

L'O.E.S.T. a établi une synthèse d'ouvrages et rapports relatifs aux effets socio-économiques des infrastructures de transport.

Les documents analysés sont à la fois des ouvrages de portée générale et des études de cas concrets. Parmi ces dernières, on s'est particulièrement attaché à celles dont l'objet est l'observation pratique des effets constatés à la suite de la mise en service d'une infrastructure (études "avant-après") ; les études de ce type ont fait l'objet de fiches, qui seront insérées dans un ouvrage qui sera publié début 1989 et qui traitera également des modèles utilisables pour les prévisions chiffrées relatives à de tels effets.

Par ailleurs, l'O.E.S.T. a mis au point, sous l'égide du Conseil Général des Ports et Chaussées, des recommandations sur les mesures d'accompagnement à prévoir pour que la réalisation d'une infrastructure de transport ait le maximum d'effets positifs en matière de développement économique régional. Une enquête a été effectuée préalablement pour essayer de recenser les actions d'accompagnement qui ont été menées et d'apprécier leurs conséquences. Une présentation d'ensemble de ces recommandations sera faite dans une prochaine note de synthèse.

Les fiches qui ont été établies indiquent dans chaque cas les différents types d'effets observés : sur les implantations d'activités, sur les aires de marché et le fonctionnement des entreprises, sur les bassins de main d'œuvre, sur l'habitat et la population, sur l'agriculture, sur le tourisme. Nous nous contenterons ici d'en reprendre les enseignements généraux.

### **Des effets réels**

Les études qui ont abouti à la mise en évidence, ou au moins à la présomption, d'effets socio-économiques des infrastructures sont bien plus nombreuses que celles qui concluent à leur absence.

Il serait d'ailleurs surprenant que les infrastructures n'aient aucun effet, alors qu'à l'évidence elles changent certains des paramètres qui influent sur le fonctionnement des entreprises et plus généralement des activités humaines, notamment les paramètres de coût et de délais.

Il est bien certain que ces effets joueront surtout pour les entreprises pour lesquelles les coûts de transport sont élevés.

L'observation de l'évolution des trafics peut d'ailleurs constituer un révélateur des effets structurants des grandes infrastructures. On observe sur ces dernières un trafic « induit », qui se développe lentement au fil des années et dont une large partie résulte de modifications socio-économiques.

Si la mise en évidence des effets est assez courante, leur quantification, souvent tentée, est plus malaisée du fait de la difficulté de décrire la situation de référence (ce que serait devenue la zone considérée sans l'infrastructure). En tout cas, toute tentation de bâtir une relation mathématique universelle entre réalisation d'une infrastructure et indicateurs socio-économiques paraît vouée à l'échec.

***mais dépendants  
du contexte***

On ne doit pas conclure de ce qui précède qu'une infrastructure de transport donnée aura automatiquement un effet et que, si effet il y a, cet effet sera forcément positif.

Chaque infrastructure s'inscrit dans un certain contexte spatial et temporel, dont l'influence sur le développement économique est capital et par rapport auquel l'infrastructure ne peut avoir qu'un rôle second.

En particulier, les études sur les motifs de localisation des entreprises ont montré que les transports en général et l'existence d'une bonne infrastructure notamment constituent un facteur d'implantation minoritaire, loin derrière les disponibilités en terrains et en main d'oeuvre. Cependant les transports semblent jouer un rôle plus important dans les motifs de rejet d'une implantation. On peut en conclure qu'une bonne desserte constitue une condition souvent nécessaire au développement économique, mais loin d'être suffisante.

Par ailleurs, lorsqu'on constate que les zones bien desservies par une infrastructure se développent davantage que des zones plus éloignées, est-ce du fait de l'infrastructure, ou est-ce que parce que l'infrastructure a précisément été tracée pour desservir les endroits les plus dynamiques, qui la rentabilisent davantage ? Ce dilemme a été évoqué à propos de l'autoroute Lyon-Marseille ou du plan routier breton. Ce n'est que lorsqu'il y a des ruptures de tendances différentes entre zones bien desservies et zones mal desservies que l'on peut s'autoriser à affirmer un probable effet de l'infrastructure.

Il faut donc éviter de tirer des conclusions trop générales sur les impacts socio-économiques des infrastructures, d'autant plus que les problèmes relatifs aux données disponibles ne facilitent pas les analyses. On se trouve en la matière devant des exigences contradictoires : on sait que les effets socio-économiques éventuels seront pour l'essentiel longs à se concrétiser, notamment lorsqu'ils correspondent à des phénomènes de relocalisation. Mais, si l'étude est faite de longues années après la mise en service, les données les plus anciennes sont perdues (et d'aucuns trouveront, sans doute à tort, qu'il s'agit alors d'une démarche intellectuelle sans intérêt pratique...).

***Les infrastructures,  
facteurs de  
concentration ou  
de diffusion ?***

La question a été posée de savoir si les infrastructures ne favorisaient pas surtout les pôles les plus importants. Si en effet on met en contact, en facilitant les communications, des activités performantes et d'autres qui le sont moins, on peut supposer que les premières l'emporteront. On est même allé jusqu'à affirmer qu'un certain enclavement était bon pour la survie d'entreprises peu compétitives, à condition bien sûr que le marché local leur suffise.

Certaines études vont dans le sens d'une telle thèse. D'autres sont plus nuancées : pour Chambéry, l'autoroute aurait renforcé la dépendance vis-à-vis de Lyon, mais renforcé le rôle de cette dernière ville par rapport à Paris, ce qui peut être considéré comme positif. Le tertiaire supérieur lyonnais n'aurait pas pâti de la concurrence parisienne à la suite de la mise en service du TGV, au contraire; mais il faut garder à l'esprit que ces conclusions restent fragiles et qu'un effet favorable à court terme peut s'inverser à plus longue échéance.

Une question connexe est de savoir dans quelle mesure un développement constaté à proximité de l'infrastructure s'est effectué au détriment de zones qui en sont plus éloignées. Les études à ce sujet sont rares ; il en existe cependant une qui laisserait entrevoir l'existence de tels transferts dans certains cas ■