augmenter la quantité". Opus cité. Livre IV. Chapitre VII. section 3.

-par voie de conséquence, réduit le marché des colonies pour les produits européens ; alors que par ailleurs l'accumulation du capital dans le secteur commercial monopoliste conduit à des emplois (développement et concentration du commerce international lointain) qui ne sont pas les meilleurs pour les pays européens car ils immobilisent un capital circulant important dont la vitesse de rotation est faible (plus le commerce se fait avec des pays lointains plus la rotation du capital est lente).

L'analyse faite par Adam Smith est, ce rapide résumé devrait en donner un aperçu, extrêmement fine et complexe : sans la production nouvelle des colonies, les produits européens n'auraient pas vu leur marché croître, par conséquent la division du travail source d'augmentation de la productivité ne s'y serait pas développée également. *Certes la navigation maritime a permis d'exploiter les possibilités offertes par l'extension du marché pour les produits européens mais elle n'est pas à l'origine de ce nouveau marché. Elle joue comme une condition nécessaire, mais absolument pas suffisante : augmentation de la production agricole, par la mise en oeuvre de facteurs de production nouveaux (essentiellement des terres colonisées et du travail fourni soit par les colons eux-mêmes, soit par leurs esclaves, mais aussi capital dans une mesure moindre) et échange du surplus de production avec les pays européens, producteurs excédentaires de biens manufacturés grâce à la possibilité technique qu'offre la navigation maritime, jouent et se renforcent simultanément pour développer la production globale, tant en Europe qu'en Amérique du Nord ou dans les Indes Occidentales.*

Le cas de l'Inde (Orientale) sur lequel A. Smith s'appesantit moins est différent. Lorsque les pays européens colonisent l'Inde, ce pays beaucoup plus peuplé que l'Amérique du Nord, a une production agricole, produit des épices et possède un artisanat : c'est-à-dire que l'Inde offre aux pays européens, et en particulier à l'Angleterre, un marché déjà en place, donc une possibilité immédiate, au fur et à mesure de la progression coloniale, d'accroître leur production. Certes l'histoire prouve que "l'exploitation" de ce marché par les colonisateurs n'a pas profité au développement de l'Inde. A. Smith en jette le blâme sur la Compagnie des Indes (qui possédait le monopole du commerce avec l'Inde)(1) et sur les réglementations protectionnistes, conformes à la doctrine mercantiliste (2). Toujours est-il que si l'Inde a pu fournir des débouchés aux produits anglais et contribuer au développement de la production industrielle anglaise, directement mais surtout indirectement, du fait de l'abolition de toute concurrence industrielle possible entre l'Inde et l'Angleterre, les conditions de l'échange se sont faites au détriment de l'Inde dont les capacités de production se sont effondrées.

A. Smith est avocat du libre échange et de la concurrence et défend avec optimisme l'idée que ces deux conditions garantissent le développement le plus rapide possible des forces productives des protagonistes de l'échange. On doit cependant constater que l'histoire fournit bien plus d'exemples de rapports de force, de pouvoir de domination et de monopole et que l'ouverture de nouveaux marchés profite rarement à ceux qui en sont l'objet : c'est parce qu'ils ont rapidement conquis leur indépendance vis-à-vis de l'Angleterre que les colons d'Amérique du Nord ont échappé à cette règle.

(1) A. Smith écrit : "De telles Compagnies exclusives sont donc un mal public, sous tous les rapports ; c'est un abus toujours plus ou moins incommode aux pays dans lesquels elles sont établies, et un fléau destructeur pour les pays qui ont le malheur de tomber sous leur gouvernement". Opus cité. Livre IV. Chapitre VII. Section 3.

(2) A. Smith a terminé sa carrière comme Commissaire des Douanes à Edimbourg.

#### 4.2 - Les conséquences de l'importance de l'étendue du marché sur les conclusions de la recherche

Par un raccourci étonnant, mais extrêmement courant, réalisation d'infrastructures (autoroutières en particulier à notre époque) et développement économique des régions desservies sont directement associés. Rien n'est plus éloigné de l'analyse que fait Adam Smith (1), analyse dont les termes rappelés ci-dessus nous permettent de formuler les questions suivantes :

- a) *en quoi les infrastructures autoroutières représentent-elles un progrès technique susceptible de tirer avantage d'un marché étendu ?*
- b) *en quoi et dans quelle mesure les infrastructures autoroutières ont-elles contribué à modifier l'étendue des marchés, marchés de biens finals ou de biens intermédiaires, et à quels secteurs d'activités et quelles zones géographiques a pu profiter l'extension éventuelle de certains marchés ?*

#### 4.21 - Quel progrès technique représente l'infrastructure autoroutière ?

La première question, tout d'abord, permet de saisir l'énorme différence, du point de vue du progrès technique, entre le développement de la navigation fluviale, puis de la navigation maritime et enfin des chemins de fer d'une part, le développement des infrastructures autoroutières d'autre part. Tandis que les premiers ont rendu possibles certains commerces jusque là irréalisables ou complètement bouleversé les conditions économiques du transport (accroissement des tonnages transportés et de la vitesse de transport considérables pour des prix de revient en baisse), les secondes n'ont modifié que marginalement les conditions de transport des marchandises par rapport aux autres infrastructures terrestres, routes principalement mais aussi chemins de fer : rien n'est changé par les autoroutes en ce qui concerne les tonnages transportés, la vitesse s'accroît dans des proportions très modestes (le chemin de fer avait multiplié en son temps la vitesse de transport par 15 ou 20 par rapport aux fardiers), et le prix de revient ne diminue pas nécessairement (du fait du coût du péage qui peut l'emporter sur les économies de temps de conduite et de carburant) : mettre sur le même plan, d'un point de vue technique, ce qu'apportent les autoroutes et ce qu'ont apporté la navigation fluviale, la navigation maritime et les chemins de fer à leur époque en matière de transport de marchandises est tout simplement erroné. Ce n'est que sur les parcours de longue distance (internationaux) que les gains de temps, de sécurité et de fiabilité procurés par le réseau autoroutier (européen) peuvent être appréciables et il apparaît incontestable que le réseau autoroutier européen participe à une internationalisation du transport routier public de marchandises (ce qui ne signifie pas une rationalisation économique).

---

(1) qui écrit, pour en dénoncer l'aberration : "Dans ce cas (\*), il n'y aura pas moyen de faire ouvrir une magnifique grande route dans un pays désert, qui ne comporte que peu ou point de commerce, simplement parce qu'elle mènera à la maison de campagne de l'intendant de la province ou au château de quelque grand seigneur auquel l'intendant cherchera à faire sa cour". Opus cité. Livre V. Chapitre premier. Section troisième (Des dépenses qu'exigent les travaux et établissements publics).

(\*) grâce au péage!

4.22 - A quelle extension de marché (sectorielle et/ou géographique) participe l'infrastructure autoroutière ?

- Cette seconde question est encore plus cruciale que la première dans le cadre d'analyse tracé par Adam Smith. Or il semble bien évident que dans les régions essentiellement rurales qu'elle traverse une autoroute de liaison n'ouvre aucun marché nouveau. Il n'existe pas de zone véritablement enclavée en France et l'autoroute ne met pas en contact de nouvelles zones. Il n'existe pas non plus de zone à coloniser où de bonnes terres seraient mal ou insuffisamment exploitées (les zones de montagne sont celles où l'agriculture et l'élevage régressent et ce n'est pas le passage d'une autoroute qui modifiera la situation). S'il existe des zones où les disponibilités en main-d'oeuvre sont grandes, c'est du capital productif qui est nécessaire pour employer cette main-d'oeuvre : là encore une autoroute ne peut rien changer à la situation et ne peut suppléer l'insuffisance des investissements productifs privés ou des opérations volontaristes financées par l'Etat.

*Contrairement à l'idée généralement répandue l'autoroute ne fonctionne pas dans les zones essentiellement rurales traversées comme un moyen d'exploitation des potentialités de ces régions mais comme un moyen de neutralisation de l'espace qu'elles occupent, un espace économique "inutile".*

- Le cas des aires métropolitaines est différent : l'existence d'un réseau autoroutier gratuit et la progression de l'automobile privée utilisée pour les déplacements domicile-travail se combinent et se renforcent mutuellement pour participer à l'extension des bassins d'emploi, sans éliminer cependant les spécificités (par exemple la taille des entreprises, les niveaux de qualification, les écarts de salaires ...) des sous-bassins progressivement intégrés (exemple : Vienne) ou nouvellement créés à proximité de métropoles et immédiatement intégrés (exemple : Vitrolles). Mais ce phénomène n'est pas exogène. Il résulte de ce que *les grandes agglomérations continuent d'être les lieux privilégiés où entreprises et Etat investissent* (1) *c'est-à-dire développent la production et l'étendue du marché : c'est là que se trouve véritablement l'effet "structurant"*. Dans ce contexte l'organisation de l'espace mise en place vise à élargir les bassins d'emploi des métropoles en dotant les aires métropolitaines de réseaux autoroutiers gratuits qui développent, à défaut d'une politique autre, le besoin d'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements domicile-travail, et transforment les zones desservies en espaces de plus grande mobilité (mobilité des biens, mobilité des personnes).

*Autoroutes urbaines et véhicules particuliers, financés les premières par l'Etat et les collectivités locales, les seconds par les ménages jouent un double rôle de :*

---

(1) Fos, les zones industrielles (Vitrolles, Plaine de l'Ain), les villes nouvelles, les centres tertiaires, les autoroutes urbaines, les métros ...

- . *moyens de production au service des entreprises (qui n'en assurent, indirectement, qu'une petite partie du financement) puisqu'ils permettent dans une large mesure la mobilisation de la force du travail (1).*
- . *moyens de consommation : consommation d'automobiles, de carburant, de travaux publics ...*

*Ainsi les réseaux autoroutiers urbains :*

- . *s'intègrent, sans en être la cause, à un processus d'extension des marchés que constituent les aires métropolitaines,*
- . *participent à l'élargissement des bassins d'emploi nécessaire pour mettre en valeur le capital productif (privé ou public) investi dans les aires métropolitaines et cause première de leur développement économique,*
- . *participent simultanément à la mise en valeur foncière de zones nouvelles (pour résidences principales ou résidences secondaires),*
- . *contribuent enfin au développement du marché de la voiture particulière et du B.T.P.*

#### 4.23 - Validation des conclusions de la recherche

Partant des 2 questions principales qui découlent logiquement du schéma d'analyse suivi par Adam Smith dans sa "Recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations", les réponses que l'on est amené à y donner lorsque l'on étudie le rôle joué par les autoroutes recourent parfaitement les conclusions obtenues lors des 3 phases de la recherche : elles les recourent, les éclairent et les élargissent en faisant apparaître par delà les phénomènes analysables à l'échelle régionale qui était la notre (régions essentiellement rurales et aires métropolitaines), des phénomènes d'ampleur nationale tels que la logique sectorielle de la construction automobile et du B.T.P., et une réalité essentielle trop dissimulée, à savoir que le capital productif et le capital non directement productif dévalorisé pour mieux rentabiliser le premier s'investissent toujours et encore en priorité dans des aires métropolitaines en extension, contribuant ainsi à renforcer une logique que l'on pourrait qualifier de logique métropolitaine.

Ce sont ces points, et les rapports de pouvoir qu'ils sous-tendent, qu'il nous faut développer pour compléter l'interprétation des conclusions et dépasser le cadre d'analyse d'A. Smith qui les sous-estime trop.

---

(1) ainsi se trouvent dévalorisés à la fois le capital que constitue l'infrastructure autoroutière et le capital que représente le moyen de transport de la main-d'oeuvre !

#### 4.3 - Le jeu des différents rapports de pouvoir dans la réalisation du réseau autoroutier

##### 4.31 - La construction automobile et le besoin d'étendre son marché

La mise en place du statut des autoroutes, de leurs modes d'exploitation, la programmation du réseau autoroutier et la définition des tracés révèlent une partie importante des rapports de pouvoir en présence.

La discussion concernant le projet de loi portant statut des autoroutes a été fort longue : commencée début 1952 elle s'est achevée le 18.4.55 par le vote d'une loi très proche du projet de loi soumis aux parlementaires plus de 3 ans auparavant. C'est que l'enjeu était important puisque, si le principe de la gratuité des autoroutes était affirmé, la loi prévoyait, dans des cas exceptionnels, le recours au péage pour financer la construction et l'extension du réseau autoroutier.

A l'époque de ces discussions il était admis, et le projet de loi le stipulait dans son texte de présentation, qu'il n'y avait "aucune nécessité pour elle (la France) à se lancer dans la construction d'un vaste programme d'autoroutes à grande distance, comme l'on fait d'autres pays ..." (1). Il n'était alors question que de résoudre les difficultés posées par les sorties des grandes villes et de mettre en place des voies spéciales, rapides et à grand gabarit dites "autoroutes de dégagement". Le débat, et la dérogation exceptionnelle au principe d'usage gratuit des infrastructures routières, portaient donc sur des autoroutes urbaines.

Entre 1955 et 1960 la politique autoroutière de la France a profondément changé. En 1960 en effet est décidé un programme (2) de construction de 3.000 km d'autoroutes en 15 ans, programme qui ne vise pas seulement à décongestionner la circulation à la sortie des grandes villes mais aussi à les relier entre elles et à mettre en place un réseau qui traverse une partie du territoire national. L'argumentation reposait sur les "difficultés de circulation", les "exigences du trafic automobiles" et y ajoutait les notions de "sécurité routière", de développement économique, de concurrence internationale, de décentralisation, de développement du tourisme en insistant sur l'urgence et la nécessité d'un tel programme.

---

(1) projet de loi n° 2738 du 19/2/52.

(2) Plan Directeur.

On sait que, définir une politique en termes de nécessité, comme le font les doctrines, c'est ipso facto imposer des choix. Mais ne pas les expliciter ... car, préalablement à l'adoption du programme il n'a pas été procédé à une étude économique d'ensemble pour justifier le modèle retenu plutôt qu'un autre (1). Or ce modèle était celui d'autoroutes à caractéristiques très contraignantes (de pentes et de rayons de courbure) et coûteuses permettant des vitesses de circulation maximales (vitesse de référence égale à 130 km/h). Ici bien sûr apparaît un choix, et un rapport de force favorable au secteur de la construction automobile. Sur ce point nous renvoyons à l'analyse très détaillée des différents Plans que font P.E. BARJONNET, J.P. CAUZARD et J. L'HOSTE de l'ONSER (2).

Lorsqu'en 1961 est mis en service un premier tronçon d'autoroute de liaison de 50 km par l'ESCOTA (3) entre Puget-sur-Argens et Villeneuve Loubet un second choix apparaît : l'usage de ce tronçon donnera lieu à perception d'un péage. On est pourtant bien loin d'une autoroute de dégagement, catégorie pour laquelle la possibilité exceptionnelle d'un péage avait été envisagée par les législateurs des années 50. Mais n'est-ce pas précisément parce que l'on se trouve loin de toute métropole que l'esprit de la loi votée en 1955 a été oubliée, mieux dévoyé (aux deux sens du terme) ?. Un second rapport de pouvoir, celui de la logique métropolitaine face à la logique rurale se révèle alors dans ce choix. (voir plus loin § 4.33)

---

(1) Le fait que la programmation de ce type d'équipement n'ait pas fait l'objet d'une étude économique n'a pas de quoi étonner : il en va de même de la mise en place de presque tous les programmes d'équipements publics de cette importance qui résulte beaucoup plus d'une situation historique particulière mettant en scène différentes puissances que d'un calcul économique rationnel. cf. "La politique à la recherche de son objet ou pour une critique de la raison urbaine" F. FOURQUET. Actes du Colloque de St-Etienne de Devolluy de Février 1976. Anthropos 1977.

(2) ONSER : Organisme National de Sécurité Routière. Besoins de mobilité et demande de sécurité : production de modèles de régulation et de contrôle social. 1ère phase. - Mission de la Recherche - A.T.P. Socio-économie des Transports. Août 1979.  
en particulier le chapitre III : l'Etat et la politique de l'offre ; l'aménagement de la production et de l'usage de l'automobile.

Le IIIème Plan (1958-1961) indiquait : "le principal obstacle au développement de la demande de véhicules réside dans l'insuffisance des réseaux de circulation" et en concluait : "l'accroissement du parc envisagé pour les prochaines années implique la création d'un réseau d'autoroutes et de voies à grande circulation pénétrant jusqu'à l'intérieur des villes. Ces liaisons constitueraient une source d'économies pour la Nation. Elles faciliteraient la décentralisation industrielle, tandis que le réseau ferré centré sur la capitale tend depuis un siècle à rassembler toutes les activités sociales dans la région parisienne ; elles permettraient d'appréciables économies de temps et de carburant ; elles réduiraient le nombre des accidents de la route". Opus cité. p.38.

(3) ESCOTA : Société de l'Autoroute Estérel Côte d'Azur.

#### 4.32 - Les petites et moyennes collectivités locales et l'illusion des effets structurants

Dans ce rapport de pouvoir il semble bien que les collectivités locales des petites et moyennes agglomérations aient été mystifiées (et continuent de l'être...) par l'illusion des "effets structurants" de l'auto-route au point que bon nombre d'entre elles se sont battues pour faire passer cette infrastructure en plein centre du tissu urbain (Vienne, Valence ...)(1). Si, au début des années 70 certains responsables de collectivités locales desservies par des autoroutes de liaison affirmaient que "l'autoroute d'une façon générale est bénéfique pour une région" (2) ou encore que "les effets structurants sont importants" (2), depuis (est-ce aussi la conséquence de la crise économique ?) cette conception semble avoir perdu beaucoup de défenseurs dans les villes traversées par les autoroutes. Ainsi dans l'une de ces villes, un responsable local n'hésite pas à parler de "l'assimilation abusive entre croissance et grands équipements : d'autant plus abusive qu'en même temps qu'on décide des grands équipements, on applique une politique d'aide dans le cadre de la DATAR parfaitement contradictoire". Un autre responsable résume ainsi la situation : "Il n'y a pas eu d'implantation de nouvelle entreprise. C'est la crise. Les problèmes qui se posent ne sont pas des problèmes de transfert mais des problèmes de reconversion sur place lorsque le secteur est en crise. Notre ville est tenue à l'écart des implantations d'entreprises qui résultent de la politique de la DATAR. En France 50 % du territoire est subventionné, notre ville n'en fait pas partie. Il y a dans cette partie du territoire aidée des localisations aussi intéressantes que notre ville". Et à Avignon comme à Valence, certains responsables s'inquiètent d'une dépendance qui se poursuit et parfois s'accroît vis-à-vis des métropoles : services marchands de Lyon ou de Marseille, Université de Lyon, de Grenoble, de Montpellier et de Marseille, Hôpitaux, etc... sans être sûrs pour autant que l'autoroute y soit pour quelque chose.

#### 4.33 - Les métropoles et l'extension de leur aire d'influence spatiale et économique

Parallèlement, dans les aires métropolitaines en extension, l'organisation de l'espace s'accompagne de la mise en place des Régions Urbaines de Lyon et de Marseille. On peut se demander si ces structures administratives nouvelles dont le projet consiste à améliorer le cadre de vie des métropoles d'équilibre "en freinant l'extension concentrique et en favorisant un développement équilibré des villes petites et moyennes dans la zone d'influence de celles-ci" (3), ne visent pas en réalité à étendre le pouvoir de contrôle des métropoles sur la gestion de l'espace des communes rurales et urbaines qui en dépendent déjà économiquement.

---

(1) Sur ce point l'illusion a été partagée par des agglomérations de plus grande taille : Reims, Lyon.

(2) cf. 1ère phase de la recherche : l'autoroute A6 dans le département de l'Yonne.

(3) Loi de Finances 1976.

Le véritable problème ne serait-il pas tant de reporter la croissance de l'habitat à 30 ou 40 km du centre de Lyon ou du centre de Marseille le long des voies autoroutières puisque cela se passe déjà ainsi depuis une dizaine d'années, que d'en régulariser le processus, c'est-à-dire de faire reconnaître la nécessité d'un pouvoir centralisé, les deux notions étant étroitement liées ? (1).

Enfin le rapport de pouvoir des métropoles s'est manifesté par l'obtention du maintien de la gratuité d'usage des autoroutes urbaines et par le développement de réseaux autoroutiers métropolitains importants, pourtant beaucoup plus coûteux que les autoroutes de liaison, financés pour partie par l'Etat et pour partie par les Etablissements Publics Régionaux et Communes (2). Là encore le modèle de mise en valeur des aires métropolitaines par des autoroutes urbaines gratuites a contribué à l'élargissement du marché automobile et révèle le rapport de pouvoir constamment exercé par ce secteur d'activité. Sur ce point nous renvoyons aux analyses détaillées faites par D. BLEITRACH et A. CHENU à propos de la formation de l'aire métropolitaine de Marseille (3) et par G. DUPUY à propos de l'introduction et de l'utilisation en France de modèles de trafic urbains développés aux U.S.A. (4).

- 
- (1) "Il n'existe jusqu'à présent aucune autorité susceptible d'harmoniser la mise en oeuvre des différents SDAU dans un espace où les phénomènes d'interdépendance se renforcent de jour en jour. Cette interdépendance est d'abord économique en regard des activités ainsi que des marchés de l'emploi. Ceci entraîne par exemple des réseaux de voirie et de transport en commun complexes et nécessite une localisation adaptée des divers équipements d'enseignements, de loisirs, etc... Dans un tel contexte, les comportements autarciques sont aujourd'hui périmés. La concertation qui s'amorce dans le cadre de la région urbaine de Lyon vise donc à développer les indispensables notions de solidarité et de concertation"  
La Région Urbaine de Lyon. OREAM Rhône-Alpes. Avril 1978.
- (2) à la fin de l'année 1979 la longueur des réseaux d'autoroutes urbaines et de déchargement gratuites était pour la métropole de :
- |                       |          |
|-----------------------|----------|
| Paris                 | 350 km   |
| Lille                 | 190 km   |
| Lyon                  | 123,5 km |
| Marseille             | 111,5 km |
| Metz-Nancy-Thionville | 110 km   |
| Bordeaux              | 48,5 km  |
| Strasbourg            | 39 km    |
- soit environ 1.000 km pour ces 7 métropoles et 21 % du réseau autoroutier national.
- (3) D. BLEITRACH, A. CHENU : Production et consommation dans la structuration des pratiques de déplacement. C.R.E.T. Université d'Aix-Marseille - A.T.P. Socio-Economie des Transport. Octobre 1977.
- et D. BLEITRACH, A. CHENU et al. : Les déplacements domicile-travail de la classe ouvrière dans une aire métropolitaine en formation. - dans la Vie Urbaine - Université Paris-Val-de-Marne. n° 2/3/4 1976.
- (4) G. DUPUY : Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain.  
Action concertée de recherches urbaines. Paris 1975.  
voir tout particulièrement le chapitre 2 : Les conditions socio-économiques du transfert de la technique des modèles de trafic.

#### 4.34 - L'Etat : aménagement du territoire, politique de financement et idéologie

Le rôle de l'Etat et du pouvoir d'Etat est bien évidemment fondamental et a de fait, conjointement au pouvoir économique privé ou semi-public qui investissait par priorité dans les métropoles, renforcé le pouvoir de ces dernières au détriment des agglomérations de moyenne et petite taille.

Dès les années 50 il était clair que la nécessité des autoroutes résultait des besoins des grandes agglomérations et du secteur automobile. La transformation, à la fin des années 60, du discours officiel pour faire apparaître les autoroutes comme un instrument d'aménagement du territoire conçu pour profiter d'abord aux régions essentiellement rurales et aux petites et moyennes agglomérations (1) ne reposait, et nous en avons fait la démonstration, sur aucune base objective.

---

(1) nous citerons à ce sujet un passage significatif du discours d'inauguration de l'autoroute Lille-Marseille prononcé le 29/10/70 à Savigny-lès-Beaune par Georges POMPIDOU, Président de la République :

"A partir du moment où l'on considère que l'autoroute est un élément de création économique, il est évident que se pose le problème de la répartition de cette activité économique sur l'étendue de tout le territoire. C'est le problème de l'aménagement du territoire ...  
En effet, puisque l'autoroute amène l'activité, elle intéresse éminemment tous ceux qui ont la charge de répartir harmonieusement les activités économiques sur l'ensemble du territoire national. Il ne s'agit donc pas simplement d'avoir une voie qui traverse la France du Nord-Ouest au Sud-Est ; il s'agit d'avoir, tout en comprenant la nécessité des autoroutes de dégagement pour les grandes agglomérations urbaines, tout un quadrillage, tout un réseau autoroutier qui amène la vie à toutes les régions de France, de même, je le répète, que nos artères amènent le sang dans les tissus les plus épais jusqu'aux extrémités du corps. Et, en particulier nous devons veiller à ce que ce réseau autoroutier ne soit pas conçu comme l'ont été un peu trop notre réseau ferroviaire et notre réseau routier lui-même, en étoile autour de Paris".

La forme d'aménagement du territoire qu'a accompagnée le réseau autoroutier est celle d'un développement des métropoles d'équilibre et non celle d'un développement des villes moyennes et des zones essentiellement rurales éloignées des métropoles (1), et le réseau autoroutier réalisé à ce jour est, lui aussi, largement en étoile autour de Paris (2). Mais ce dernier apparaît comme l'un des équipements privilégiés du pouvoir de l'Etat, tant dans les aires métropolitaines que dans les espaces intermédiaires, pour matérialiser sa nécessaire intervention technique et économique, pour accroître un contrôle à la fois financier vis-à-vis des collectivités locales et tutellaire (couple policier/sécurité) sur les individus (3), et pour dissimuler en même temps l'insuffisance (délibérée ou non) de son intervention dans le domaine de la répartition géographique des investissements productifs.

---

(1) Il suffit pour s'en convaincre de comparer à 100 ans d'intervalle la carte des flux de marchandises transportées par voie ferrée en 1878 et la carte des trafics routiers en 1978 : la même hiérarchie des liaisons se retrouve et, si l'on met de côté le fait qu'en 1878 l'Alsace et une partie de la Lorraine ne faisaient pas partie du territoire français, la seule différence notable concerne le net affaiblissement voire la disparition entre 1878 et 1978 de 2 axes traversant le Massif Central d'Est en Ouest et du Nord au Sud.

(2) l'autoroute A26 Dijon-Calais constituera la 1ère exception.

(3) L'importance donnée chaque jour par la radio à l'information sur la circulation autoroutière et sur tout ce qui pourrait bloquer ou gêner la mobilité est, à cet égard, très significative. Mais encore plus inquiétante est cette déclaration d'Adolf Hitler lors de l'inauguration du Salon de l'Automobile à Berlin en 1933 citée par O. QUEROUIL et C. HARMELLE :

"Comme jadis la voiture à cheval s'est donnée sa route et la locomotive sa voie ferrée, l'automobile doit recevoir les routes nécessaires à son développement. Si jusqu'ici on évalue la culture d'un peuple par le nombre de kilomètres de ses chemins de fer, l'avenir portera cette même évaluation sur la longueur de ses autoroutes ... l'ordre, la discipline sont inséparables de la conception de l'autoroute" in : La mobilité généralisée contribue-t-elle à la constitution de nouvelles sédentarités ?

CERFI - A.T.P. Socio-Economie des Transports. Paris. Janvier 1979.

Ainsi la plus grande différence effective entre les premiers débats concernant la mise en place d'autoroutes de dégagement pour les grandes agglomérations et ce qui a été réalisé concerne le recours au péage : ce sont les autoroutes urbaines qui auraient dû être à péage (1) et non les autoroutes de liaison. Comme les premières (il en existe 1.200 km en service fin 1979) sont beaucoup plus coûteuses que les secondes (il en existe 3.450 km en service à la fin de 1979) et comme le manque de moyens financiers de l'Etat est avancé pour justifier le recours au péage sur les autoroutes de liaison, alors que quel que soit le mode de financement, ce sont les autoroutes urbaines qui pèsent le plus lourdement sur le budget de l'Etat, il n'est pas inintéressant d'approfondir la logique des mécanismes de financement imaginés pour construire le réseau autoroutier français.

Il est vrai que ce paradoxe financier semble avoir été facilement accepté, sans doute car il s'estompe dans l'aura idéologique dont sont entourées les autoroutes (2).

#### 4.35 - Les transports routiers publics dominés ? Vers une nouvelle politique routière de l'Etat ?

C'est que les autoroutes, plus peut-être qu'un moyen de production, constituent un objet de consommation et un moyen de reproduction parfaitement adapté au mode de vie urbain contemporain (déplacements quotidiens domicile-travail, déplacements hebdomadaires domicile-grandes surfaces commerciales ou domicile-résidence secondaire ou domicile-lieu de loisir et déplacements de vacances annuels ou bi-annuels). Nous verrions un indice de cette affirmation dans le fait que les transporteurs publics routiers de marchandises, pour qui les infrastructures routières et autoroutières constituent un moyen de production, n'ont pas obtenu de ne pas payer de péage sur les autoroutes de liaison. Mais il se peut que cela provienne aussi des rapports de domination existant entre chargeurs et transporteurs publics routiers de marchandises : ou bien ces derniers sont dominés par des chargeurs (groupes industriels) qui, bien que représentant un rapport de pouvoir efficace (l'extension des aires métropolitaines le prouve), n'avaient aucun intérêt particulier véritable à se battre pour obtenir la gratuité des autoroutes pour les poids lourds, ou bien le transport (transport de fruits et légumes, de la marée ... d'une façon générale de produits périssables - et transport pour compte propre) concerne des consommateurs finaux auxquels il est facile de répercuter le coût du péage.

---

(1) à l'instar du modèle américain pris comme référence puisque dans certaines agglomérations de la côte Est des Etats-Unis l'usage des autoroutes urbaines est payant.

(2) Nous citerons à nouveau la fin du discours d'inauguration de l'autoroute Lille-Marseille par G. POMPIDOU, Président de la République, pour illustrer ce point : "J'espère et je souhaite que grâce au développement du réseau autoroutier et grâce aussi à l'éducation des Français automobilistes, on pourra à la fois avoir le réseau économique de circulation intense qui est nécessaire à un pays moderne et puissant, et retrouver par la route et par la voiture individuelle ce facteur de libération qu'elle constituait à l'origine et qui répond profondément à l'individualisme français".

En mettant en valeur le fait que les autoroutes constituent un moyen de consommation (direct et indirect - carburants, automobiles) et un moyen de consommation coûteux pour la collectivité, les récentes décisions et déclarations officielles (1) rappellent à la raison et rejoignent les conclusions pratiques qui découlent de notre recherche. C'est pourquoi, nous citons en terminant un extrait du rapport du Comité des Transports du VIIIème Plan : "Le désenclavement de certaines régions ne passe pas nécessairement par la formule autoroutière, qui implique de surcroît le péage, ou par celle de la route "2 x 2 voies" presque aussi coûteuse : d'autres formules, moins onéreuses, seraient souvent plus appropriées : routes à deux voies réservant le cas échéant, la possibilité d'une extension ultérieure à quatre voies. A financement donné et pour un service comparable, il serait alors possible d'accroître la mise en service de voiries nouvelles et d'en faire bénéficier les régions intéressées". Reste à souhaiter que ces routes (plutôt transversales que radiales) seront enfin réalisées et, surtout (2), qu'au préalable une politique coordonnée d'investissements productifs sera mise en place.

---

(1) Directive du Ministre des Transports concernant la route à deux fois deux voies (Décembre 1979). Conseil interministériel consacré aux autoroutes le 16/1/80. Rapport du Comité des Transports du VIIIème Plan (Juillet 1980).

(2) si l'on a bien compris la leçon d'A. Smith.



A N N E X E I

QUESTIONNAIRE TRANSPORT & AUTOROUTES



QUESTIONNAIRE TRANSPORT ET AUTOROUTES

0 - NOM DE L'ENTREPRISE :

1 - ACTIVITE PRINCIPALE DE L'ENTREPRISE :

2 - LOCALISATION :

1. Siège Social :

2. Bureaux :

3. Entrepôts :

3 - VEUILLEZ INDIQUER LA NATURE DE VOTRE OU VOS ACTIVITE (S) TRANSPORT ET LE POURCENTAGE DE CES ACTIVITES PAR RAPPORT AU CHIFFRE D'AFFAIRES TOUTES TAXES COMPRISES DE L'ENTREPRISE

	<i>cocher les réponses</i>	<i>% du CA TTC de l'entreprise</i>
Transport pour compte propre		
1. Approvisionnement de l'entreprise .....	1 <input type="checkbox"/>	_____ %
2. Transport interne entre établissements .....	2 <input type="checkbox"/>	_____ %
3. Livraison .....	3 <input type="checkbox"/>	_____ %
Transport public		
4. Messagerie .....	4 <input type="checkbox"/>	_____ %
5. Groupage de lots .....	5 <input type="checkbox"/>	_____ %
6. Transport par lots entiers .....	6 <input type="checkbox"/>	_____ %
7. Déménagement .....	7 <input type="checkbox"/>	_____ %
8. Transport de voyageurs .....	8 <input type="checkbox"/>	_____ %
9. Louage de véhicules .....	9 <input type="checkbox"/>	_____ %
0. Commissionnaire de transports .....	0 <input type="checkbox"/>	_____ %

4 - QUEL TYPE DE MARCHANDISES VOTRE ENTREPRISE TRANSPORTE-T-ELLE ?

*cocher une réponse par type de  
marchandise*

	<u>souvent</u>	<u>occasionnellement</u>	<u>jamais</u>
0. Produits agricoles et animaux vivants .....	0 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1. Denrées alimentaires et fourrages .....	1 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Combustibles minéraux solides .....	2 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Produits pétroliers .....	3 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Minerais et déchets pour la métallurgie .....	4 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Produits métallurgiques .....	5 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Minéraux et matériaux de construction .....	6 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Engrais .....	7 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Produits chimiques, pâte à papier .....	8 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Produits manufacturés .....	9 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5 - VEUILLEZ PRECISER LA COMPOSITION DE VOTRE PARC DE VEHICULES EN 1972 ET EN 1976

	<i>indiquer le nombre en 1972</i>	<i>indiquer le nombre en 1976</i>
1. Nombre de camions de - de 3 t de charge utile .....	1 _____	_____
2. Nombre de camions de + de 3 t de charge utile .....	2 _____	_____
3. Nombre de tracteurs routiers .....	3 _____	_____
4. Nombre de semi-remorques .....	4 _____	_____
5. Nombre de remorques .....	5 _____	_____

6 - VEUILLEZ INDIQUER LES EFFECTIFS DU PERSONNEL DE VOTRE ENTREPRISE EN 1972 ET EN 1976

		<i>indiquer le nombre en 1972</i>	<i>indiquer le nombre en 1976</i>
1. Nombre total de salariés .....	1	_ _ _	_ _ _
2. Nombre de chauffeurs .....	2	_ _ _	_ _ _
3. Nombre de chauffeurs hautement qualifiés (grands routiers) .....	3	_ _ _	_ _ _
4. Nombre de manutentionnaires .....	4	_ _ _	_ _ _
5. Nombre d'employés (services administratifs, commerciaux) .....	5	_ _ _	_ _ _

7 - LES VEHICULES DE VOTRE ENTREPRISE EMPRUNTENT-ILS LES AUTOROUTES A PEAGE ?

*cocher une seule réponse*

- |   |   |                          |
|---|---|--------------------------|
| 1. Toujours quand c'est possible .....                            | 1 | <input type="checkbox"/> |
| 2. Régulièrement mais pour certains parcours seulement .....      | 2 | <input type="checkbox"/> |
| 3. Régulièrement mais pour certaines marchandises seulement ..... | 3 | <input type="checkbox"/> |
| 4. Irrégulièrement en cas d'urgence .....                         | 4 | <input type="checkbox"/> |
| 5. Pratiquement jamais .....                                      | 5 | <input type="checkbox"/> |

8 - VOTRE ENTREPRISE A-T-ELLE SOUSCRIT UN ABONNEMENT INTER-SOCIETES ASF - SAPRR - SANEF ?

- |  |                          |
|--|--------------------------|
| 1. Oui .....   | <input type="checkbox"/> |
| 2. Non .....   | <input type="checkbox"/> |
| 3. Si Oui, veuillez indiquer le nombre de badges dont vous disposez .... | 3    _ _ _               |

9 - VOTRE ENTREPRISE A-T-ELLE SOUSCRIT UN ABONNEMENT AUPRES DE L'ASF SEULEMENT ?

- |   |                              |
|---|------------------------------|
| 1. Oui .....  | <input type="checkbox"/>     |
| 2. Non .....  | <input type="checkbox"/>     |
| 3. Si Oui pour quelles autoroutes ?                               |                              |
| <i>cocher les cases correspondantes</i>                           |                              |
| A7 <input type="checkbox"/>                                       | A8 <input type="checkbox"/>  |
| A9 <input type="checkbox"/>                                       | B7 <input type="checkbox"/>  |
| B9 <input type="checkbox"/>                                       | A61 <input type="checkbox"/> |
| 4. Veuillez indiquer le nombre de badges dont vous disposez ..... | 4    _ _ _                   |

10 - DANS LE CAS OU VOTRE ENTREPRISE N'A PAS SOUSCRIT D'ABONNEMENT AUTOROUTES, LE COUT DU PEAGE EST-IL REMBOURSE AUX CHAUFFEURS LORSQU'ILS CHOISSENT D'EMPRUNTER L'AUTOROUTE ?

- |              |                          |
|--------------|--------------------------|
| 1. Oui ..... | <input type="checkbox"/> |
| 2. Non ..... | <input type="checkbox"/> |

11 - POURRIEZ-VOUS INDIQUER COMBIEN DE VEHICULES DE VOTRE ENTREPRISE EMPRUNTENT CHAQUE SEMAINE AU MOINS UNE PARTIE DE LA VALLEE DU RHONE

*cocher la réponse*

- |  |   |                          |
|--|---|--------------------------|
| 1. Moins d'un véhicule par semaine emprunte la Vallée du Rhône .....   | 1 | <input type="checkbox"/> |
| 2. 1 à 5 véhicules par semaine empruntent la Vallée du Rhône .....     | 2 | <input type="checkbox"/> |
| 3. Plus de 5 véhicules par semaine empruntent la Vallée du Rhône ..... | 3 | <input type="checkbox"/> |
| → Si 2 ou 3 passer à la question 12                                    |   |                          |
| → Si 1 passer à la question 15   |   |                          |

12 - SI VOS VEHICULES EFFECTUENT PLUS D'UNE FOIS PAR SEMAINE DES PARCOURS LE LONG DE LA VALLEE DU RHONE

cocher une seule réponse

- 1. Ils empruntent toujours l'Autoroute A7 ..... 1  → remplir le tableau 13
- 2. Ils empruntent soit l'Autoroute A7, soit les nationales N7 ou N86 ..... 2  → remplir les tableaux 13 et 14
- 3. Ils empruntent exceptionnellement l'Autoroute A7 ..... 3  → remplir le tableau 14

13 - POUR LES 5 PARCOURS LES PLUS FREQUENTES LE LONG DE LA VALLEE DU RHONE OU LES VEHICULES EMPRUNTENT L'AUTOROUTE A7, VEUILLEZ INDIQUER :

Lieu de chargement <i>indiquer la localité et le n° du département</i>	Destination	Nombre de véhicules par semaine	Le retour se fait-il généralement		Si le retour se fait généralement à plein, le fret est-il assuré avant le départ des véhicules :		
			à vide <i>cocher</i>	à plein <i>cocher la réponse</i>	toujours	occasionnellement	rarement
1. ....	.....	┌──┐	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. ....	.....	┌──┐	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. ....	.....	┌──┐	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. ....	.....	┌──┐	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. ....	.....	┌──┐	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14 - POUR LES 5 PARCOURS LES PLUS FREQUENTES LE LONG DE LA VALLEE DU RHONE OU LES VEHICULES EMPRUNTENT LA N7 OU LA N86, VEUILLEZ INDIQUER :

Lieu de chargement <i>indiquer la localité et le n° du département</i>	Destination	Nombre de véhicules par semaine	Le retour se fait-il généralement		Si le retour se fait généralement à plein, le fret est-il assuré avant le départ des véhicules :		
			à vide <i>cocher</i>	à plein <i>cocher la réponse</i>	toujours	occasionnellement	rarement
1. ....	.....	┌──┐	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. ....	.....	┌──┐	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. ....	.....	┌──┐	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. ....	.....	┌──┐	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. ....	.....	┌──┐	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15 - LA MISE EN SERVICE DE L'AUTOROUTE A7 A-T-ELLE PERMIS A VOTRE ENTREPRISE D'AUGMENTER LA FREQUENCE DE SES TRANSPORTS SUR CET ITINERAIRE ?

- 1. Oui .....
- 2. Non .....

3. Si Oui, entre quelles localités principalement :

..... et .....

..... et .....

..... et .....

16 - VOTRE ENTREPRISE A-T-ELLE ACQUIS AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES DES BATIMENTS, BUREAUX, ENTREPOTS A PROXIMITE DE L'AUTOROUTE :

1. Oui .....
2. Non .....

→ Si Oui, veuillez indiquer dans quel (s) département (s)

*cocher les cases correspondantes*

		<u>Bureaux</u>	<u>Entrepôts</u>	<u>Autres bâtiments</u>
3. Bouches-du-Rhône	3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Vaucluse	4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Gard	5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Ardèche ou Drôme	6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Loire	7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Rhône	8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17 - VOTRE ENTREPRISE A-T-ELLE PROCEDE A DES MODIFICATIONS DE SON PARC DE VEHICULES OU DE SON UTILISATION DU FAIT QU'ILS ROULAIENT REGULIEREMENT SUR LES AUTOROUTES :

*cocher les cases correspondantes*

1. En utilisant uniquement des véhicules récents pour les autoroutes	1	<input type="checkbox"/>
2. En achetant de nouveaux tracteurs mieux adaptés à la circulation sur autoroutes	2	<input type="checkbox"/>
3. En augmentant le nombre de semi-remorques par tracteur	3	<input type="checkbox"/>

18 - VEUILLEZ INDIQUER LES AVANTAGES QUI VOUS PARAISSENT IMPORTANTS, MOYENNEMENT IMPORTANTS, OU NULS, DES AUTOROUTES PAR RAPPORT AUX ROUTES NATIONALES POUR VOTRE ENTREPRISE :

*cocher une réponse chaque ligne*

	<u>Important</u>	<u>Moyennement important</u>	<u>Nul</u>
1. Sécurité accrue pour les personnes, les véhicules et les marchandises	1 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Economie d'usure des véhicules	2 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Economie de carburant, de lubrifiant, de pneus	3 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Economie de temps de conduite pour les chauffeurs	4 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Meilleure utilisation des véhicules	5 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Meilleure organisation du chargement, déchargement et transbordement du fait de la régularité d'horaire	6 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Vitesse de transport accrue	7 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Détournement des agglomérations	8 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. VEUILLEZ INDIQUER LES INCONVENIENTS QUI VOUS PARAISSENT IMPORTANTS, MOYENNEMENT IMPORTANTS, OU NULS, DES AUTOROUTES PAR RAPPORT AUX ROUTES NATIONALES

*cocher une réponse chaque ligne*

	<u>Important</u>	<u>Moyennement important</u>	<u>Nul</u>
1. Coût de péage trop élevé par rapport au service rendu	1 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Nombre insuffisant d'entrées et de sorties	2 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Usure plus rapide des véhicules	3 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Coût des services (dépannage) et de la restauration	4 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Monotonie des parcours	5 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A N N E X E II

EVOLUTION DE LA POPULATION MUNICIPALE DES AGGLOMERATIONS

LOCALISEES LE LONG DE L'AXE AUTOROUTIER

A-6

Nom de l'agglomération ou de la commune	Population Municipale			Taux de croissance annuel.			N° de code
	1975	1968	1962	1968-1975	1962-1968	1954-1962	
Lyon	1.163.757	1.080.977	947.563	1,06	2,23	2,38	L
St-Symphorien d'Ozon	3.505	3.025	2.395	2,13	3,98	3,33	A 1
Givors	43.641	36.499	31.536	2,60	2,47	2,16	D 2
Vienne	38.874	36.016	33.220	1,10	1,36	0,88	D 3
Condrieu	9.711	10.111	8.721	- 0,58	2,50	1,24	B 4
Roussillon	20.871	19.676	17.460	0,85	2,02	3,53	D 5
St-Rambert	5.637	5.196	4.761	1,17	1,47	0,22	B 6
Serrieres	2.616	2.593	2.433	0,13	1,07	1,11	A 7
St-Vallier	6.550	6.482	5.588	0,15	2,51	0,89	B 8
Annonay	25.505	24.478	21.588	0,59	2,12	1,47	D 9
Saint Uze	3.250	3.133	3.102	0,53	0,17	1,24	A10
Tournon	15.821	14.497	13.000	1,26	1,84	2,17	C11
Romans	44.879	42.921	36.624	0,64	2,69	1,98	D12
La Roche de Glun	2.771	2.362	1.533	2,32	7,49	0,72	A13
Valence	104.075	91.831	74.984	1,81	3,44	3,62	F14
Chabeuil	3.803	3.500	3.266	1,20	1,16	1,09	A15
La Voulte	5.892	5.972	5.537	- 0,21	1,29	2,43	B16
Livron	9.134	9.002	8.848	0,21	0,29	2,13	B17
Privas	12.300	10.645	9.276	2,09	2,33	1,90	C18
Le Pouzin	2.628	2.555	2.633	0,40	-0,50	4,63	A19
Montélimar	36.807	35.455	28.771	0,54	3,55	2,12	D20
Viviers	3.194	3.389	3.442	-0,85	-0,26	-0,15	A21
Donzère	3.208	3.334	2.311	-0,55	6,31	1,06	A22
Pierrelatte	9.816	9.757	4.138	0,09	15,41	2,11	B23
Bourg St-Andéol	6.851	7.102	4.393	-0,51	8,36	2,93	B24
St-Paul 3 Chateaux	4.348	4.350	2.213	-0,01	11,95	3,43	A25
Bollène	11.402	11.547	9.276	-0,18	3,73	1,24	C26
Pont St-Esprit	6.703	6.951	5.778	-0,51	3,14	1,84	B27
Bagnols s/Ceze	17.535	16.462	12.899	0,91	4,16	11,55	C28
Orange	24.439	23.798	19.594	0,38	3,30	2,91	D29
Roquemaure	3.646	3.411	2.925	0,96	2,60	3,85	A30
Courthézon	4.335	3.947	3.575	1,35	1,67	1,27	A31
Carpentras	36.800	32.815	28.296	1,66	2,51	2,14	D32
St-Saturnin	2.223	1.828	1.511	2,84	3,23	1,17	A33
Avignon	160.333	143.090	118.236	1,64	3,24	2,30	F34
Le Thor	4.003	3.470	3.186	2,07	1,44	1,07	A35
L'Isle s/Sorgues	11.508	9.740	8.694	2,42	1,92	1,91	C36
Noves (c)	3.593	3.527	3.267	1,94	2,17	0,17	A37
Cabannes (c)	2.767	2.698	2.487	0,36	1,37	1,02	A38
Cavaillon	28.655	24.885	22.885	2,04	1,41	1,56	D39
Senas (c)	3.265	3.008	2.917	1,18	0,51	1,38	A40
Eyguieres	3.824	2.742	2.450	2,62	1,90	1,63	A41
Mallemort (c)	3.344	3.071	2.892	1,23	1,01	2,06	A42
Salon	39.579	33.856	23.692	2,26	6,15	3,29	D43
Lambesc	3.588	2.822	2.560	3,50	1,64	2,30	A44
Grans (c)	2.801	2.446	2.216	1,96	1,66	1,28	A45
Lançon	2.743	2.018	1.664	4,50	3,28	1,77	A46
La Fare	3.526	2.747	2.370	3,64	2,50	4,42	A47
Velaux (c)	2.619	1.690	1.344	6,48	3,90	4,80	A48
Berre	12.069	11.585	10.323	0,59	1,95	3,71	C49
Aix-en-Provence	109.183	87.975	66.002	3,14	4,92	3,81	F50
Marseille	1.064.776	1.002.626	865.496	0,87	2,49	2,17	M



A N N E X E III

ENQUETE STRUCTURE DES EMPLOIS

1970-1975

Principaux résultats pour 22 agglomérations  
localisées sur l'axe Lyon-Marseille

---

A-10

A-11  
Code des activités et code des emplois dans l'enquête

Code AE<sub>1</sub>

Structure des emplois

Code	Désignation de l'activité	A.E.A.S.
0	Pêche, forêts, agriculture	1
1	Energie	2 et 3
2	Industries extractives	4 et 5
3	Industries des métaux et des matériaux de construction, industries mécaniques, électriques et chimiques	6 à 12 et 14
4	Autres industries de transformation	15 à 22
5	Bâtiment et travaux publics	13
6	Transports	23
7	Commerces	24 et 25
8	Banques, assurances, agences	26
9	Services, administrations	27 à 29

Code E<sub>2</sub>

Code	Désignation de l'emploi	Composition (code E)
01	Ingénieurs et cadres techniques de la production	200 à 206, 208, 210 à 216, 218, 220 à 226, 228
03	Techniciens et agents techniques de la production	000 à 003, 010, 230 à 261, 270, 280 à 288
05	Personnel d'encadrement de la production	004, 271 à 277
01 + 03 + 05	Total «cadres» production	
06	Ouvriers qualifiés	005 à 008, 011 à 021, 110 à 112, 300 à 470, 501, 503, 851
07	Ouvriers sans qualification particulière	030, 471, 472, 502
06 + 07	Total ouvriers	
01 + 03 + 05 + 06 + 07	TOTAL EMPLOIS PRODUCTION	
02	Cadres supérieurs et cadres techniques des services	100, 207, 217, 227, 515, 600 à 602, 620, 700, 701, 710, 711, 720, 721, 724, 725, 730, 740, 741, 900 à 902, 906, 908, 930, 940, 941, 943
04	Techniciens et agents techniques des services	516, 517, 603, 621, 622, 702 à 705, 726, 731, 742, 850, 903 à 905, 907, 909, 931
08	Personnel d'encadrement des services	500, 510, 604, 706, 712, 722
02 + 04 + 08	Total «cadres» services	
09	Personnel qualifié des services	511 à 514, 518, 519, 605 à 611, 623, 624, 707, 713, 723, 732, 743, 920, 921, 932, 942, 953
10	Personnel des services sans qualification particulière	612, 708, 910, 933, 950 à 952
09 + 10	Total employés	
02 + 04 + 08 + 09 + 10	TOTAL EMPLOIS SERVICES	
11	Métiers divers	800 à 843, 852 à 861, 960 à 999

TOTAL DES EMPLOIS ET PART DE L'ENCADREMENT SUPERIEUR  
SELON LES AGGLOMERATIONS

Source ESE

	1970			1975		
	Emplois (total)	(1) Encadre- ment	%	Emplois (total)	(1) Encadre- ment	%
VIENNE	8.634	394	4,6	8.752	561	6,4
VALENCE	24.952	1.503	6,0	26.990	1.772	6,6
GIVORS	4.596	183	4,0	5.141	278	5,4
ROMANS	8.686	321	3,7	9.640	363	3,8
LYON	300.215(2)	21.915(2)	7,3	320.454	25.454	8,0
VILLEFRANCHE	10.931	524	4,8	13.003	745	5,7
MONTELMAR	4.705	240	5,1	8.752	561	6,4
ANNONAY	7.535	224	3,0	7.780	287	3,7
AUBENAS	3.924	180	4,6	4.211	236	5,6
CAVAILLON	3.065	173	5,6	3.992	247	6,2
LA CIOTAT	5.448	173	3,2	7.494	251	3,3
BEUCAIRE	2.522	88	3,5	2.716	109	4,0
ARLES	5.667	317	5,6	7.166	400	5,6
AVIGNON	20.967	1.245	5,9	26.411	1.857	7,0
MIRAMAS	2.139	123	5,8	2.997	192	6,4
SALON	1.228	21	1,7	1.377	43	3,1
MARTIGUES	3.092	140	4,5	2.501	135	5,4
CARPENTRAS	8.415	387	4,6	13.195	656	5,0
MARSEILLE	159.604	12.262	7,8	184.587	16.170	8,8
ORANGE	2.102	105	5,0	2.663	152	5,7
AIX-EN-PROVENCE	10.000	658	6,6	13.057	895	6,9
$\Sigma$ Rhône-Alpes(-Lyon)	73.963	3.569	4,8	84.269	4.803	5,7
$\Sigma$ P.C.A.(-Marseille)	64.645	3.430	5,3	83.569	4.937	5,9

(1) cadres supérieurs; ingénieurs et cadres techniques de la production ou des services.

(2) 1972.

EMPLOIS DANS L'INDUSTRIE

	Effectifs		Pourcentage des emplois totaux	
	1970	1975	1970	1975
VIENNE	5.687	5.487	65,9	62,7
VALENCE	14.231	13.722	57,0	50,8
GIVORS	3.077	2.079	66,9	40,4
ROMANS	6.480	6.753	74,6	70,1
<u>LYON</u>	<u>168.884</u> (1)	<u>161.247</u>	<u>56,3</u> (1)	<u>50,3</u>
VILLEFRANCHE	8.322	9.200	76,1	70,8
MONTELMAR	1.752	5.487	37,2	62,7
ANNONAY	6.566	6.188	87,1	79,5
AUBENAS	2.255	1.983	57,5	47,1
CAVAILLON	986	1.144	32,2	28,7
LA CIOTAT	4.692	6.202	86,1	82,8
BEUCAIRE	1.444	1.767	57,3	65,1
ARLES	3.108	1.894	54,8	40,4
AVIGNON	6.798	8.652	32,4	32,8
MIRAMAS	1.068	1.380	49,9	46,0
SALON	121	213	9,9	15,5
MARTIGUES	1.379	408	44,6	16,3
CARPENTRAS	5.405	7.348	64,2	55,7
<u>MARSEILLE</u>	<u>63.126</u>	<u>61.767</u>	<u>39,6</u>	<u>33,5</u>
ORANGE	995	1.179	47,3	44,3
AIX-EN-PROVENCE	2.335	2.713	23,4	20,8
Rhône-Alpes (sans Lyon)	48.370	50.899	65,4	60,4
PCA (sans Marseille)	28.331	33.900	43,8	40,6
Villes de l'axe	76.701	84.799	55,3	50,5

(1) 1972

Source : ESE

EMPLOIS DANS LE SECTEUR TRANSPORT

	Effectifs		Pourcentage par rapport aux emplois totaux	
	1970	1975	1970	1975
VIENNE	185	239	2,1	2,7
VALENCE	826	1.145	3,3	4,2
GIVORS	64	83	1,4	1,6
ROMANS	180	248	2,1	2,6
<u>LYON</u>	10.808 (1)	12.110	3,6 (1)	3,8
VILLEFRANCHE	579	529	5,3	4,1
MONTELIMAR	531	239	11,3	2,7
ANNONAY	86	149	1,1	1,9
AUBENAS	173	172	4,4	4,1
CAVAILLON	250	453	8,2	11,3
LA CIOTAT	46	23	0,8	0,3
BEUCAIRE	0	24	0,0	0,9
ARLES	46	133	0,8	1,9
AVIGNON	937	1.361	4,5	5,2
MIRAMAS	120	183	5,6	6,1
SALON	0	22	0,0	1,6
MARTIGUES	100	86	3,2	3,4
CARPENTRAS	399	823	4,7	6,2
<u>MARSEILLE</u>	11.955	15.058	7,5	8,2
ORANGE	54	76	2,6	2,9
AIX	117	134	1,2	1,0
Rhône-Alpes sans Lyon	2.624	2.804	3,5	3,3
PCA sans Marseille	2.069	3.318	3,2	4,0

(1) 1972

Source ESE

## SERVICES DANS LES INDUSTRIES

	Effectifs		Pourcentage par rapport aux emplois industriels	
	1970	1975	1970	1975
VIENNE	738	820	13,0	14,9
VALENCE	2.984	2.936	21,0	21,4
GIVORS	360	369	11,7	17,8
ROMANS	779	880	12,0	13,0
<u>LYON</u>	36.648 (1)	36.095	21,7 (1)	22,4
VILLEFRANCHE	1.725	1.959	20,7	21,3
MONTELMAR	322	820	18,4	14,9
ANNONAY	678	770	10,3	12,4
AUBENAS	269	270	11,9	13,6
CAVAILLON	219	328	22,2	28,7
LA CIOTAT	505	730	10,8	11,8
BEUCAIRE	204	238	14,1	13,5
ARLES	423	424	13,6	14,7
AVIGNON	1.245	1.631	18,3	18,9
MIRAMAS	270	259	25,3	18,8
SALON	29	46	24,0	21,6
MARTIGUES	320	114	23,2	27,9
CARPENTRAS	789	1.146	17,6	15,6
<u>MARSEILLE</u>	15.316	15.914	24,3	25,8
ORANGE	149	218	15,0	18,5
AIX	282	503	12,1	18,5
Rhône-Alpes (sans Lyon)	7.855	8.824	16,2	17,3
PCA (sans Marseille)	4.435	5.637	15,7	16,6
Villes de l'axe	12.290	14.461	16,0	17,1

(1) 1972

Source : ESE

EMPLOIS DANS LE SECTEUR TERTIAIRE

	Effectifs		Pourcentage par rapport aux emplois totaux	
	1970	1975	1970	1975
VIENNE	2.329	2.434	27,0	27,8
VALENCE	6.353	9.492	25,5	35,2
GIVORS	757	1.943	16,5	37,8
ROMANS	1.320	1.939	15,2	20,1
<u>LYON</u>	92.766(1)	121.908	30,9(1)	38,0
VILLEFRANCHE	1.818	2.916	16,6	22,5
MONTELMAR	1.972	2.434	41,9	27,8
ANNONAY	596	945	7,9	12,2
AUBENAS	947	1.492	24,1	35,4
CAVAILLON	1.603	2.189	52,3	54,8
LA CIOTAT	412	793	7,6	10,6
BEUCAIRE	585	752	23,2	27,7
ARLES	1.290	2.766	22,8	38,6
AVIGNON	9.936	13.477	47,4	51,0
MIRAMAS	729	1.370	34,1	45,7
SALON	71	525	5,8	38,1
MARTIGUES	882	1.143	28,5	45,7
CARPENTRAS	1.163	4.038	13,8	30,6
<u>MARSEILLE</u>	69.071	93.124	43,3	50,4
ORANGE	562	945	16,7	35,5
AIX-EN-PROVENCE	4.131	6.178	41,3	47,3
Rhône-Alpes (sans Lyon)	16.092	23.595	21,8	28,0
PCA (sans Marseille)	21.364	34.176	33,0	40,9
Villes de l'axe	37.456	57.771	27,0	34,4

(1) 1972

Source : ESE

A N N E X E IV

T H E M E S D ' E N T R E T I E N



A. TECHNOLOGIE - TRANSPORT

A.1 - Quels sont les secteurs d'activité qui ont adopté la technique autoroute-transport routier plutôt que le transport par chemin de fer. Pensez-vous que la raison principale en soit le manque de "souplesse" du train et de ce fait les risques qu'il fait peser sur la marchandise (Fruits et Légumes).

Exemple du Comtat-Venessin pour les fruits et légumes. Organisation du Transport avant et après la réalisation de l'autoroute.

A.2 - Pensez-vous que face à la relative souplesse du transport routier et de la régularité du fait de l'autoroute principalement, la SNCF ait réagi à cette concurrence nouvelle ou qu'elle ait, au contraire abandonné certains secteurs d'activité à l'autre mode de transport et pourquoi ?

A.3 - Les transporteurs routiers quand ils adoptent l'autoroute et son utilisation régulière dans la majorité des cas disent procéder à des investissements visant à mieux adapter leur parc de véhicules (traction + semi-remorque) à la circulation régulière sur autoroute. Pensez-vous qu'il y ait d'autres effets du développement du réseau autoroutier sur le secteur des transports routiers de marchandises ? En particulier sur l'organisation même de l'entreprise et leur localisation.

- A.4 - L'autoroute apporte deux types d'amélioration, une capacité de circulation accrue et une vitesse de référence supérieure à celle pratiquée sur les routes traditionnelles. Mais en fait l'autoroute ne permet-elle pas aussi par le fait qu'elle draine une partie importante du flux de transit de désengorger la voirie traditionnelle qui retrouve son sens au niveau des trajets plus courts.
- A.5 - Assiste-t-on à une utilisation différenciée des autoroutes, des routes nationales et des routes départementales selon le motif de déplacement, la distance parcourue, le type de véhicules ? Cela correspond-il à une rationalisation ?
- A.6 - Comment ont évolué les budgets d'entretien et d'amélioration des routes nationales et départementales. Cette évolution manifeste-t-elle une volonté d'agir sur la répartition du trafic ? Quelles en ont été les conséquences observées ?

**B. HABITAT - URBANISME**

B.1 - Le réseau autoroutier favorise les déplacements de ville à ville, ceci est particulièrement sensible dans les Bouches-du-Rhône où les migrations alternantes ont crû fortement entre les villes du département et non plus seulement entre les villes et leur banlieue. De même dans la région Lyonnaise on assiste à une croissance accélérée des villes moyennes situées à proximité (20 à 30 km) de cette métropole. On peut parler de développement multipolaire au sein d'un grand ensemble métropolitain. Assistet-on à un phénomène de même type entre ces deux métropoles ? Quel est l'effet dans ce domaine de l'autoroute A 7 le long de la vallée du Rhône ? Facilite-t-elle un développement de type multipolaire le long de l'axe de transport ou est-elle au contraire un facteur de renforcement des zones métropolitaines existantes ?

B.2 - Si l'on peut préciser la question : peut-on admettre qu'une autoroute à péage facilite les déplacements domicile-travail de ville à ville ? Dans ce cas observez-vous qu'une partie croissante de la population habite ici et travaille ailleurs ou inversement ?

B.3 - Observe-t-on une fixation de la population même lorsque l'emploi est insuffisant sur place ? Ce phénomène est-il dû à une politique d'accompagnement des pouvoirs publics ou des municipalités ? Si oui laquelle ?

B.4 - Observe-t-on une diffusion de l'habitat le long de l'autoroute dans l'arrière pays ?

B.5 - L'autoroute permet-elle de perpétuer dans le temps des migrations quotidiennes alternantes sur longue distance ou bien assiste-t-on assez vite à des émigrations en faveur de distance domicile-travail courtes? S'il y a émigration cela concerne-t-il toutes les couches sociales ou y a-t-il dans ce domaine une ségrégation qui s'opère?

Pour les migrations alternantes l'autoroute concurrence-t-elle la voie ferrée ou les transports en commun? Quelle est la politique de la SNCF et des communautés urbaines dans ce domaine ?

B.6 - Est-ce que l'autoroute a permis l'extension de l'aire de marché des acquéreurs de résidences secondaires ?

B.7 - Dans la mesure où s'est développé le phénomène "résidences secondaires" cela a-t-il permis d'accélérer les mutations agricoles (cession plus facile des bâtiments agricoles) ou au contraire ralenti ces mêmes mutations par une élévation du coût du foncier, par l'apport de revenus supplémentaires ?

B.8 - Dans la domaine des services aux particuliers peut-on observer une nouvelle segmentation des services à la population ? L'autoroute jouerait-elle un rôle dans cette nouvelle partition géographique des services ? Assiste-t-on à une diffusion de l'ensemble des services sur les villes secondaires ou au contraire à un phénomène de polarisation concentration qui se maintient ou même se renforce au profit des métropoles ?

B.9 - Quelles sont les fonctions dont l'interdépendance s'accroît d'une ville à l'autre du fait de l'autoroute ? (Exemple : l'autoroute + l'aéroport international jusqu'à 150 km).

C. TECHNOLOGIES INDUSTRIELLES ET TERTIAIRES

- C.1 - Quelles entreprises trouve-t-on dans les zones industrielles à proximité de l'autoroute ? (desserrement d'entreprises locales PME , zone de stockage, entreprises du secteur tertiaire liées au transport de marchandises, entreprises venues de l'extérieur).
- C.2 - En fait existe-t-il un choix entre Z.I. autoroutière et Z.I. hors autoroute ? A-t-on favorisé l'une ou l'autre et comment ?
- C.3 - Les entreprises venues de l'extérieur pour s'installer ont-elles privilégié l'une ou l'autre type de Z.I. quand il y avait le choix ?
- C.4 - En ce qui concerne les entreprises venues de l'extérieur, leur implantation a-t-elle été occasionnée par un grand chantier, s'agit-il d'un desserrement d'une entreprise régionale ou nationale les établissements sont-ils autonomes (gestion, commercialisation) sont-ils dépendants d'autres établissements de la même entreprise

- C.5 - Avez-vous observé que des entreprises industrielles produisant des biens de grande consommation (produits laitiers frais par exemple) avaient tendance à concentrer leurs établissements de production finale près des très grandes agglomérations (Lyon, Marseille), quitte à avoir près des agglomérations moins importantes des centres de dépôt ? Si oui quelles en sont les raisons ?
- C.6 - Pour les entreprises qui utilisent vraiment l'autoroute, cette nouvelle infrastructure de transport a-t-elle permis une meilleure mobilisation des matières premières, de meilleures relations interétablissements, une meilleure mobilisation de la main-d'oeuvre sur une zone géographique plus étendue, une meilleure organisation de l'expédition des produits finis, des déplacements plus faciles pour les cadres de l'entreprise ?
- C.7 - Est-ce que l'autoroute facilite l'éclatement des établissements d'une même entreprise en segmentant le processus de production et en ségrégeant les emplois ?
- C.8 - Au niveau de l'industrie locale ou des services, l'autoroute par la perturbation qu'elle a entraînée, a-t-elle été un facteur de modernisation, de développement de nouvelles fonctions ? (exemple : la restructuration de l'industrie du nougat à Montélimar).

- C.9 - D'une façon plus générale l'autoroute et la concentration des industries sur des zones industrielles à proximité de l'autoroute favorisent-elles des économies d'échelle en matière d'investissement lourd ?  
(équipements collectifs financés par des collectivités ou par plusieurs entreprises...)
- C.10 - Dans la mesure où l'autoroute diminue assez sensiblement la contrainte transport et de ce fait neutralise en quelque sorte cette contrainte pour les industriels, le choix d'une implantation nouvelle risque donc d'être fait en fonction des autres contraintes (disponibilité en main-d'oeuvre, mais aussi coût du terrain industriel, subvention, développement du secteur tertiaire, environnement socio-économique). Cette idée de la neutralisation de la contrainte transport est-elle exacte et jusqu'à quel point ? Quels sont alors les facteurs déterminants pour une localisation d'établissement ?

D - EMPLOI

D.1 - L'interdépendance des entreprises industrielles des deux régions Rhône-Alpes et Provence-Côte d'Azur s'est accentuée sensiblement au début des années 1970. Le nombre des salariés des établissements industriels commandés par la région voisine (P.C.A. pour Rhône-Alpes et Rhône-Alpes pour P.C.A.) a crû plus vite que vis-à-vis des autres régions ?

Avez-vous observé ce phénomène au niveau de l'industrie, au niveau du tertiaire entre les deux régions ou entre deux agglomérations ? L'amélioration des conditions de transport routier y est-elle pour quelque chose ?

D.2 - Au niveau local pouvez-vous faire un historique rapide (20 dernières années) de l'évolution de l'industrie locale ? Quel était le degré d'autonomie du secteur industriel et tertiaire ? Comment a évolué cette autonomie-dépendance ? Au profit de quelles régions clés ? Selon quels secteurs d'activité ? Quelles sont les raisons de ces transformations ?

D.3 - Inversement dans quelle mesure l'industrie ou le tertiaire local ont-ils développé des établissements en dehors de leur région d'origine et selon quels critères ? Quel peut être le rôle de l'autoroute dans ce domaine ?

D.4 - Si un phénomène de dépendance accrue vis-à-vis de l'extérieur se manifeste, quels sont les aspects qui sont privilégiés au niveau local et de ce fait dans quel domaine s'accroît la dépendance ? S'agit-il de la main-d'oeuvre ouvrière non qualifiée, de la main-d'oeuvre qualifiée, du personnel d'encadrement ?

D.5 - Quel type de main-d'oeuvre n'est pas retenu localement du fait du manque d'offre ? Selon la qualification ? Qui reste ? Qui émigre ? Vers où ? Inversement qui immigre et d'où ?

D.6 - Si l'on classe les villes en trois catégories :

- villes dortoirs (nombre d'emplois inférieur à la population active résidente),
- ville industrielle où l'emploi est supérieur en nombre à la population active résidente,
- ville en équilibre (le nombre d'emplois est équivalent à la population active résidente)

Quel profil attribuez-vous à votre ville ? Y a-t-il en évolution au cours des vingt dernières années ?

- D.7 - Pour les qualifications où l'offre d'emploi est largement déficitaire par rapport à la demande assiste-t-on à des migrations alternantes longues ou à une émigration définitive ou temporaire et vers quels pôles principalement ?
- D.8 - Observe-t-on une extension du marché de l'emploi pour les entreprises locales ? Pour quelles qualifications ? vis-à-vis de quelles zones rurales ou de quelles villes ?
- D.9 - La mobilité de la main-d'oeuvre (émigration et migrations quotidiennes longues) a-t-elle une influence sur le niveau relatif des rémunérations par qualification entre les villes moyennes et les grandes métropoles ?

A-30

B I B L I O G R A P H I E

I. DOCUMENTS GENERAUX D'ECONOMIE

- Adam SMITH : An inquiry into the nature and causes of the Wealth of Nations. Londres 1776.
  - . extraits publiés dans la collection Pelican Classics ;
  - . extraits publiés en français dans la collection Idées. Gallimard 1976, sous le titre : Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations.

II. CONSEQUENCES SOCIO-ECONOMIQUES DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET AUTOROUTIERES DANS LES REGIONS TRAVERSEES

- A. BONNAFOUS et F. PLASSARD : Les méthodologies usuelles de l'étude des effets structurants de l'offre de transport. Revue Economique. Vol. XXV n° 2. Armand Colin. Mars 1974.
- A. BONNAFOUS, F. PLASSARD et D. SOUM : La détection des effets structurants d'autoroute. Application à la Vallée du Rhône. Revue Economique. Vol. XXV n° 2 - Armand Colin. Mars 1974.
- F. PLASSARD : Les autoroutes et le développement régional. Economica/université de Lyon. Paris 1977.
- COMMUNAUTE D'ETUDES POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (CEAT) : Etude des effets de l'autoroute Genève-Lausanne douze ans après sa mise en service. Lausanne. Avril 1978.
- Sir George LEITCH : Report of the Advisory Committee on Trunk Road Assessment. H.M.S.O. Londres Octobre 1977.
- G. HAYERE, D. DIATKINE, P. HANROT, M. LE GALL, J.C. LEULLIER : 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. DGRST - Secrétariat d'Etat aux Transports/SEDES. Paris Mars 1976.
- G. HAYERE, P. HANROT, M. 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. DGRST - Secrétariat d'Etat aux Transports/SEDES. Paris Octobre 1977.
- P. HANROT, M. LE GALL : La place des autoroutes dans la localisation des activités : l'autoroute A7 entre Lyon et Marseille. DGRST - Ministère des Transports/SEDES. Paris Juillet 1980.

### III. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

- CETE D'Aix-en-Provence : Route ou Autoroute ? les éléments de choix d'un itinéraire par les conducteurs de poids lourds.  
Ministère des Transports. Octobre 1978.
- CETE de Lyon : Enquête circulation du CETE de Lyon réalisée au sud de Vienne auprès des chauffeurs routiers sur l'A7, la RN7 et la RN86. Mai 1976.
- CETE de Lyon : Analyse du comportement des poids lourds en Vallée du Rhône. Enquête de circulation A7, RN7, RN86. Décembre 1976.
- R. CHAPONNIERE, C. PALLOIX : Internationalisation et modes de transport des marchandises : concentration et centralisation du capital.  
DGRST - Ministère des Transports/IREP. Grenoble Juin 1976.
- M. NETTER : Le processus de production dans les transports terrestres de marchandises.  
C.R.E.T. Université d'Aix-Marseille. 2/3/76.

### IV. REGION RHÔNE-ALPES

- J.L. DESCHAMPS : Les 107 bassins de main-d'oeuvre dans Rhône-Alpes.  
Points d'Appui pour l'économie Rhône-Alpes. INSEE n° 4. Septembre 1979.
- INSEE - Points d'Appui pour l'économie Rhône-Alpes.
- OREAM Rhône-Alpes : Etude "Villes moyennes" région Rhône-Alpes.  
Evolution 1962-1975 - essai de synthèse. Juillet 1976.
- OREARM - OREAM Rhône-Alpes : Armature urbaine du Rhône-Moyen. Etudes d'agglomérations (Annonay, Tournon-Tain l'Hermitage, Valence, Vienne ...) 1974, 1975, 1976.

### V. REGION PROVENCE-CÔTE D'AZUR

- D. BLEITRACH, A. CHENU : Les déplacements domicile-travail de la classe ouvrière dans une aire métropolitaine en formation.  
La Vie Urbaine - Université de Paris-Val de Marne n° 2/3/4. 1976.
- D. BLEITRACH, A. CHENU ; Production et consommation dans la structuration des pratiques de déplacement.  
C.R.E.T. Université d'Aix-Marseille/DGRST. Secrétariat d'Etat aux Transports. Paris Octobre 1977.

- C.E.R. d'Aix-en-Provence : Contribution à l'analyse de la dynamique du système de production industrielle de la région Provence-Côte d'Azur par l'étude de la création d'établissements de plus de 10 salariés de 1960 à 1970. Juillet 1971.
- C.E.R. d'Aix-en-Provence : Caractéristiques générales de l'évolution du système de production de la région Provence-Côte d'Azur 1969-1972. Février 1975.
- C.E.R. d'Aix-en-Provence : Evolution du système de production de Provence-Côte d'Azur 1973-1974. Juin 1975.
- B. CHEVALIER, B. PLANQUE : Le système urbain-industriel du delta rhodanien ; structure, dynamique, potentialités de développement. CETE d'Aix-en-Provence, CER d'Aix-en-Provence 1974.
- Département des Bouches-du-Rhône : Plan de Transport des Bouches-du-Rhône. DDE, CETE, OREAM - 1972.
- J. LENAIN : Bassins d'emploi et zones d'étude en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Sud Information Economique - INSEE - 4ème trimestre 1979.
- J.L. SCHWENDIMANN : Zone industrielle de Vitrolles. MIAFEB - Mai 1976.

## VI. DIVERS

- Commissariat Général du Plan : Prospective des Transports de 1975 à 1990. Documentation Française 1977.
- G. DUPUY : Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain. Techniques de Planification Urbaine. Paris 1975.
- Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie : Bassins d'emploi. Bulldoc n° 59 - Décembre 1978.
- O. QUEROUIL, C. HARMELLE : La mobilité généralisée contribue-t-elle à la constitution de nouvelles sédentarités ? recherche exploratoire. CERFI/DGRST - Ministère des Transports. Paris. Janvier 1979.

