



Effets des autoroutes sur le territoire : bilan des observatoires

Jean-Paul Laborie

Pour vous parler des effets des autoroutes sur le développement territorial, j'utiliserai l'expérience des observatoires qui se sont développés depuis plus de vingt ans, parfois dans les universités, parfois sous la maîtrise directe de l'État.

Le questionnement sur les autoroutes : des interrogations renouvelées

Le questionnement sur les autoroutes a été codifié alors qu'il y avait 2 000 à 3 000 kilomètres d'autoroutes. Nous en sommes aujourd'hui à 8 500 kilomètres d'autoroutes, la barre des 4 000 ayant été franchie après 1980. La question des effets structurants ou non de l'autoroute sur les territoires ne se pose donc plus ou, du moins, pas dans les mêmes termes, alors que les observations sont encore faites pour y répondre. Par exemple, les bilans Loti sont préparés sur ce modèle.

Michel Savy : Le bilan Loti est prévu par l'article 14 de la loi d'orientation sur les transports intérieurs, qui prévoit que les grands projets doivent faire l'objet d'une évaluation *ex ante* et *ex post*.

Jean-Paul Laborie : Deuxième question, que je ne récuse pas, mais qui a perdu beaucoup de son actualité : l'enclavement et le désenclavement. Cette question n'est pas réglée. Tous ceux qui sont à plus de 30 kilomètres d'un échangeur emploient encore le terme d'enclavement. Mais aujourd'hui, ce n'est pas là que se situe le débat. Je rappelle qu'au niveau local, l'absence d'infrastructures rapides est toujours vécue comme une absence indue. Les élus locaux et les analystes du développement local trouvent toujours un exemple pour montrer qu'avec une autoroute, le territoire aurait un avantage supplémentaire. Et face à eux, il y a toujours des experts pour dire qu'une autoroute ne suffit pas pour développer un territoire et qu'il faut commencer par le développer avec ou sans autoroute. Le Sud-Ouest en a un magnifique exemple avec l'ouverture du tronçon Niort sur l'A-10. Les Bretons sont arrivés sur les pistes de ski des Pyrénées alors qu'on n'en avait jamais vus avant.

Avec 8 280 kilomètres 2005, l'irrigation du territoire n'est plus du tout la même.

Quelques précisions préalables :

- le trajet quotidien moyen d'un véhicule individuel est de 61 kilomètres. On emprunte d'abord les autoroutes pour des mobilités de courte distance. Le trajet moyen pour le fret est de 75 kilomètres.
- 18 000 emplois sont liés aux autoroutes.

- L'étude du réseau routier doit prendre en compte l'amélioration et les aménagements des voies secondaires de raccordement réalisées par les collectivités locales à partir des années 1990. Désormais le réseau irrigue beaucoup mieux le territoire parce que la réflexion sur la localisation des échangeurs et sur la jonction entre autoroutes, routes nationales et routes départementales s'est profondément modifié.
- Les impacts de l'autoroute ne peuvent plus être les mêmes dans un contexte économique transformé — croissance plus faible, portée plus par les services que par l'industrie —, avec une forte métropolisation du territoire.
- La mutation de la logistique s'est fortement accélérée dans les années 70 : organisation des flux à partir de plates-formes multimodales (les quatre cinquièmes des entreprises de logistique sont localisées à Paris, Lyon et Marseille).

Ce renouvellement des interrogations a justifié la vision portée sur ces questions et la représentation que nous en avons.

Des observations multiples

François Plassard, dans son ouvrage de 1977 sur les autoroutes et le développement régional, a fait considérablement avancer la réflexion en matière d'observation. Le Setra (service d'études techniques des routes et autoroutes) a développé ses propres observatoires sur les autoroutes A10, A40, A42 et A51. Il y a les bilans LOTI. S'y ajoutent les expériences d'observation lancées en 1985 sur l'autoroute A75 par la SAPRR avec l'Université de Clermont-Ferrand puis sur l'autoroute A 39 avec l'Université de Franche-Comté (la SAPRR finance la recherche et les observations, mais laisse la maîtrise d'ouvrage à l'État, qui définit les thèmes d'observation). Les monographies ainsi réalisées répondent à la question de savoir si l'autoroute produit du développement local. On a donc une accumulation de données qui a permis de mieux connaître les effets des autoroutes sur le territoire sur. Enfin, on retrouve les observatoires ASF : sur l'A 64 (Université de Pau), sur l'A 20 et l'A 66 (Université de Toulouse – Le Mirail), et sur l'A 89 (Université de Bordeaux).

Quand l'ASF nous a contactés, j'ai fait remarquer que des observatoires existaient depuis longtemps et qu'il n'était pas intéressant de renouveler ce qui avait déjà été fait. J'ai donc proposé de changer de méthode et de privilégier une vision globale. Nous avons tenté cette expérience sur une portion Brive – Montauban, en établissant des collaborations avec l'ensemble des producteurs d'informations, notamment la chambre de commerce qui a des fichiers complets d'entreprises et qui informe l'Université chaque fois qu'une entreprise se crée, change d'implantation... Nous avons pris des photographies aériennes et nous arrivons, avec l'aide de thésards, à repérer la construction de maisons et l'installation de commerces d'après la chaleur des couleurs enregistrées. Tout ce travail a permis de progresser dans l'observation, mais a aussi complètement modifié les données observées. Par exemple, nous avons constaté que l'évaluation des impacts sur la vie quotidienne des gens ou sur le fonctionnement des services supposait de modifier les méthodes d'appréhension de ce qu'est un axe routier rapide.

J'aborde avec prudence la question des observatoires environnementaux. J'ai refusé de faire un observatoire environnemental parce que je n'avais pas le courage de me confronter aux associations. Avec l'équipe dont nous disposons, il est, par exemple, impossible de vérifier que le nombre de

truites sous le pont de la Dordogne est le même qu'avant le début des travaux, ou de mesurer l'impact de l'autoroute sur les eaux dans les plis quartziques. Nous avons la compétence et les hydrologues pour le faire, mais pas la capacité en termes de charge de travail pour nous lancer dans cette observation. Or c'est un débat essentiel aujourd'hui. Par exemple, sur une portion de cette autoroute, une rivière a été détruite, et refaite à l'identique 2 kilomètres plus à l'Est. La question des observatoires environnementaux est ainsi plutôt réglée par les sociétés autoroutières en amont, puisqu'elles ont des cahiers des charges très stricts. Nous n'avons pas non plus développé l'observation des paysages, qui est abordée de façon très complexe dans les études préalables. Aujourd'hui, les tracés d'autoroutes sont calculés en fonction de rayons techniques, mais, également, en fonction de la vision du territoire qu'ils offrent et de l'attractivité touristique. Progressivement, les autoroutes tirent la question de l'observation sur autre chose que les effets sur le développement régional tels qu'ils étaient conçus au départ.

Les grands dogmes sur l'impact des infrastructures

1. Les effets immédiats

Parmi les effets immédiats, les gains d'accessibilité et de mobilité sont extraordinaires, avec cependant des limites. Tout à l'heure, Philippe Duron disait que si on créait une infrastructure supplémentaire pour désengorger une autoroute sujette aux embouteillages, on pourrait diminuer le trafic et obtenir des gains de temps. En fait, j'ai constaté que, dès qu'on crée un morceau d'autoroute, on a 20% de trafic supplémentaire juste après la mise en service et 40% en plus après 10 ans. On voit le même effet avec le TGV, même si les pourcentages ne sont pas les mêmes. L'offre de vitesse, de sécurité, de fiabilité des temps de trajet fait que la mise en service d'une portion d'autoroute provoque très vite un appel d'air dans la circulation locale. Sans parler des reports de trafic : avec l'ouverture de l'autoroute A 46, le trafic sur la RN20 s'est effondré entre 2002 et 2003 et s'est reporté sur l'autoroute. Il y avait 20 000 voitures par jour sur la nationale 20, il y en a aujourd'hui moins de 10 000.

Comme nous avons des autoroutes qui, par la loi, doublent les nationales, il ne faut pas s'attendre à des effets structurants extraordinaires puisque les améliorations des nationales ont déjà produit les effets structurants par rapport aux routes départementales il y a une quarantaine ou une cinquantaine d'années. Avec les nouvelles autoroutes, nous observons plus des déplacements à courte distance que des effets structurels régionaux. Nous sommes très intéressés par ces observations et nous avons la chance d'avoir le premier tronçon autoroutier qui ne double pas une nationale, à savoir l'A 66 Toulouse - Pamiers. Dans ce cas, nous avons constaté qu'il y a bien des effets structurants. Des établissements, essentiellement des entrepôts, se sont implantés près de ce tronçon. Mais c'est le seul exemple du genre que nous ayons. Il faut rappeler que les reports de trafic sont un élément essentiel. Les collectivités locales le savent bien pour les effets en termes de développement, notamment sur l'hôtellerie. Ces processus, pour être analysés, demandent une finesse d'observation extraordinaire. On les détecte mieux quand la nationale et l'autoroute ne passent pas dans la même commune. Avec les différentiels de taxe professionnelle, nous sommes alertés très vite. Mais quand elles sont dans la même commune, il est plus difficile de mesurer les effets.

Troisième effet immédiat : l'effet péage. La partie d'autoroute que nous observons est une autoroute à péage qui prolonge une grande partie d'autoroute gratuite. Nous observons beaucoup de sorties avant le péage.

Les autoroutes ont également des impacts de chantiers, qui représentent deux emplois par millions de francs selon les chiffres de l'ASF qui datent de six ou sept ans. Sur Brive- Montauban (A 20), les effets ont été immédiats : le chantier représentait 660 millions d'euros payés à 430 entreprises dont 241 régionales, ces dernières ayant reçu 140 millions d'euros d'investissements avec 1 900 salariés dont 500 dans les départements traversés. En outre, la taxe professionnelle versée par ASF sur le tronçon Montauban –Cahors est de 0,5 million d'euros, soit 10 000 euros par km. On comprend pourquoi les communes se battent pour avoir un échangeur.

2. Les effets à long terme

Parmi les effets à long terme, on trouve d'abord la création d'emplois. Pour chaque kilomètre d'autoroute, on considère que trois emplois directs sont créés. Il y a également des effets induits liés à la proximité des axes autoroutiers et des nationales. Dans un premier temps, lorsqu'un tracé d'autoroute était à l'étude, les échangeurs étaient généralement placés aux connexions avec les routes nationales ou départementales. La situation aujourd'hui est très différente et le sera encore plus avec la décentralisation des crédits vers les collectivités locales. Dans des départements comme le Lot ou l'Ariège, où les fonds transférés sont faibles, il n'y aura plus la variable d'ajustement de l'État qui pouvait intervenir très vite sur le futur échangeur pour compenser un éventuel retard de chantier. Désormais, les difficultés d'articulation entre l'autoroute et les réaménagements locaux sont à la charge des collectivités territoriales. Cela signifie que, très souvent, les collectivités locales valoriseront la présence d'une autoroute par une politique agressive et, même, concurrentielle d'aménagement de zones, d'équipements et de connexions des réseaux nationaux avec les réseaux locaux. Par exemple, Montauban a conduit toute une stratégie de développement au Nord de l'agglomération — grande zone industrielle, aménagement des voies départementales pour irriguer cette zone — parce que l'étude sur les effets structurants avait indiqué que la croissance viendrait du Nord et que la ville bénéficierait des retombées de la décentralisation. Or, le développement est venu au bout de cinq ans, et il est venu de Toulouse. La collectivité a donc dû aménager le Sud de l'agglomération Sud et fermer les zones d'activités du Nord.

Les autoroutes ont donc des effets décisifs sur l'aménagement local et entraînent des perturbations majeures sur les configurations locales. Prenons Albi : son développement économique d'Albi était lié à celui de Carmaux, au Nord. Avec l'autoroute, la ville d'Albi a été obligée d'installer ses grandes zones d'activité vers Toulouse, vers le Sud. Les effets de proximité des axes et les relocalisations perturbent énormément les configurations et les congruences de l'aménagement local, d'où la nécessité de prévoir l'adaptation des réseaux secondaires

On analyse l'impact des autoroutes à partir des localisations. On raisonne en stocks et on ne sait pas mesurer les flux. Mais un établissement ne se déplace pas parce qu'il y a une autoroute, il se déplace parce qu'il connaît une croissance, parce que son marché s'ouvre ou parce qu'on lui propose un terrain. Par exemple, à Cahors, il y a un effet vitrine classique le long de la nationale 20. Une fois l'autoroute construite, l'intercommunalité a construit une zone d'activité. De nouvelles entreprises se sont implantées lentement, essentiellement des entreprises de transport, dont une entreprise de

froid. C'est une implantation typique pour cette dernière entreprise parce qu'en se localisant près de l'autoroute, elle gagne vingt-cinq minutes et peut donc étendre considérablement son rayon d'action. Mais, dans mes travaux sur les petites villes, j'ai aussi observé une forte inertie des implantations. Les rayons de chalandise des villes n'ont pas bougé depuis trente ans, tout comme les déplacements des individus. Un bureau d'études qui travaille pour les grandes surfaces m'a indiqué qu'en quinze ans, la consommation dans les petites villes a augmenté d'un pourcentage à un chiffre, d'un pourcentage à deux chiffres dans les villes de 50 à 200 000 habitants et d'un pourcentage à trois chiffres dans les villes de plus de 300 000 habitants. Les flux sont les mêmes, mais on dépense plus dans certains lieux que dans d'autres. Il n'est donc pas suffisant d'observer les localisations.

Il faut aussi rappeler l'impact décisif des politiques d'accompagnement des collectivités territoriales. Que ce soit à la période où les effets structurants étaient forts parce que les autoroutes étaient peu nombreuses ou que ce soit aujourd'hui, la majorité des effets structurants des autoroutes sont liés à des initiatives d'aménagement d'aires d'activités. L'effet autoroute seul est difficile à isoler. Par exemple, le bassin d'emploi de Cahors a connu une croissance des emplois de 1%, localisés surtout dans la ville de Cahors. Cette croissance est liée à l'autoroute. Comme dans toutes les villes de cette taille en France, les jeunes déménageaient auparavant à l'âge de 19 ou 20 ans pour aller vers les grandes agglomérations. La proximité de l'autoroute permet de rester sur place tout en étudiant à Toulouse ou en travaillant dans la région. Or, il suffit que le seuil de départ définitif soit reculé de six mois pour qu'on constate un impact économique fort pour la ville. Nous avons recueilli ces informations auprès des agences immobilières. Mais nous sommes complètement démunis pour calculer ce genre d'impact, parce que les données de l'Insee n'en disent rien. Il faut quasiment faire une enquête anthropologique pour saisir ces effets.

L'effet de dynamique régionale est également décisif. L'autoroute survalorise le dynamisme des régions et accélère la différenciation des territoires : les territoires déjà dynamiques profitent plus de l'autoroute que les territoires atones qui sont traversés avec un effet tunnel important. Mais on a également du mal à mesurer cet effet.

3. Autoroute et développement régional

Deux thèses sont en présence sur le rôle de l'autoroute dans le développement régional. La première est celle de l'autoroute assimilée à une dotation économique supplémentaire, un facteur de production lié à l'accessibilité, à la vitesse et à la sécurité. La thèse défendue par Rémi Prudhomme est que la diffusion de la croissance par l'autoroute accroît la compétitivité et la productivité des entreprises. Outre le gain de temps, les processus de production sont fortement remis en cause à l'occasion des déménagements suscités par l'arrivée de l'autoroute. À l'inverse, la seconde thèse estime que l'effet de l'autoroute sur le développement est inexistant, voire négatif, que la polarisation est accentuée avec une accélération de la concentration et un effet tunnel dans les zones de transit.

J'ai poursuivi ces réflexions pour montrer que les autoroutes impulsent une nouvelle géographie, à l'origine de nouveaux paysages. Par exemple, 34 000 hectares ont été remembrés sur le tracé de l'A 71. Les milieux agricoles sont très bien organisés face à l'arrivée d'une autoroute, en particulier dans les régions d'irrigation. Près de Pamiers, l'autoroute est à 2 mètres au-dessus du sol pour laisser passer les canaux d'irrigation. Autre effet, à Montmarault, au centre de la France, l'autoroute a

permis de réduire des distances. La Sernam y a localisé son principal centre. Je rappelle que le réseau des autoroutes n'est pas un tracé, mais un schéma de nodalités qui ont des effets sur la géographie du territoire.

La vitesse a aussi des effets sur la géographie. En voici trois exemples :

- Le premier est l'effet diffus sur le tourisme en zone de faible densité. Dans une région comme la Franche-Comté, l'autoroute a accéléré la croissance de la fréquentation touristique par rapport à d'autres régions et a déporté les clientèles. La question importante est de savoir qui capte la valeur accrue ou supposée accrue par la présence de l'autoroute. Mais il y a une certaine incapacité à concevoir un effet diffus d'autoroute avec une fréquentation quotidienne sur des trajets assez courts et une fréquentation exceptionnelle liée à l'existence d'un site touristique mémorable. Comment distinguer les effets de diffusion et les effets d'attractivité ? Ces questions d'aménagement renvoient aussi à toute la signalétique du bord des autoroutes.
- Les mêmes questions se posent sur l'effet des échangeurs et de leurs aménagements, avec notamment l'effet vitrine. Quand un responsable de collectivité crée une zone d'activités, les entreprises les plus dynamiques veulent les terrains les mieux placés. Les collectivités locales doivent donc avoir la capacité de bloquer les meilleurs terrains pour vendre les terrains situés à l'arrière. On est toujours dans la contradiction entre effet d'attraction et effet de diffusion. Il n'y a pas d'autoroute qui permette de résoudre cette contradiction. Elle existe dès les années 70 dans les zones d'activités, par exemple autour de la région lyonnaise.
- Le troisième exemple d'effet est celui de la traversée sans regard, avec les effets de nuisance sur le paysage. Les demandes sont contradictoires : d'un côté, les gens veulent des murs anti-bruits pour limiter les nuisances de l'autoroute, mais de l'autre, ils veulent que la beauté du paysage reste visible.

IV. L'autoroute comme outil de métropolisation

C'est à mes yeux l'effet essentiel des autoroutes aujourd'hui. Tout ce que nous observons sur les autoroutes montre une diffusion à partir d'une métropole régionale, en périphérie, en fonction des opportunités foncières et, surtout, en fonction de l'offre des collectivités locales. Par exemple, une carte de la région madrilène montre la diffusion à partir de Madrid des établissements en fonction du nombre d'emplois. On voit bien le dessin des autoroutes qui prennent en écharpe la région madrilène et recomposent de façon importante le tissu économique avec des relocalisations qui concernent tous les niveaux de tailles d'établissements. Nous avons étudié plusieurs métropoles du Sud de l'Europe. Aussi bien à Montpellier, Toulouse, Bordeaux, qu'à Barcelone, Madrid, Porto et Lisbonne, il n'y a pas de localisation d'activités à moins de 5 kilomètres d'un échangeur d'autoroute. Ce desserrement des activités se fait suivant des règles classiques : à 50 kilomètres d'une ville de 500 000 habitants apparaissent d'abord les entrepôts, puis quelques entreprises de transformation, puis une requalification progressive de l'espace. Ainsi, on peut indiquer à une collectivité locale située à 50 kilomètres d'une métropole comment elle doit aménager sa zone d'activités : priorité aux entrepôts, sachant qu'il faut attendre cinq ou six ans pour voir s'installer une industrie vraiment industrialisante avec des emplois qualifiés et pour que le flot du desserrement arrive.

Aujourd'hui, l'effet autoroute, par la diffusion de la métropolisation et de la tache urbaine, est un vrai outil d'aménagement du territoire. Doit-on garder les péages à la sortie des villes ou les enlever pour permettre une dissémination encore plus forte ? Ce sont des décisions de politiques d'aménagement. Une carte montrant d'où viennent les gens qui se sont installés dans le périmètre de Toulouse recoupe clairement les axes autoroutiers. L'autoroute est un vecteur de l'étalement urbain.

Georges Dubrez : À vous écouter, j'ai l'impression que tout ce que vous expliquez part d'observations d'ouvrages déjà créés. Dans une collectivité, ce questionnement se fait aussi en amont. Je travaille au Conseil général du Loiret, où nous abordons cette question puisque nous attendons l'autoroute A 19. Nous voulons faire un travail prospectif pour savoir comment appréhender l'impact de cette nouvelle autoroute et comment guider les acteurs publics dans une politique anticipatrice d'aménagement du territoire en termes fonciers, en termes d'équipements publics et de logement... Dans quelle mesure vos travaux vous permettent-ils de proposer des pistes prospectives ?

JPL : Pour vous répondre, je dois faire appel à d'autres types d'analyses. Nous avons une connaissance assez approfondie de la façon dont se fait le desserrement des activités. Les établissements quittent rarement l'axe sur lequel ils sont installés puisque leurs salariés et leurs sous-traitants sont sur le même axe. Les règles de localisation d'un établissement, en fonction de son organisation de travail et des qualifications de ses salariés, sont assez précises. Plus on va vers la périphérie, plus il y a appauvrissement de la complexité des tâches, avec les entrepôts en lointaine périphérie. Les modèles prospectifs sont connus, mais quand il y a une rupture dans le temps qui ne suit pas la rupture dans l'espace — c'est-à-dire quand l'autoroute n'est pas parallèle à l'ancienne nationale —, il faut aussi tenir compte du point d'origine du nouvel axe : la situation est différente selon que l'on part d'une zone dynamique ou non. Aujourd'hui, certains cabinets d'études ont bien intégré cette analyse prospective et sont capables de donner non des vérités, mais des approximations assez fondées sur la façon dont se fait le desserrement. L'autre question importante est la propagation de la hausse des valeurs foncières.

Je dois préciser que ma présentation est très influencée par mon origine géographique. Je travaille sur des régions à faible densité où, quand on quitte l'autoroute, on a un gain net de temps qu'on valorise. On gagne 15 minutes de temps de trajet et on sait que quand on sort de l'autoroute, en roulant à 90 km/h, on gagne 40 kilomètres en desserrement. En revanche, en région lyonnaise ou parisienne, une fois qu'on a quitté l'échangeur, on retrouve une circulation ralentie. Mes conclusions ne sont pas aussi valables dans des zones très denses.

Philippe Moreau : le schéma routier breton n'a pas d'autoroute, mais seulement des routes à quatre voies. Cela n'a pas empêché un fort dynamisme régional qui a fait des Pays de la Loire la quatrième région industrielle de France. Ce dynamisme persiste et nous vivons la crise mondiale de manière moindre que les autres régions. En dehors de l'aspect financier, qu'est-ce qu'apporte l'autoroute par rapport à un plan routier comme celui de la Bretagne ? Est-ce que ce n'est pas un moyen déguisé de récupérer de l'argent que l'État ne serait pas capable de demander ?

JPL : Votre question demanderait beaucoup d'éclairages. Il faut se souvenir du bond provoqué par la création de ce réseau de deux fois deux voies par rapport à la situation antérieure. L'avantage comparatif a été colossal. Ce réseau routier breton représentait un avantage décisif en termes de

circulation par rapport aux régions non équipées et qui ont attendu les autoroutes. Votre question aurait dû être posée dans toutes les régions à l'époque où ce réseau a été fait en Bretagne. Aujourd'hui, l'avantage comparatif par rapport aux 8 500 kilomètres d'autoroutes existants est nettement moins fort. Votre question est importante car elle va à nouveau se poser pour les deuxièmes contournements de villes qui sont programmés partout, mais dans des termes différents. Si on fait des routes à deux fois deux voies à 60 km d'une métropole, qu'elles soient ou non des autoroutes, on pourra demander des échangeurs tous les deux kilomètres et on accélèrera la péri-urbanisation. Le rêve français de la ville à la campagne se réalisera peut-être de la sorte, mais il coûte très cher en termes d'urbanisation et de migrations pendulaires. En revanche, il faut un trafic suffisamment important pour programmer des contournements autoroutiers à péage. Dans de nombreuses métropoles françaises, le débat est en train de surgir : puisque le premier anneau est saturé, que va-t-on faire comme deuxième anneau ? Le péage sera-t-il dissuasif ? Je n'ai pas de réponse.

Michel Savy : Tout l'effet d'urbanisation tient alors au péage, à l'effet tunnel et au nombre d'échangeurs. Le contournement occidental de Bordeaux est un très bon exemple. Aura-t-il un effet de dédensification accru ou aura-t-il un effet de contournement, séparant les trafics de transit des trafics intra-métropolitains ?

JPL : Le gros avantage du réseau autoroutier breton est qu'on n'a pas pu le faire le long de la côte, ce qui l'a préservée. La géographie a offert une chance à la Bretagne.

Marc Censi : Vous avez montré une tendance générale à l'étalement des métropoles le long des réseaux routiers, ces métropoles absorbant progressivement dans leurs logiques les villes les plus proches. Lors du premier séminaire de l'lhedate, nous avons eu un débat sur les villes compactes pour éviter l'allongement non maîtrisé des temps de déplacement. Par ailleurs, il faut souligner que le phénomène de contournement n'est pas réservé aux grandes métropoles. Dans la plupart des villes moyennes, une rocade a été faite pour éviter à la route nationale d'autrefois de passer en centre-ville. Cette rocade a tendance à se transformer en autoroute, ce qui est mal vu des populations qui souhaitent un contournement plus lointain. On tombe alors sur un autre problème, très préoccupant pour les élus locaux qui ont en charge tous les documents d'urbanisme. L'organisation de l'espace dépend énormément de ces infrastructures autoroutières dont on n'arrive pas à connaître les tracés avec des délais d'anticipation suffisants pour générer des documents d'urbanisme cohérents avec ces futurs tracés. C'est catastrophique. Vous avez dit que Montauban a été obligé de modifier l'implantation de sa zone d'activités. Le même problème s'est posé à Albi et à Rodez parce que nous n'avons pas pu connaître suffisamment à l'avance les intentions de l'État sur les contournements et sur les passages autoroutiers.

Michel Savy : Est-ce que vous pensez qu'on construit trop vite ces autoroutes ?

Marc Censi : Non, mais on ne les décide pas assez vite. Nous ne disposons pas d'un schéma suffisamment tôt. Par exemple, l'A 88 près de Rodez s'est tout doucement transformée en autoroute, par des conceptions progressives qui l'ont fait passer de façon incrémentale de la route nationale à l'autoroute. Aujourd'hui, on se rend compte que, pour rejoindre l'A 75 depuis certaines localisations, le tracé est absurde. Si la conception avait été dès l'origine de créer un réseau autoroutier, il y a un point à partir duquel on aurait pu aller directement en direction du viaduc de

Millau. Or le raisonnement incrémental qui a été fait le long de la route existante conduit petit à petit à une série d'aberrations dans lesquelles on continue de s'enfoncer.

Alain Garcia : Il est vrai que, pour aller à Rodez, on ne sait plus par quel bout approcher. La situation est différente à Montauban : on savait qu'il y aurait une autoroute et qu'elle ferait la connexion avec Toulouse. Il était facile de deviner où elle serait.

JPL : Je pense qu'aujourd'hui, le souhait des Français d'être propriétaire d'une maison individuelle ne peut être combattu. Le projet d'un jeune ménage est d'accéder à la propriété et le foncier est moins cher en périphérie. Il faut attendre que les enfants aient entre 16 et 18 ans pour que le ménage mesure les coûts sociaux et les coûts culturels que cette installation périurbaine représente. Mais cela fait 16 ans de vie paradisiaque. Cette tendance est due à l'émiettement de la propriété, au fait que les collectivités locales sont maîtres de leur territoire et que le problème politique de la dissémination n'est pas posé. Sur une agglomération comme Toulouse ou Bordeaux, cela ne fait jamais, sur une période de dix ans, que quatorze familles qui s'installent par commune. Je suis persuadé que, pour un développement durable, il faut maîtriser la croissance des villes et aller vers la ville compacte. Mais je constate que les modes de vie de la plupart des gens sont très décalés par rapport à cet objectif à atteindre.

Michel Savy : Il pourra peut-être être atteint avec le litre de carburant à 3 euros.

Q : Je voudrais intervenir en complément de ce qu'a dit Marc Censi. Le problème autoroutier est que toutes les autoroutes faites suivant le dernier schéma, qui date de 1992, étaient des autoroutes interurbaines. La plupart du temps, elles se sont raccordées à des rocade mêlant le trafic de transit au le trafic de desserte locale. Au niveau des infrastructures autoroutières, les schémas de service ne comprennent quasiment que des contournements de grandes villes. Si l'État avait fait des projets d'intérêt général et avait réservé des emprises foncières, il n'y aurait pas de problème. On est toujours dans la même logique : pas de réserve foncière, mitage et des difficultés pour poursuivre.

Pierre Veltz : Il ressort de votre intervention qu'il y a deux visions des autoroutes : celle de l'autoroute comme lien de longue et moyenne distance et celle d'effets qui sont essentiellement des effets locaux, en particulier dans les grandes zones métropolitaines. On a, certes, fait des progrès, mais je crois qu'on est toujours sur une philosophie de l'autoroute comme moyen de déplacement à longue distance et qu'on n'a pas « urbanisé » la réflexion sur l'autoroute. J'aimerais savoir si vous avez fait des observations sur les effets sur le marché foncier. En effet, une autoroute est un moyen de déplacement, mais c'est aussi une formidable machine à ouvrir du foncier dans les périphéries des villes. De ce point de vue, il n'est pas sûr qu'une voie expresse avec sortie tous les kilomètres accentue l'étalement. Ce qui accentue l'étalement est plutôt le fait d'avoir un échangeur tous les 10 kilomètres, ce qui constitue des noyaux dans des zones peu denses où les gens s'éparpillent dans les petits villages. Si on avait une philosophie organisée prenant en compte à la fois l'aspect foncier et la mécanique de construction, dans laquelle il faut inclure les procédures de délivrance des permis de construire, les choses seraient mieux pensées et on pourrait résoudre le problème de l'étalement urbain.

JPL : On est à deux niveaux d'échelle des problèmes et on ne sait pas séparer le traitement de ces niveaux d'échelle. Mais il ne faut pas uniquement avoir une attitude technicienne. Je pense que, dans

les auréoles de dissémination entre les métropoles, la qualité des villages s'est améliorée. On a des photos de ces villages d'il y a vingt ou vingt-cinq ans et de l'état dans lequel ils étaient. Aujourd'hui, avec l'arrivée d'une nouvelle population permise par la présence d'autoroutes, la totalité du bâti ancien a été rénové à 100 kilomètres autour des villes, des services sont revenus dans ces villages, des écoles ont été rouvertes. Barcelone est une ville qui surprend parce qu'elle a un modèle d'urbanisme très différent, façon œuf sur le plat : un centre dense (le jaune d'œuf), un espace constructif (le blanc d'œuf), et tout le reste inconstructible. Les effets autoroutiers y sont très différents, beaucoup plus concentrés et organisés.

Michel Savy : La maîtrise du sol est cruciale pour faire la différence.