

# Fiche Les effets sur l'économie locale

## Méthode

La présente fiche est une synthèse des travaux disponibles concernant l'effet des grandes infrastructures routières sur l'activité économique locale.

Elle identifie les principales thématiques socio-économiques affectées par la construction d'une grande infrastructure routière et conclut à **la nécessité d'accompagner les projets par des actions locales conjointes afin que celle-ci bénéficie à l'ensemble des territoires traversés**. Ces principes sont illustrés à l'aide de retours d'expérience constatés pour des projets d'infrastructures routières déjà mis en service.

La fiche s'est appuyée sur les repères bibliographiques suivants :

- Cerema, *Synthèse des bilans ex post des projets routiers structurants*, 2018.
- SETRA, *Les effets socio-économiques des grandes infrastructures routières*, 1988.
- F. Mayneris, *Analyse bibliographique des effets des infrastructures de transport sur la localisation et le niveau de l'activité économique*, 2017.
- INSEE, *Comparateur du territoire*, 2020.

## Effets sur l'économie locale

### Emploi

Globalement, les grandes infrastructures semblent avoir un effet positif sur l'activité des entreprises, et ainsi, en ricochet, sur le développement économique et démographique. Il convient de préciser que **l'augmentation des emplois au niveau local est principalement imputable à l'arrivée de nouvelles entreprises plus qu'à la croissance des entreprises en place**.

Le nombre d'entreprises ou d'emplois qu'une infrastructure de transport est susceptible d'induire sur un territoire donné est difficilement quantifiable. Toutefois, sur la base des élasticités estimées à ce jour dans la littérature, il convient de préciser qu'une fourchette est généralement calculée dans le bilan socio-économique du projet. Celle-ci est à l'origine de bénéfices, tant en termes d'emplois supplémentaires que d'effets d'agglomération (certaines zones pouvant voir leur densité diminuer en cas de relocalisations des entreprises déjà en place).

### Tourisme

**Les zones qui présentent un fort potentiel touristique sont les premières à bénéficier des meilleures conditions d'accessibilité permises par les aménagements routiers structurants**, et ce grâce à une clientèle plus mobile, des séjours plus nombreux, une origine géographique élargie et un allongement de la saison. Au-delà des secteurs directement concernés par le tourisme, ce développement profite à l'ensemble de l'économie locale : d'abord aux activités associées comme l'artisanat et le bâtiment mais aussi, par effet multiplicateur, à l'ensemble de l'économie locale.

### Agriculture

Les effets négatifs sur le volet agricole sont de deux ordres :

- La diminution de l'espace agricole disponible et les effets de coupure ou de morcellement qui en découle ;
- Les perturbations du marché foncier à cause du volume des transactions, des prix pratiqués et des spéculations possibles.

Pendant, **un projet routier structurant favorise le remembrement des terres, ce qui diminue ou compense certains effets et permet une amélioration de la productivité des exploitations**.

Des éléments de contexte restent toutefois appréciables pour pondérer les effets observés, avec par exemple l'impact de la politique agricole commune ou les différentes crises du monde agricole...

### Démographie

En général, les zones péri-urbaines ont tendance à se développer à proximité des échangeurs, ce qui peut être relié, pour partie, à la présence de l'infrastructure.

Concernant le reste du territoire, la littérature montre que l'évolution de la population et des logements suit généralement une tendance propre à celui-ci. Dans ce contexte, **l'arrivée d'une nouvelle infrastructure a généralement tendance à accentuer cette tendance et à jouer le rôle de catalyseurs des évolutions du territoire**.

En considérant les autres infrastructures alentours, les effets d'un projet routier structurant sur la démographie et le logement peuvent être accrue par effet de maillage, de continuité territoriale ou de corridor.

## Des actions locales conjointes afin de maximiser les gains permis par l'infrastructure

Si l'investissement dans les infrastructures de transports est une condition souvent nécessaire dans le processus du développement économique des territoires, elle est rarement suffisante. En effet, un certain nombre de données initiales sont indispensables **pour permettre à la nouvelle infrastructure de jouer un rôle d'accélérateur des tendances favorables ou de réducteur des tendances négatives.**

Plus globalement, la construction d'infrastructures ne conduit pas nécessairement à une distribution plus uniforme des activités sur le territoire. En présence de rendements croissants dans la production, c'est le contraire qui pourrait se produire : la production risque de se concentrer dans la grande région, les inégalités régionales s'en trouvant ainsi renforcées.

D'ailleurs, l'un des objectifs affichés de nombreuses infrastructures de transport, en inter- comme en intra-urbain, est le renforcement de l'attractivité des territoires et la création nette d'activités économiques.

Toutefois, lorsque les infrastructures en question atteignent cet objectif, cela se fait parfois au détriment des territoires environnants.

Pour autant, **une dynamique locale et une collaboration intercommunale sont utiles pour planifier les mesures d'accompagnement et, notamment, inciter la création d'entreprise par des facilités d'installation en évitant les surenchères, valoriser et promouvoir les potentialités méconnues.**

En effet, si l'infrastructure favorise l'implantation d'activités nouvelles, **les éventuels candidats sont très sensibles à la proximité d'un centre urbain important doté d'équipements nécessaires à leur activité et en particulier de services aux entreprises.**

## Retour d'expérience

Cette partie reprend les principaux enseignements de la synthèse des bilans ex post des projets routiers structurants réalisée en 2018 par le Cerema.

### Emplois

Le bilan relève en moyenne **10 emplois/km créés ou mobilisés pour la phase de chantier des infrastructures et 1,4 emplois/km créés pour l'entretien et l'exploitation.**

Concernant les emplois de plus long terme qui ne sont pas directement liés à l'ouvrage, deux constats divergents existent.

En premier lieu, des légers effets positifs sur les emplois et une augmentation du nombre d'actifs sont à signaler pour certains projets, avec en moyenne une augmentation de 4% des actifs dans les zones d'influence directe du projet.

Cependant l'interprétation des données est différente selon le caractère de la zone traversée : **en zone rurale, les évolutions sont souvent beaucoup plus fortes avec une création d'emplois, alors qu'en zone urbaine, où existent déjà de nombreux emplois, l'évolution apparaîtra mineure.**

En second lieu, les effets sur l'emploi peuvent ne pas être reliés à l'arrivée de l'infrastructure sur le territoire, notamment du fait du contexte économique local ou national difficile, des politiques publiques locales, etc. On retrouve ainsi le constat fait précédemment : l'infrastructure intervient tout au plus comme un catalyseur des tendances déjà en place sur la zone d'étude.

### Tourisme

Le bilan global fait état de retombées positives sur l'activité touristique, plus ou moins élevées en fonction des caractéristiques du territoire : certains bilans (A58, A28) estiment les retombées touristiques comme marginales alors que d'autres vont à considérer que les retombées sont plus prononcées (A11). Dans la plupart des cas, l'amélioration de l'accessibilité en lien avec l'activité touristique est mentionnée.

**Cependant, il reste difficile d'attribuer à l'infrastructure seule une évolution de l'activité touristique.** En effet, le contexte économique, l'aménagement et la réduction du temps de travail ainsi que les conditions climatiques sont autant d'éléments qui peuvent impacter, favorablement ou non, l'activité touristique.

### Commerces et services

Dans beaucoup de bilans ex post, les effets sur les commerces et services sont peu significatifs. Quelques bilans attestent d'une chute d'activité les premiers mois de la mise en service de l'infrastructure, comme pour l'A54, mais globalement la nouvelle accessibilité permise permet de maintenir les tendances observées sur le territoire avant la réalisation du projet.

**Le rôle des politiques d'accompagnement ressort encore une fois comme primordial sans pour autant être suffisant. Les bilans affichent un constat différent selon les territoires, leur potentiel et les politiques d'accompagnement menées.**

Cependant, il ressort des bilans un retour d'expérience intéressant, celui du concept de "village étape".

Le « village étape » (VE) a émergé dès 1995 comme offre complémentaire à celle des aires de service pour un itinéraire donné. Il a été testé sur le cas de l'A20 par exemple. Il en ressort que le VE est devenu une porte d'entrée plus vaste pour le territoire et que l'engouement et l'engagement des villes et villages intéressés ont permis un développement local qui a maintenu une vie et une économie et des commerces et services bien adaptées.

Les bilans ex-post font toutefois état de plusieurs limites. Tout d'abord, une fois leur retraite prise, les commerçants de ces villages ne voient pas toujours leur activité reprise. En outre, l'attractivité de ces villages peut être limitée dans la mesure où ils sont rarement pris en compte par les automobilistes avant leur départ en voyage et restent peu connus à l'étranger.

### Démographie

L'un des bilans (A28) indique dans ses conclusions que la croissance démographique est marquée dans les communes proches de l'autoroute, particulièrement à proximité des diffuseurs et sur les axes transversaux qu'ils desservent. Mais ce phénomène accompagne une tendance déjà en place sur le territoire. Un autre (A29) conclut également sur un accroissement des populations aux jonctions.

Le bilan de l'A19 (Sens – Courtenay) explique que les impacts de l'autoroute sur ce dernier sont à relativiser car l'A6 et l'A5 ont contribué à l'amplification des effets sur le territoire, notamment pour la consolidation du maillage influençant les déplacements.

Quelques dossiers disposant de données, apportent une analyse quant au prix du foncier, notamment en zone péri-urbaine ou rurale.

Concernant l'A64, l'analyse s'appuie sur des statistiques, des entretiens d'élus, de notaires et d'agences immobilières et fait apparaître une certaine déception par rapport aux attentes initiales. Sur le plan des transactions immobilières, seuls les cantons les plus proches de Toulouse semblent avoir connus une certaine pression immobilière de par leur relative proximité de la capitale régionale (25 à 30 minutes) tandis que les autres zones proche du projet ne semblent pas avoir été affectées.

## Conclusion

**Les grands projets d'infrastructures routières peuvent avoir des effets positifs sur l'économie locale des territoires** en augmentant les emplois locaux, en accroissant le potentiel touristique des zones concernées, en favorisant une meilleure accessibilité des parcelles agricoles ou encore en attirant de nouveaux habitants dans les communes situées à proximité de la nouvelle infrastructure.

Cependant, **la matérialisation de ces gains est loin d'être automatique** et présuppose notamment l'existence préalable d'initiatives au niveau local. En outre, **la répartition des effets à l'échelle du territoire traversé est rarement homogène, la nouvelle infrastructure ayant tendance à jouer le rôle de catalyseur des évolutions déjà observées.**

**Dès lors, il convient d'accompagner tout projet d'infrastructures routières par de multiples actions locales menées conjointement afin, d'une part, de maximiser l'effet positif global permis par la nouvelle infrastructure à l'échelle du territoire et, d'autre part, d'en faire bénéficier toutes les zones traversées par le projet, y-compris celles les moins dynamiques.**