

Autoroute A43

Autoroute de la Maurienne



Bilan LOTI des effets socio-économiques de l'autoroute

Autoroute A43

Autoroute de la Maurienne

Bilan LOTI des effets socio-économiques de l'autoroute

Maîtrise d'ouvrage – Conduite d'opération



SFTRF

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU TUNNEL DU
FREJUS**

Bureau d'étude



EGIS FRANCE

**78, rue de la Villette
F-69425 LYON CEDEX 03
www.egis-france.fr**

TABLE DES MATIERES

AUTOROUTE A43 1

AUTOROUTE DE LA MAURIENNE 1

1- PRESENTATION GENERALE DU BILAN DES EFFETS SOCIO-ECONOMIQUES DE L’AUTOROUTE A43..... 8

1.1- CADRE REGLEMENTAIRE ET OBJECTIFS DU BILAN LOTI 8

1.2- PRESENTATION DE L’AUTOROUTE A43 9

1.2.1 *Présentation générale*..... 9

1.2.2 *Date de mise en service* 9

1.2.3 *Historique des décisions d’aménagement* 9

1.2.4 *Objectifs et intérêt de l’aménagement*..... 9

1.3- PRESENTATION GENERALE DE L’AIRE D’ETUDE ET DES PRINCIPAUX FAITS SUR LA PERIODE 1997-2006 10

1.4- METHODOLOGIE GENERALE ET ORGANISATION DU BILAN LOTI..... 12

1.4.1 *L’Observatoire socio-économique et des transports de l’autoroute de la Maurienne* 12

1.4.2 *Thèmes traités et méthodologie du Bilan LOTI*..... 12

2- LES EFFETS DE L’AUTOROUTE A43 SUR LA CIRCULATION ROUTIERE ET SUR LES TRANSPORTS 14

2.1- LES TRAFICS ROUTIERS 15

2.1.1 *Méthodologie*..... 15

2.1.2 *Les trafics sur A43*..... 16

2.1.2.1 *Trafics moyens journaliers annuels* 16

2.1.2.2 *Trafics moyens journaliers mensuels* 17

2.1.2.3 *Trafics estival et hivernal*..... 18

2.1.2.4 *Trafics journaliers sur une semaine* 19

2.1.2.5 *Rappel des prévisions du dossier DUP* 20

2.1.2.6 *Comparaison des trafics prévus et observés sur A43 et analyse des éventuels écarts* 21

2.1.3 *Les trafics sur la RD1006*..... 23

2.1.3.1 *Trafics moyens journaliers annuels* 23

2.1.3.2 *Trafics journaliers sur une semaine* 23

2.1.3.3 *Rappel des prévisions du dossier DUP* 24

2.1.3.4 *Comparaison des trafics prévus et observés et analyse des écarts sur la RD1006* 24

2.2- LA SECURITE ROUTIERE..... 25

2.2.1 *Méthodologie*..... 25

2.2.2 *L’accidentologie sur A43* 25

2.2.2.1 *Les grandes tendances de l’évolution de la sécurité routière* 25

2.2.2.2 *Comparaison des performances d’A43 avec les grands indicateurs nationaux* 26

2.2.3 *L’accidentologie sur la RD1006* 26

2.2.3.1 *Les grandes tendances de l’évolution de la sécurité routière* 26

2.2.3.2 *Comparaison des performances de la RD1006 avec les grands indicateurs nationaux*..... 27

2.2.4 *L’accidentologie sur le corridor A43-RD1006 et les accidents évités grâce à A43* 27

2.2.4.1 *L’accidentologie sur le corridor A43-RD1006* 27

2.2.4.2 *Les accidents évités par A43* 27

2.2.4.3 *Les performances d’accidentologie prévues* 28

2.2.4.4 *Comparaison des performances d’accidentologie prévues et observées et explication des écarts* 28

2.3- LES TEMPS DE PARCOURS..... 29

2.3.1 *Méthodologie*..... 29

2.3.2	Comparaison des temps de parcours prévus et mesurés.....	29
2.4-	LE NIVEAU DE SATISFACTION DES USAGERS	29
2.4.1	Méthodologie.....	29
2.4.2	La satisfaction des usagers d'A43.....	29
2.5-	LA CONGESTION.....	30
2.5.1	Méthodologie.....	30
2.5.2	Les encombrements sur A43 et la RD1006	30
2.5.2.1	Variation mensuelle des encombrements	30
2.5.2.2	Régulation des PL au Tunnel du Fréjus.....	31
2.5.3	Rappel des prévisions du dossier DUP	31
2.5.4	La comparaison des effets prévus et observés et l'analyse des écarts.....	31
2.6-	SYNTHESE	32
3-	L'ECONOMIE DE L'OPERATION	33
3.1-	LES COUTS DE CONSTRUCTION	34
3.1.1	Rappel des prévisions du dossier DUP	34
3.1.2	Les coûts constatés	34
3.1.3	Rapprochement entre prévisions et réalisations	35
3.2-	LES COUTS D'EXPLOITATION.....	35
3.2.1	Les prévisions du dossier DUP	35
3.2.2	Les coûts constatés	35
3.2.3	Comparaison entre coûts prévus et coûts constatés.....	36
3.3-	LA RENTABILITE SOCIO-ECONOMIQUE POUR LA COLLECTIVITE	36
3.3.1	Principes généraux et définitions.....	36
3.3.1.1	La démarche générale	36
3.3.1.2	L'évolution des méthodes d'évaluation.....	37
3.3.2	Bilan socio-économique prévisionnel / Ex-Ante (1986).....	37
3.3.2.1	Les hypothèses du dossier DUP	37
3.3.2.2	Le bilan pour les usagers	37
3.3.2.3	Les gains liés à la sécurité routière.....	38
3.3.2.4	Le bilan pour le concessionnaire	38
3.3.2.5	Le bilan pour la puissance publique	38
3.3.2.6	Le bilan pour la collectivité dans son ensemble.....	39
3.3.2.7	Indicateurs de rentabilité	39
3.3.2.8	La rentabilité économique prévue.....	39
3.3.3	Bilan socio-économique a posteriori / Ex-Post (1986).....	41
3.3.3.1	Modalités de calcul a posteriori.....	41
3.3.3.2	Le bilan des usagers	41
3.3.3.3	Les gains liés à la sécurité routière.....	41
3.3.3.4	Le bilan pour le concessionnaire	41
3.3.3.5	Le bilan pour la puissance publique	41
3.3.3.6	Le bilan pour la collectivité.....	41
3.3.3.7	Indicateurs de rentabilité	42
3.3.3.8	Résultats et comparaison avec le bilan prévisionnel	42
3.3.4	Bilan socio-économique a posteriori / Ex-Post (2004).....	43
3.3.4.1	Modalités de calcul a posteriori.....	43
3.3.4.2	Le bilan des usagers	43
3.3.4.3	Les gains liés à la sécurité routière.....	44
3.3.4.4	Les gains liés à l'environnement	44
3.3.4.5	Le bilan pour le concessionnaire	44

3.3.4.6	Le bilan pour la puissance publique	44
3.3.4.7	Le bilan pour la collectivité.....	44
3.3.4.8	Indicateurs de rentabilité	45
3.4-	LA RENTABILITE FINANCIERE POUR LE CONCESSIONNAIRE	46
3.4.1	Les prévisions du dossier DUP	46
3.4.2	Bilan a posteriori des coûts et des recettes	46
3.4.2.1	Les coûts observés.....	46
3.4.2.2	Les recettes observées	47
3.4.2.3	Bilans coûts / recettes.....	47
3.4.3	Rapprochement entre prévisions et réalisations	47
4-	LES EFFETS SUR L'ECONOMIE LOCALE ET LES TERRITOIRES.....	48
4.1-	LE RESSENTI DES ACTEURS LOCAUX	49
4.1.1	Méthodologie.....	49
4.1.2	Résultats	49
4.2-	LES ACTIVITES ECONOMIQUES.....	51
4.2.1	L'économie générale	51
4.2.1.1	Méthodologie.....	51
4.2.1.2	Evolution économique générale de la Maurienne.....	51
4.2.1.3	Evolution du tissu d'établissements	55
4.2.1.4	Effets d'A43 sur l'économie générale	57
4.2.1.5	Rappel des prévisions du dossier DUP.....	58
4.2.1.6	Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts	58
4.2.2	Les effets du chantier.....	59
4.2.2.1	Méthodologie.....	59
4.2.2.2	Effets du chantier sur l'emploi global.....	60
4.2.2.3	Effets du chantier sur les entreprises du BTP et l'hébergement	61
4.2.2.4	Rappel des prévisions du dossier DUP	63
4.2.2.5	Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts	63
4.2.3	L'agriculture	64
4.2.3.1	Méthodologie.....	64
4.2.3.2	Evolution de l'activité agricole	64
4.2.3.3	Effets d'A43 sur l'activité agricole	69
4.2.3.4	Rappel des prévisions du dossier DUP	71
4.2.3.5	Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts	71
4.2.4	L'industrie et les zones d'activités	72
4.2.4.1	Méthodologie.....	72
4.2.4.2	Evolution du tissu industriel.....	72
4.2.4.3	Les effets d'A43 sur le secteur industriel et les zones d'activités	74
4.2.4.4	Rappel des prévisions du dossier DUP	75
4.2.4.5	Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts	75
4.2.5	Les commerces	78
4.2.5.1	Méthodologie.....	78
4.2.5.2	Evolution du tissu commercial	78
4.2.5.3	Effets d'A43 sur les commerces.....	79
4.2.5.4	Rappel des prévisions du dossier DUP	80
4.2.5.5	Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts	80
4.2.6	Le tourisme et les activités de loisirs.....	82
4.2.6.1	Méthodologie.....	82
4.2.6.2	Présentation de l'activité touristique et des activités de loisirs.....	82

4.2.6.3	<i>Effets d'A43 sur le tourisme et les activités de loisirs</i>	84
4.2.6.4	<i>Rappel des prévisions du dossier DUP</i>	85
4.2.6.5	<i>Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts</i>	85
4.3-	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET ORGANISATION DE L'ESPACE.....	87
4.3.1	<i>Aménagement du territoire, organisation de l'espace et mesures d'accompagnement</i>	87
4.3.1.1	<i>Méthodologie</i>	87
4.3.1.2	<i>Evolution générale du territoire et des mesures d'accompagnement</i>	87
4.3.1.3	<i>Effets d'A43 sur l'aménagement du territoire, l'organisation de l'espace et les mesures d'accompagnement</i>	89
4.3.1.4	<i>Rappel des prévisions du dossier DUP</i>	90
4.3.1.5	<i>Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts</i>	91
4.3.2	<i>Population et logement</i>	91
4.3.2.1	<i>Méthodologie</i>	91
4.3.2.2	<i>Evolution de la population et du logement</i>	91
4.3.2.3	<i>Effets d'A43 sur la population et le logement</i>	95
4.3.2.4	<i>Rappel des prévisions du dossier DUP</i>	95
4.3.2.5	<i>Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts</i>	96
4.3.3	<i>Richesse de la Maurienne</i>	97
4.3.3.1	<i>Méthodologie</i>	97
4.3.3.2	<i>Effets d'A43 sur la richesse de la Maurienne</i>	97
4.3.3.3	<i>Rappel des prévisions du dossier DUP</i>	99
4.3.3.4	<i>Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts</i>	99
5-	ANNEXES.....	100
5.1-	QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX MAIRES DES COMMUNES CONCERNEES PAR L'ENQUETE PREALABLE A LA DUP.....	101

AVERTISSEMENT

**La période considérée dans le présent rapport s'est arrêtée à l'année 2006 comprise.
Dans ce contexte, l'étude ne tient bien entendu nullement compte de la chute sensible des trafics depuis juillet 2008 et de ses conséquences.**

Table des sigles

AOC	Appellation d’origine contrôlée
ATD	Agence touristique départementale
BET	Bureau d’études François Marchand
BPV	Barrière pleine voie
BTP	Bâtiment travaux publics
CCI	Chambre de commerce et d’industrie
CDA	Centre départemental d’assiette
CDES	Cellule départementale d’exploitation et de sécurité ; relevant des DDE (directions départementales de l’équipement) jusqu’à fin 2006, ces services sont désormais passés sous l’autorité des départements
CDRA	Contrat de développement Rhône Alpes
CETE	Centre d’études techniques de l’équipement
CG	Conseil Général
CIADT	Comité interministériel à l’aménagement du territoire
DDE	Direction départementale de l’équipement
DGF	Dotation globale de fonctionnement
DRE	Direction régionale de l’équipement
DUP	Déclaration d’Utilité Publique
F	Francs
GAEC	Groupement agricole d’exploitation en commun
Ha	Hectare
HT	Hors Taxes
IGP	Indication géographique protégée
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
KF	Kilos Francs (abréviation normalisée pour « millier de francs »)
KM	Kilomètre
LOTI	Loi d’orientation des transports intérieurs
OPAH	Opération programmée d’amélioration de l’habitat
PAO	Population active occupée
PAC	Politique agricole commune
PL	poids lourd
PLU	Plan local d’urbanisme
PME	Petites et moyennes entreprises
POS	Plan d’occupation des sols

RD	Route Départementale
RN	Route nationale
RGA	Recensement général agricole
RGP	Recensement général de la population
SAFER	Société d’aménagement foncier et d’établissement rural
SAU	Surface Agricole Utilisée
SFTRF	Société française du tunnel routier du Fréjus
SITADEL	Système d’information et de traitement automatisé des données élémentaires sur les logements et les locaux
SIVOM	Syndicat intercommunal à vocation multiple
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer
SNTF	Syndicat national des téléphériques de France
SPM	Syndicat du Pays de Maurienne
STH	Surface Toujours en Herbe
TIPP	Taxe intérieure sur les produits pétroliers
TMJA	Trafic moyen journalier annuel (trafic total annuel divisé par le nombre de jours que comporte l’année en question)
TMJH	Trafic moyen journalier d’hiver (trafic total des mois de février et mars divisé par 59 jours) ; il peut être « un sens de circulation » ou « deux sens confondus »
TMJM	Trafic moyen journalier mensuel (trafic total mensuel divisé par le nombre de jours que comporte le mois en question)
TMJE	Trafic moyen journalier estival (trafic total de la période juillet-août divisé par le nombre de jours que comporte cette période, c’est-à-dire 62)
TP	Taxe Professionnelle
TTC	Toutes Taxes Comprises
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
UNEDIC	Union nationale interprofessionnelle pour l’emploi dans l’industrie et le commerce
VL	Véhicule léger
ZA	Zone d'Activités
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZE	Zone d’emploi
ZI	Zone Industrielle
ZL	Zone logistique
ZRR	Zone de revitalisation rurale

1- Présentation générale du bilan des effets socio-économiques de l'autoroute A43

1.1 – CADRE REGLEMENTAIRE ET OBJECTIFS DU BILAN LOTI

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 prévoit que les grands projets d'infrastructures fassent l'objet, avant adoption définitive, d'une évaluation de leurs effets sur le plan économique et social, puis après réalisation, d'un bilan des résultats effectifs.

La circulaire du 15 décembre 1992 sur les grands projets d'infrastructures, dite circulaire « Bianco », a élargi la pratique du bilan au domaine de l'environnement.

Le présent document constitue le bilan socio-économique de l'autoroute A43, établi sous la maîtrise d'ouvrage de la société SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus).

Il présente **les principaux effets de la mise en service de l'autoroute dans le domaine économique et social.**

Il s'agit donc, a posteriori, d'estimer qualitativement et si possible quantitativement les effets de l'opération dans les domaines économiques et sociaux. Puis de les rapprocher avec les prévisions qui avaient été formulées dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (ci-après « dossier DUP »). Le Bilan vise enfin à expliquer les éventuels écarts constatés entre effets observés et effets prévus.

1.2- PRESENTATION DE L'AUTOROUTE A43

1.2.1 Présentation générale

L'autoroute A43, appelée « Autoroute de la Maurienne », relie Aiton au Tunnel du Fréjus, dans le département de la Savoie.

Elle représente un linéaire de 63,5 km et compte 7 diffuseurs.

1.2.2 Date de mise en service

La mise en service d'A43 s'est faite en trois étapes (cf. carte page suivante), sur une période de trois ans et demi, de janvier 1997 à juillet 2000 :

- La section Aiton – Sainte-Marie-de-Cuines a été ouverte en janvier 1997,
- La section Sainte-Marie-de-Cuines – Saint-Michel de Maurienne a été ouverte en janvier 1998,
- La section Saint-Michel-de-Maurienne – Le Freney a été ouverte en juillet 2000.

1.2.3 Historique des décisions d'aménagement

- 17 novembre 1988 : Avis favorable du CIADT pour un parti d'aménagement autoroutier
- Décembre 1988 à Janvier 1989 : Consultation des élus sur le parti d'aménagement
- 05 novembre 1990 : le Schéma Directeur Routier National adopté par le CIADT a retenu la construction d'une autoroute concédée entre le diffuseur d'Aiton et le diffuseur du Freney au pied de la rampe terminale d'accès au Tunnel routier du Fréjus
- 17 Mars 1991 : Approbation par Décision s Ministérielles de l'APS de l'autoroute de la Maurienne
- 17 novembre 1992 : Déclaration d'Utilité Publique relative à la section Pont d'Aiton – Le Freney

1.2.4 Objectifs et intérêt de l'aménagement

Le dossier d'enquête préalable à la DUP présente trois intérêts majeurs de l'aménagement de l'A43 :

Au niveau national et international

En 1992, lors de la réalisation du dossier d'enquête préalable à la DUP, la Vallée de la Maurienne apparaissait ainsi comme le dernier maillon de la liaison transalpine ne bénéficiant pas d'une infrastructure moderne.

Dans ce contexte, la réalisation de ce dernier maillon revêtait une importance toute particulière en vue d'assurer une continuité de l'axe autoroutier d'intérêt international entre Europe du Nord et Europe du Bassin Méditerranéen du Sud-est. C'était particulièrement vrai pour le transport des marchandises, appelé à se développer dans la perspective du Grand Marché Européen, en s'appuyant sur des itinéraires rapides et sûrs.

Au niveau régional et local

La région Rhône-Alpes entendait bénéficier des retombées d'un axe routier moderne qui la mettrait aux portes des pôles industriels et financiers de l'Italie du Nord.

L'amélioration des communications routières avec les pôles économiques alentours, également générateurs de clientèle touristique devait pouvoir favoriser fortement le développement de la Maurienne.

Enfin, la nouvelle infrastructure devait également avoir un effet "vitrine" non négligeable, pouvant servir d'atout aux collectivités locales dans leur développement de zones d'activités.

Pour le trafic routier

Le trafic qui s'élevait à 12 500 véh/jour en moyenne journalière annuelle dont près de 3000 poids lourds s'écoulait difficilement sur la RN6.

L'insécurité ressentie fortement par les habitants, usagers de la RN6, était proche du seuil d'intolérance. Les difficultés de circulation étaient susceptibles de provoquer le report d'une partie du trafic poids lourds du Tunnel du Fréjus sur un autre itinéraire de franchissement mieux équipé.

La mise en service d'une infrastructure moderne était de nature à :

- Apporter des solutions à l'insécurité de l'époque,
- Résorber les difficultés d'écoulement des trafics poids lourds et des trafics de pointe aux périodes d'affluence des vacanciers,
- Réduire notablement les temps de parcours,
- Accroître la fréquentation au Tunnel Routier du Fréjus et rendre attractif un itinéraire qui se situait sur le plus court chemin pour relier Lyon-Turin,
- Rendre homogène la liaison franco-italienne par le Tunnel du Fréjus,
- Décharger la RN6 de la quasi totalité du trafic de transit, et pouvoir lui redonner un rôle de desserte locale et de liaison à moyenne distance,
- Réduire les nuisances sonores pour les habitants des agglomérations riveraines de la RN6 (Aiguebelle, Epierre, la Chambre, Pontamafrey et Saint-Julien-Mont-Denis).

1.3- PRESENTATION GENERALE DE L'AIRE D'ETUDE ET DES PRINCIPAUX FAITS SUR LA PERIODE 1997-2006

Composée d'une soixantaine de communes, étalée sur 120 kilomètres et répartie entre 300 et 3200 mètres d'altitude, la vallée de la Maurienne est un territoire de montagne fortement déterminé par sa position géographique.

Ainsi est-il écrit dans l'une des toutes premières pages de la Charte du Pays de Maurienne :

« Voie majeure de liaison transalpine aujourd'hui traversée par de grandes voies routières, autoroutières et par une ligne de chemin de fer internationale, la Maurienne est l'un des grands passages stratégiques vers l'Italie vis le col de Mont-Cenis et surtout le tunnel du Fréjus, qui rend directe la liaison autoroutière Lyon-Turin.

Elle se situe de fait dans une continuité naturelle avec le Sillon Alpin (Combe de Savoie et Grésivaudan) et l'ensemble de la région Rhône-Alpes.

Ces réalisations d'infrastructures, et plus particulièrement celle de l'autoroute (1998-2000) ont participé à l'ouverture et au développement de la Maurienne.

La vallée est une entité complexe et diversifiée qui s'organise selon deux logiques complémentaires :

- « Une structuration horizontale qui découpe l'étendue de la vallée en trois principaux sous-bassins :
 - La basse-Maurienne constitue l'entrée de la vallée et est en partie sous l'influence des bassins chambérien et albertvillois.
 - La moyenne-Maurienne, autour du pôle de Saint-Jean-de-Maurienne et des pôles secondaires de La Chambre, Saint-Michel-de-Maurienne et de Modane, représente le cœur de vallée.
 - La haute-Maurienne, définie à l'échelle de la communauté de communes de Haute-Maurienne Vanoise, se compose de villages de montagne et d'alpages, situés dans l'aire du Parc National de la Vanoise.
- « Une structuration verticale qui témoigne d'une organisation particulière des activités en fonction de l'altitude :
 - Le fond de vallée sur lequel s'est développée au siècle dernier une industrie lourde fondée sur l'énergie hydroélectrique et qui concentre l'essentiel des pôles urbains et de services.
 - Des versants résidentiels situés en zone de moyenne montagne, qui possèdent des potentialités pour développer un tourisme vert.
 - Les zones d'altitude, traditionnellement vouées à l'alpage, et de plus en plus tournées vers le développement touristique notamment à travers les stations de sports d'hiver et d'été. »

Figure 1 : Présentation de l'aire d'étude

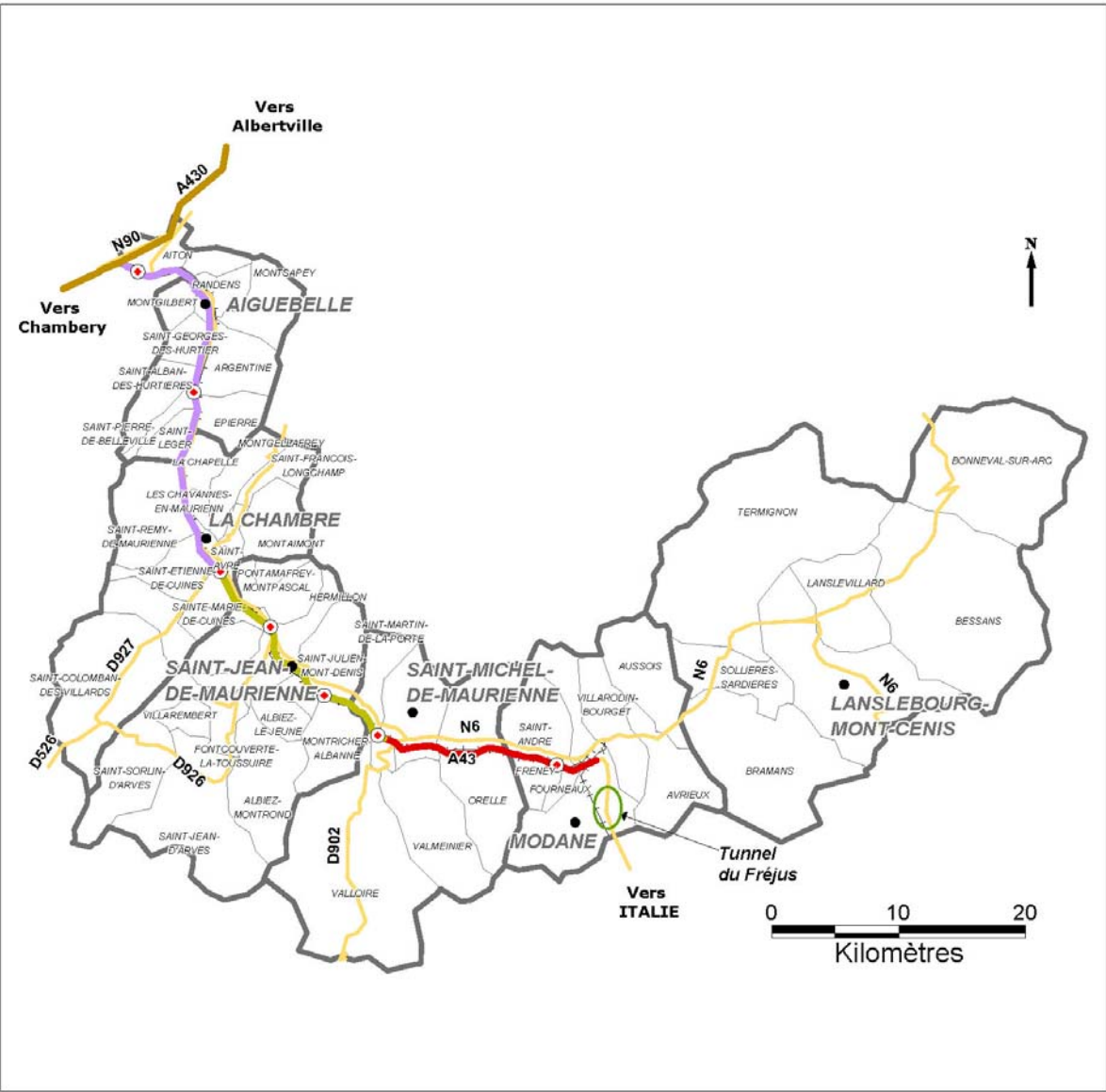
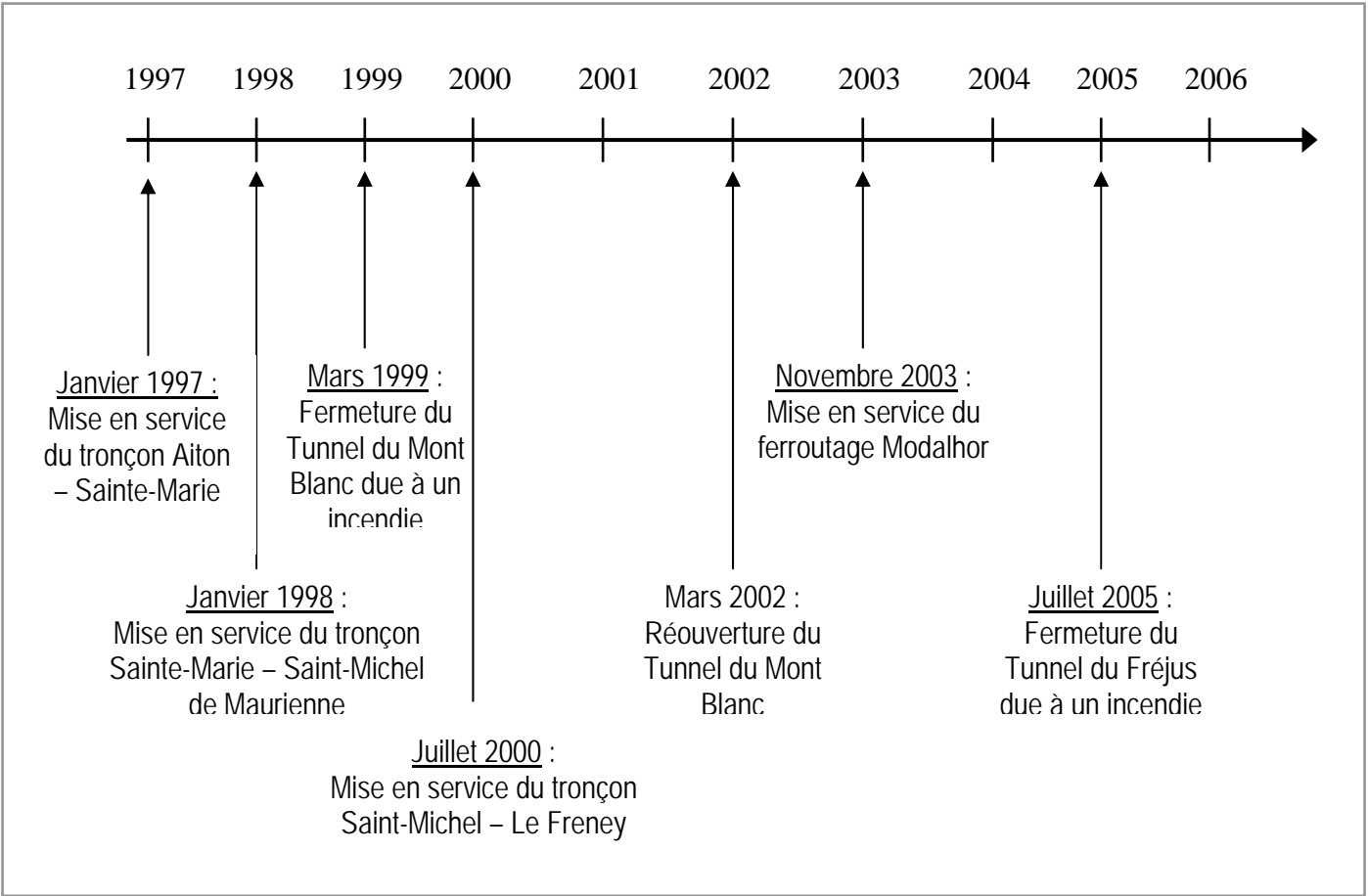


Figure 2 : Principaux faits enregistrés sur la période 1997-2006



1.4- METHODOLOGIE GENERALE ET ORGANISATION DU BILAN LOTI

Le présent Bilan LOTI de l'autoroute A43 s'est essentiellement appuyé sur les travaux réalisés dans le cadre de l'Observatoire socio-économique et des transports de l'autoroute de la Maurienne, mis en œuvre par la SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus) et conduit sur la période 1998-2006.

1.4.1 L'Observatoire socio-économique et des transports de l'autoroute de la Maurienne

Acteur économique important de la vallée depuis la phase de construction de l'infrastructure, la SFTRF a associé à la démarche, dans le cadre du Comité Permanent de l'Autoroute de la Maurienne, les acteurs locaux et institutionnels (Association des Maires de Maurienne, Maurienne Expansion, Conseil Général de la Savoie, Agence Economique de la Savoie, DIACT, ...). Par là même, pour les différents acteurs du développement local, cet Observatoire est devenu un espace de concertation, un outil d'aide à la décision et de communication à destination du grand public.

Coup de projecteur sur l'Observatoire socio-économique et des transports de l'autoroute de la Maurienne

Principales étapes dans le déroulement de l'Observatoire

- 1 Une évaluation des effets liés au chantier de l'A43** a constitué le premier objet de l'observatoire qui s'est achevé en juillet 2000 avec la mise en service du dernier tronçon de l'autoroute.
- 2 Un « point zéro »** a présenté le contexte socio-économique de la vallée avant la mise en service complète de l'autoroute.
- 3 Un suivi des effets liés à la mise en service de l'infrastructure**, c'est-à-dire les impacts de l'A43 sur la population, les logements, l'économie, l'emploi, le tourisme, l'agriculture, les transports, la circulation, a été réalisé.
- 4 Un pré-bilan, c'est-à-dire un premier bilan de l'évolution de la vallée deux ans après la fin des travaux de l'A43** a été publié en juin 2002.
- 5 Enfin, en 2006 a été publié le bilan des effets socio-économiques et des transports d'A43**, qui a marqué la clôture de 7 années d'observation depuis la mise en service de l'autoroute, et de disposer d'un recul suffisant pour apprécier les tendances et voir se manifester des évolutions significatives.

Principaux thèmes traités

- Population-logements
- Economie
- Tourisme
- Agriculture
- Richesse de la Maurienne
- Transports-circulation

Principales méthodes employées

- Trois vagues d'enquêtes de circulation réalisées sur l'A43 et la RN6
- Exploitations statistiques
- Entretiens
- Enquête postale auprès des maires des communes concernées par la DUP
- Exploitation d'une revue de presse locale

1.4.2 Thèmes traités et méthodologie du Bilan LOTI

Les effets socio-économiques de l'autoroute A43 sont exposés dans les chapitres suivants du présent dossier. Ils sont présentés par thèmes, regroupés en trois familles :

- **Les effets sur la circulation routière et sur les transports :**
 - les trafics routiers
 - la sécurité routière
 - les temps de parcours
 - le niveau de satisfaction des usagers
 - la congestion
- **L'économie de l'opération :**
 - les coûts de construction et d'exploitation
 - la rentabilité socio-économique pour la collectivité
 - la rentabilité financière pour le concessionnaire

- **Les effets sur les territoires et sur l'économie locale :**
 - le ressenti des acteurs locaux
 - les activités économiques : agriculture, tissus d'entreprises, commerces et services, tourisme, effets local du chantier
 - l'organisation de l'espace et l'aménagement du territoire.

Chaque thème est traité selon la même démarche :

- Cadrage méthodologique,
- Mesure ou estimation des effets d'A43,
- Rappel des prévisions indiquées dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique : « Autoroute A43 Aiton-Modane »,
- Rapprochement entre effets attendus et effets constatés, et explication des éventuels écarts.

2- Les effets de l'autoroute A43 sur la circulation routière et sur les transports

2.1- LES TRAFICS ROUTIERS

2.1.1 Méthodologie

Les analyses portant sur les trafics se sont appuyées sur différentes sources d'informations :

- Les statistiques de SFTRF relatives aux trafics d'A43,
- Les statistiques de trafics de la RD1006 (ancienne RN6), produites par le Conseil Général de la Savoie,
- Trois études réalisées par le CETE de Lyon, Egis France (anciennement ISIS, Egis Mobilité) et ASADAC Territoires, dans le cadre de l'Observatoire d'A43, en 1996, en 2001 et en 2008 :
 - « Bilan LOTI de la Maurienne : situation actuelle des transports en 1996 », CETE de Lyon pour SFTRF, avril 1997,
 - « Autoroute de la Maurienne : observatoire des impacts socio-économiques et des transports », ISIS et ASADAC Territoires pour SFTRF, Mars 2004,
 - « Autoroute de la Maurienne : observatoire des impacts socio-économiques et des transports », Egis France et ASADAC Territoires pour SFTRF, Mars 2008.

Dans les deux premiers cas, les données disponibles sont de trois types :

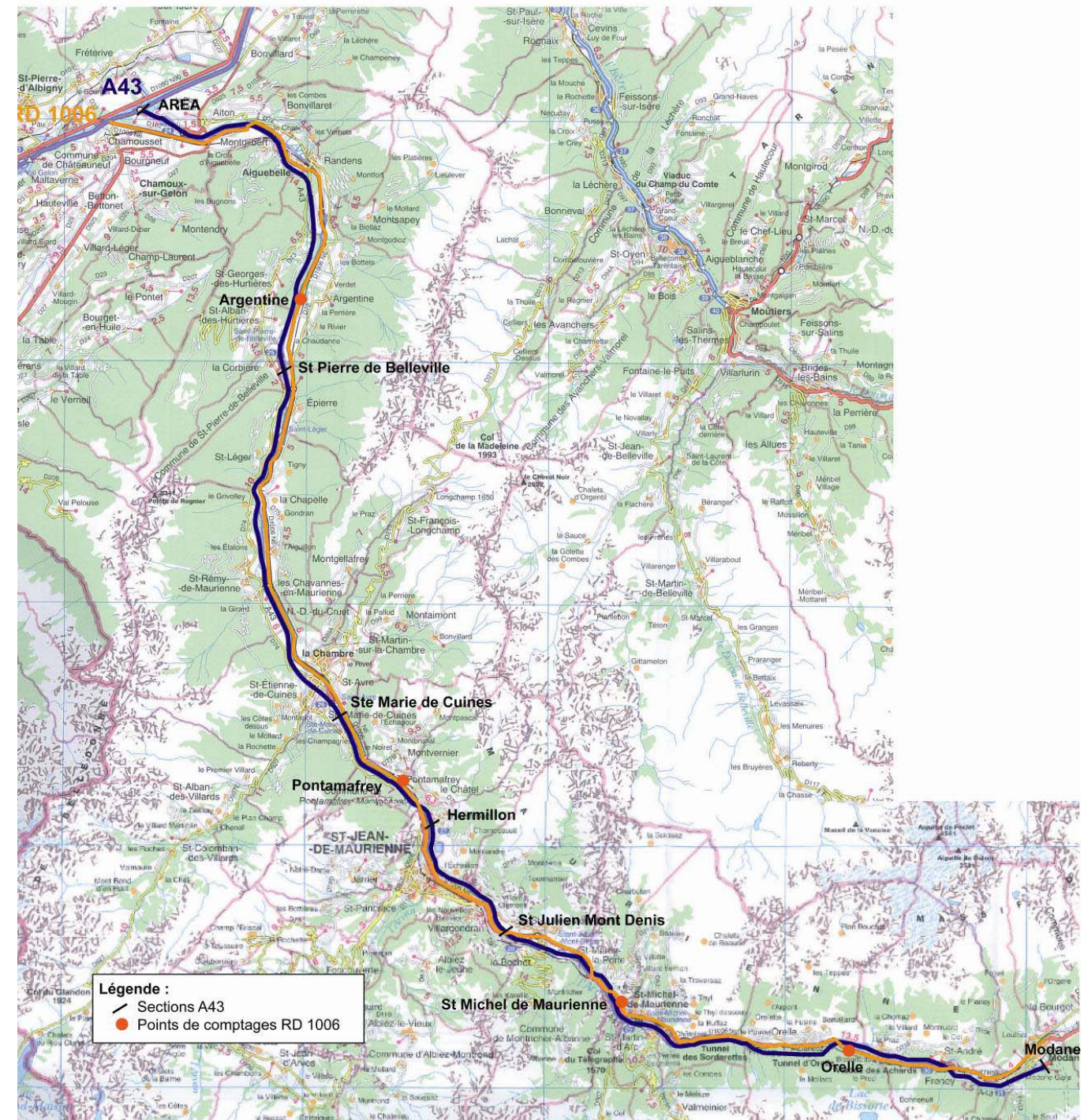
- Des données exprimées en TMJA (trafic moyen journalier annuel),
- Des données exprimées en trafics moyens journaliers mensuels, pour chacun des mois de l'année,
- Des données exprimées en trafic journalier.

Les études réalisées par le CETE de Lyon, Egis France et ASADAC Territoires ont comporté en particulier des enquêtes de circulation (de type origine / destination). Les enquêtes O/D se sont déroulées sur la RD1006 entre Aiton et Aiguebelle et sur A43 aux gares de péage de Saint-Jean-de-Maurienne et de Saint-Michel-de-Maurienne :

- Un jour ouvrable en automne des années 1996, 2003 et 2007,
- Un samedi d'août des années 1996, 2003 et 2007,
- Un dimanche de février des années 1998, 2004 et 2008.

La carte suivante présente la zone d'étude et la localisation des postes de comptages analysés sur A43 et la RD1006.

Figure 3 : Postes de comptages analysés sur A43 et la RD1006

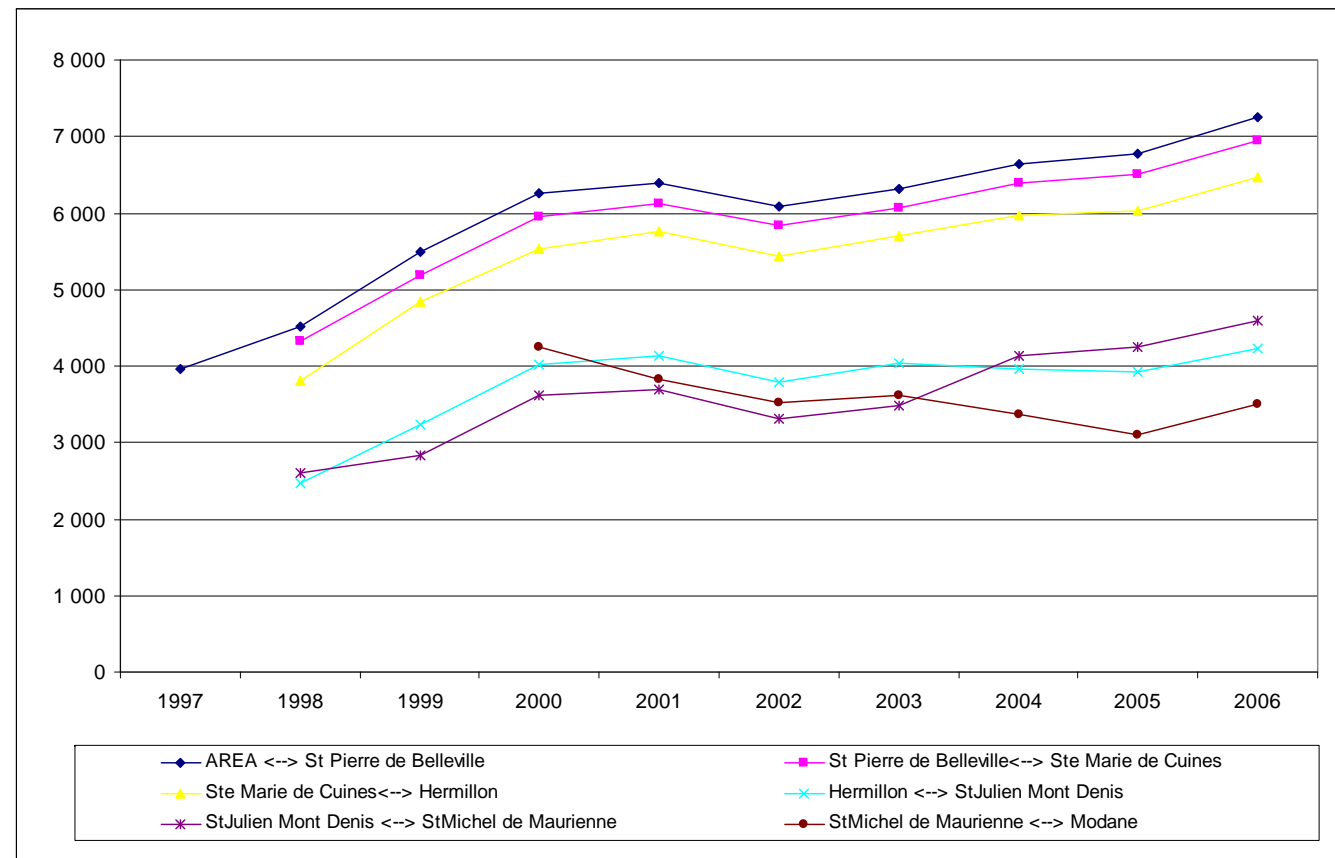


2.1.2 Les trafics sur A43

2.1.2.1 Trafics moyens journaliers annuels

Les trafics observés sur A43 sur la période 1997-2006 sont présentés sur le graphique suivant.

Figure 4 : Trafic moyen journalier annuel VL sur A43 de 1997 à 2006



Source : SFTRF

Les trafics sur A43 connaissent une croissance soutenue depuis la mise service de l'autoroute.

Depuis les différentes mises en service d'A43, le trafic VL enregistre une forte progression de + 57% en moyenne sur les différentes sections entre la première année de mise en service de la section et 2006. Toutefois, on constate une légère baisse de la tendance en 2002 (-6% en moyenne par rapport à 2001) qui peut s'expliquer par la réouverture du Tunnel du Mont Blanc en Mars 2002.

La section la plus chargée de l'autoroute de la Maurienne est située entre Aiton et Epierre et supporte un trafic moyen journalier annuel de 7 260 VL/jour en 2006.

Figure 5 : Trafic moyen journalier annuel PL sur A43 de 1997 à 2006



Source : SFTRF

De 1998 à 2000, le trafic PL sur A43 double son volume, soit une progression en moyenne de + 2 400 véhicules en 2 ans.

Toutefois, depuis 2000, on observe une baisse de ce trafic qui :

- A partir de 2002, peut s'expliquer par la reprise du trafic par le tunnel du Mont-Blanc,
- En 2005, peut être associée à la fermeture du tunnel de Fréjus en Juillet 2005.

Cette tendance reflète la morosité économique générale. L'impact de la mise en service du ferroutage Modalohr fin 2003 entre Aiton et Orbassano doit être relativisé car ses trafics ont atteint des niveaux relativement faibles : 6 500 PL/an en 2004 et 17 300 PL/an en 2005.

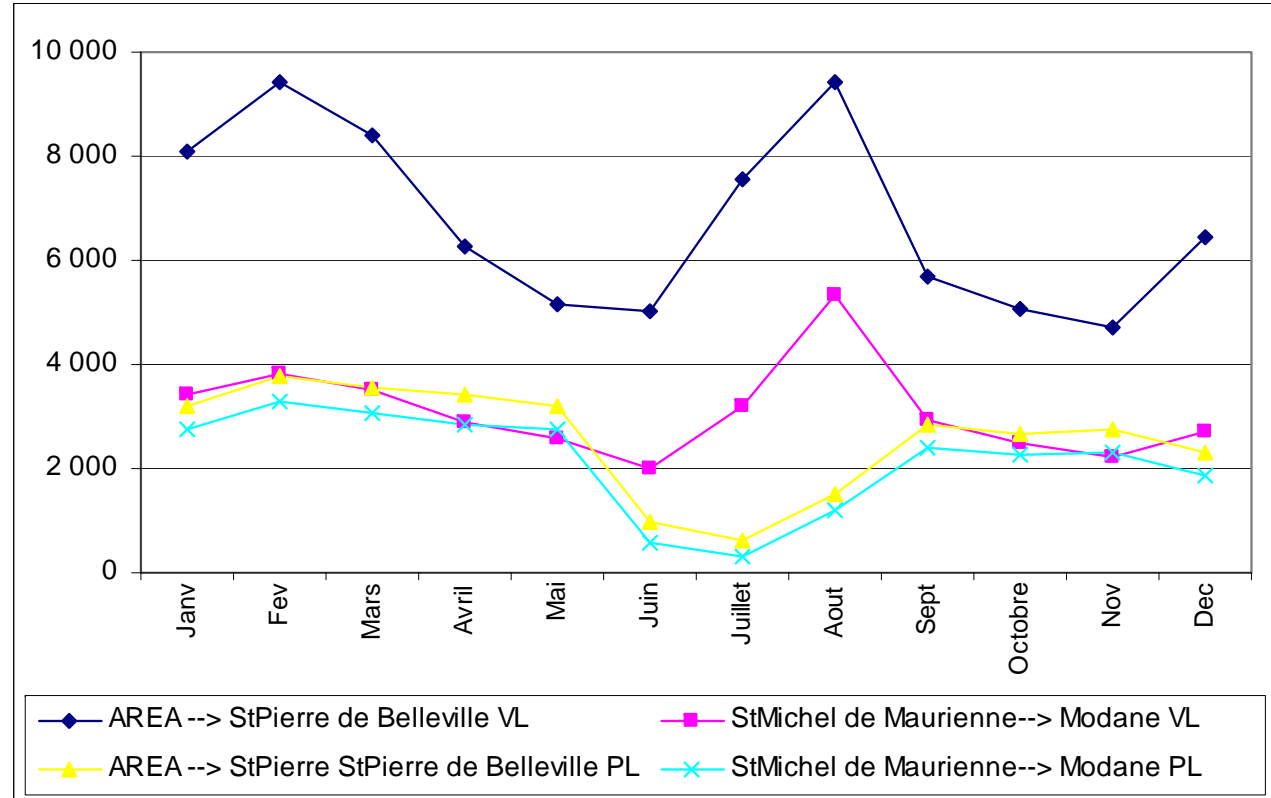
En 2006, le taux de PL sur la section Aiton – Epierre est de 27% ce qui représente 2 714 PL/jour, soit -40% de PL par rapport à 2000.

Globalement, la croissance des trafics sur A43 est supérieure à ce qui est observé sur le réseau national de 1997 à 2005 puisqu'elle atteint +5,7%, tirée par les trafics VL. A titre de comparaison, la croissance des trafics observée sur les autoroutes françaises (concédées et non concédées) entre 1997 et 2005 est de +3,7% en moyenne par an ainsi que sur les autoroutes concédées.

Par ailleurs, la fermeture du Tunnel du Fréjus en juillet 2005 a eu un impact plus important sur le trafic PL, essentiellement à destination du tunnel du Fréjus qui a dû changer complètement d’itinéraire, que sur le trafic VL. Ce dernier emprunte A43 :

- Soit pour se rendre en Italie et en cas de fermeture du tunnel en été peut emprunter le col du Mont Cenis,
- Soit se dirige vers ou vient de la Haute Maurienne et n’est donc pas concerné par la fermeture du tunnel.

Figure 6 : Trafics moyens journaliers mensuels VL et PL en 2005 sur les deux sections extrêmes d’A43



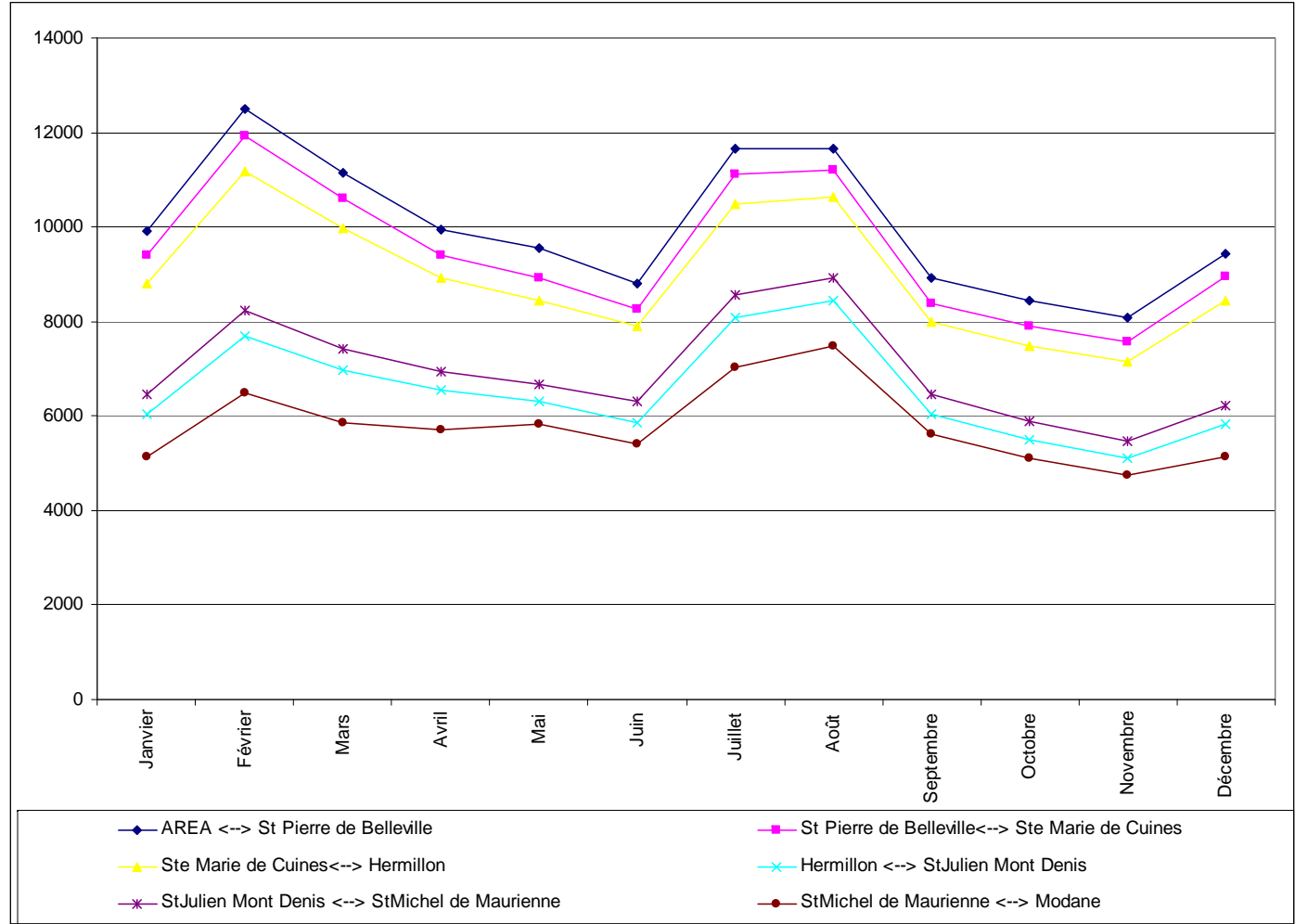
Source : SFTRF

Tandis que le trafic PL diminue sensiblement en Juillet 2005 aux deux sections extrêmes d’A43 Aiton – Saint-Pierre-de-Belleville et Saint-Michel-de-Maurienne – Modane, le trafic VL enregistre en juillet une évolution similaire à une autre année.

2.1.2.2 Trafics moyens journaliers mensuels

La figure ci-dessous présente les trafics journaliers moyens mensuels pour six sections d’A43 en 2006. Seule une année est présentée ici car la structure des trafics par mois reste stable au fil des ans.

Figure 7 : Trafics moyens journaliers mensuels TV en 2006 sur A43



Source : SFTRF

L’analyse des trafics mensuels pour l’année 2006 montre deux fortes croissances des trafics :

- **En période hivernale au seul mois de février** (un trafic variant de +12% pour la section Saint-Michel-de-Maurienne – Modane à +26% pour la section Saint-Pierre – Sainte-Marie-de-Cuines par rapport au TMJA),
- **En période estivale aux mois de juillet et août** (un trafic supérieur de 21% en moyenne par rapport au TMJA).

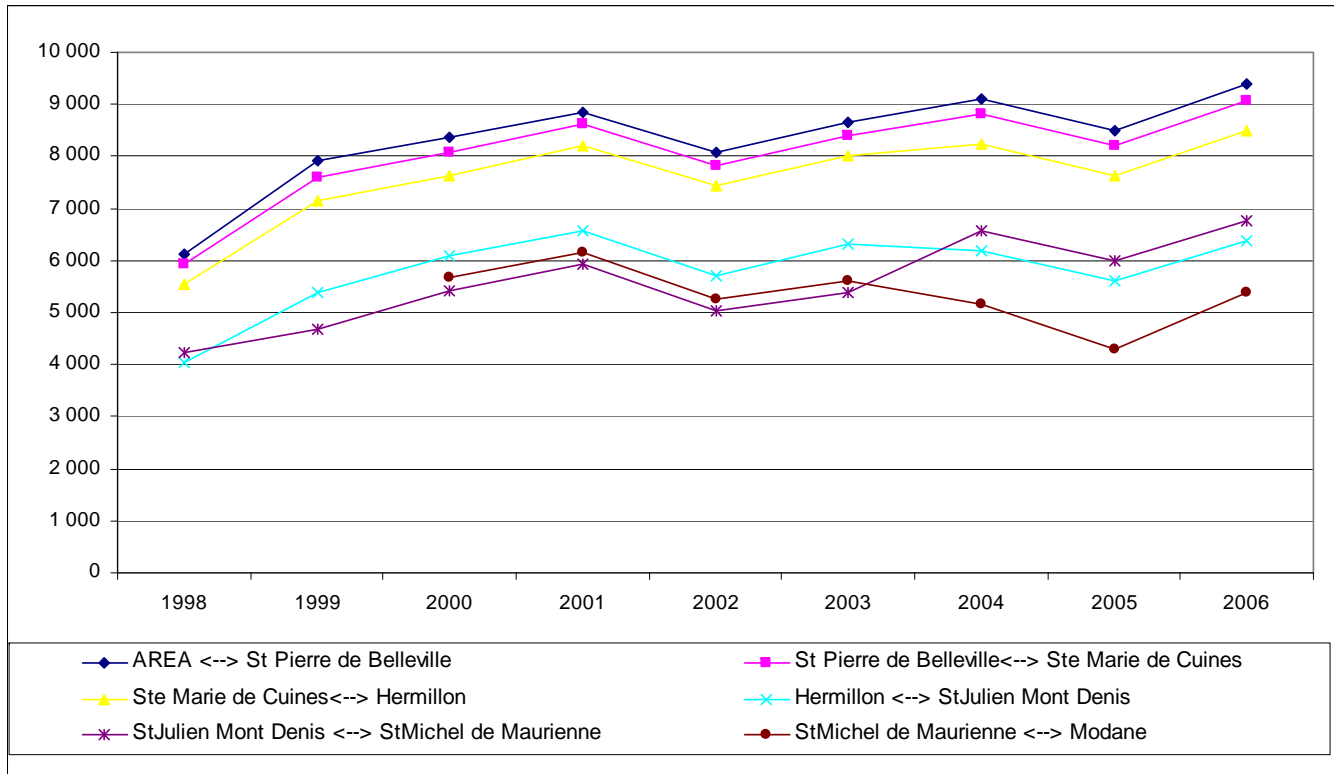
Les autres mois de l’année connaissent des trafics inférieurs aux TMJA. Des creux sont observés aux mois de juin et novembre.

Ces observations traduisent bien la **fonction d’autoroute touristique d’A43** permettant l’accès aux stations de la Maurienne et Haute-Maurienne en été comme en hiver.

2.1.2.3 Trafics estival et hivernal

Les figures ci-dessous présentent les trafics journaliers moyens d’été et d’hiver sur A43 de 1998 à 2006.

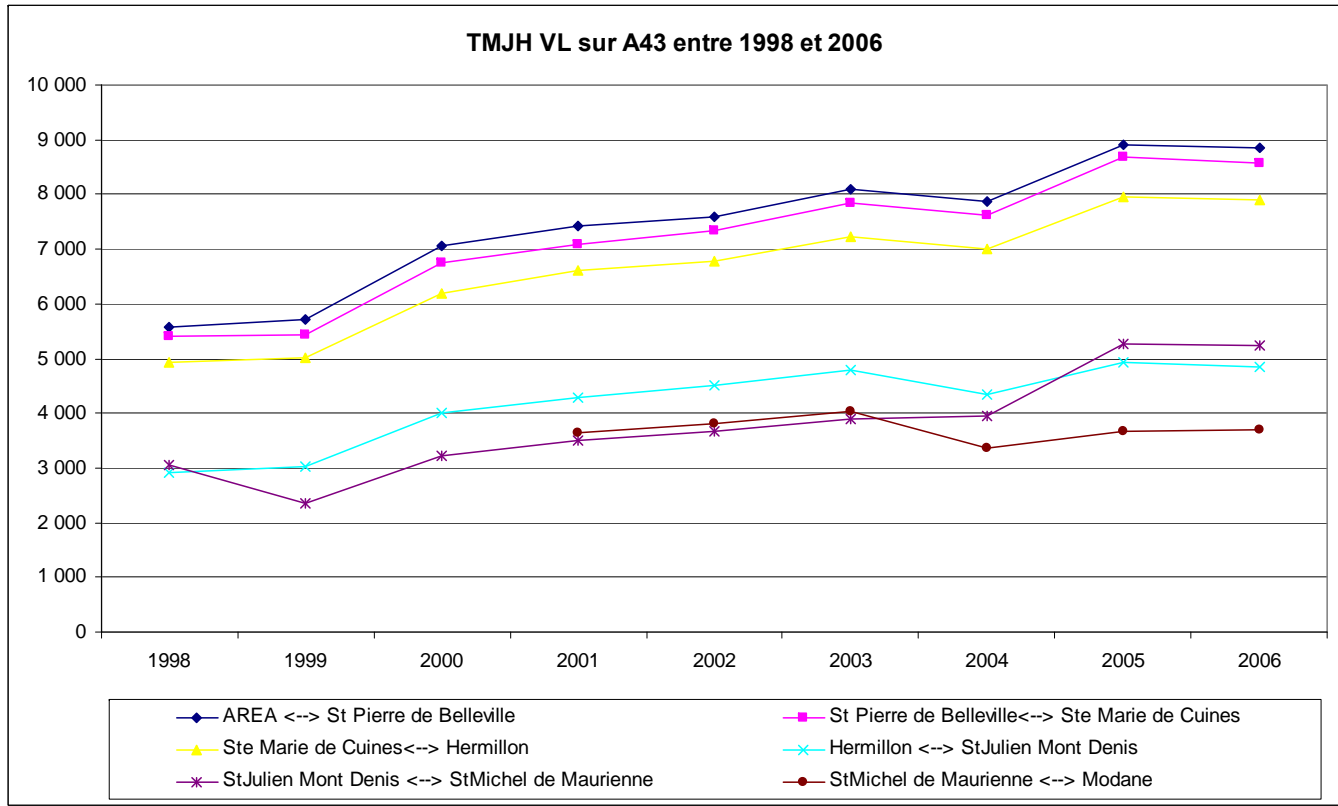
Figure 8 : Trafics moyens journaliers estivaux VL sur A43 de 1998 à 2006



Source : SFTRF

Les phénomènes d’évolution observés sur les trafics moyens journaliers estivaux sont globalement similaires à ceux observés sur les TMJA. En effet, **les trafics moyens journaliers estivaux enregistrent une croissance soutenue depuis la mise en service de l’autoroute**. On observe également une légère baisse des trafics en 2002 qui peut être due à la réouverture du Tunnel du Mont-Blanc.

Figure 9 : Trafics moyens journaliers d’hiver VL sur A43 de 1998 à 2006



Source : SFTRF

Globalement, les trafics moyens journaliers d’hiver enregistrent une croissance soutenue entre 1998 et 2006 avec toutefois une légère baisse en 2003 et 2004 qui peut s’expliquer par la réouverture du Tunnel du Mont Blanc en mars 2002.

Les parts des trafics été¹ et hiver² par rapport au TMJA sont présentées dans le tableau suivant.

Tableau 1 : Coefficient de saisonnalité annuel moyen de 1998 à 2006

	TMJE / TMJA	TMJH / TMJA
AREA <--> St Pierre de Belleville	1,35	1,20
St Pierre de Belleville <--> Ste Marie de Cuines	1,36	1,21
Ste Marie de Cuines <--> Hermillon	1,38	1,20
Hermillon <--> St Julien Mont Denis	1,55	1,12
St Julien Mont Denis <--> St Michel de Maurienne	1,55	1,05
St Michel de Maurienne <--> Modane	1,52	1,06

Source : SFTRF

¹ Mois de Juillet et Août
² Mois de Février et Mars

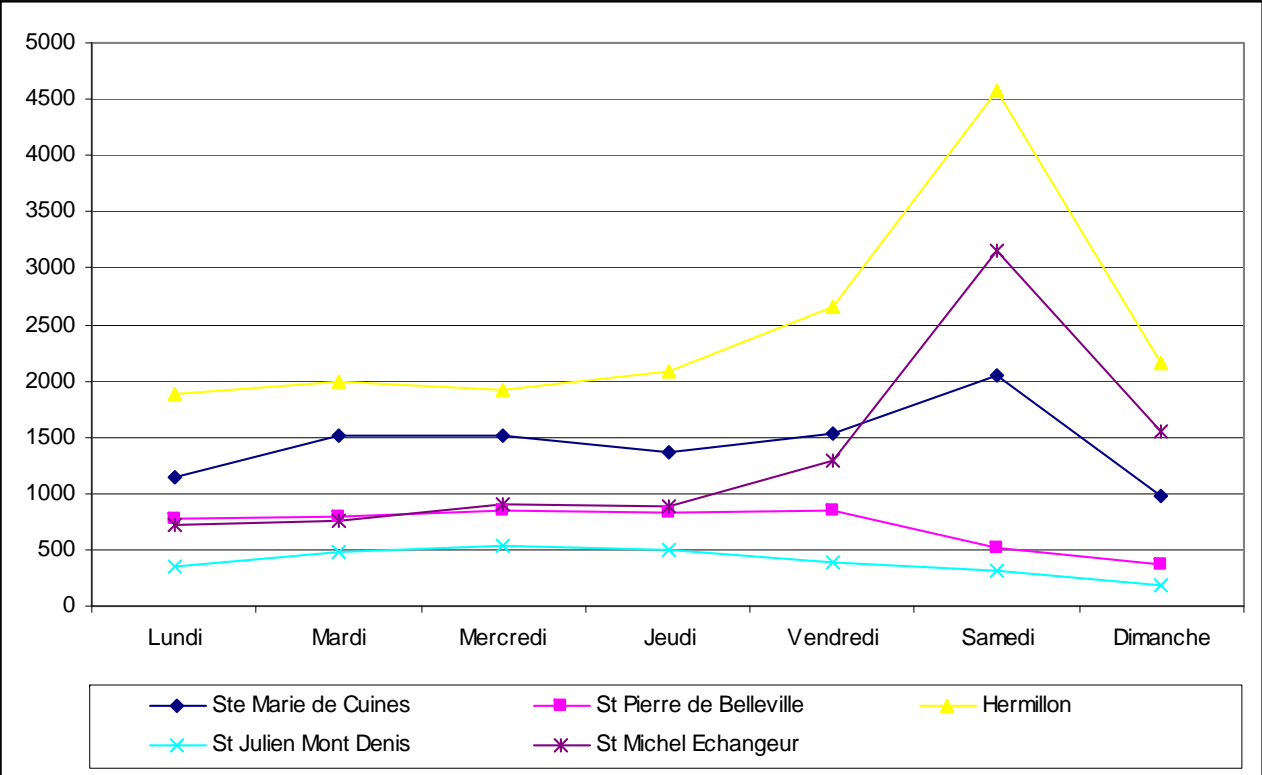
De 1998 à 2006, le TMJE est de 1,3 à 1,5 fois plus élevé que le TMJA selon les sections étudiées alors que le TMJH est plus élevé de 1,0 à 1,2. Ainsi, les trafics sont plus élevés sur la période estivale (juillet et août) que sur la période hivernale (février et mars). Cependant, le mois de février reste le mois qui accueille le plus de trafic sur l'année.

Par ailleurs, le ratio TMJH/TMJA est plus important sur la partie ouest d'A43, ce qui peut s'expliquer par l'accès aux stations de ski par les échangeurs de Hermillon, Saint-Michel-de-Maurienne et Sainte-Marie-de-Cuines.

2.1.2.4 Trafics journaliers sur une semaine

Le détail des trafics par jour de la semaine permet d'identifier les jours qui accueillent le plus de trafics.

Figure 10 : Trafics journaliers en entrée et sortie de chaque diffuseur d'A43 du 15/03/2004 au 21/03/2004



Source : SFTRF

En entrée et sortie des diffuseurs de Hermillon, Saint-Michel-de-Maurienne et Sainte-Marie-de-Cuines, le samedi est le jour de la semaine qui accueille la plus forte charge de trafic. En effet, ces diffuseurs permettent l'accès à plusieurs stations de ski (Saint-Sorlin d'Arve, Saint-Jean d'Arve, Le Corbier, La Toussuire, Abiez, Saint-Colomban des Villards, etc).

Concernant les diffuseurs de Saint-Pierre-de-Belleville et Saint-Julien-Mont-Denis, les trafics sont mieux répartis sur l'ensemble des jours de la semaine.

Les points à retenir :

- Les trafics sur A43 connaissent une croissance soutenue depuis la mise service de l'autoroute : depuis les différentes mises en service d'A43, le trafic VL enregistre une forte progression de + 57% en moyenne sur les différentes sections entre la première année de mise en service de la section et 2006.
- La section la plus chargée de l'autoroute de la Maurienne est située entre Aiton et Epierre et supporte un trafic moyen journalier annuel de 7 260 VL/jour en 2006.

De 1998 à 2000, le trafic PL sur A43 double son volume, soit une progression en moyenne de + 2 400 véhicules en 2 ans. Toutefois, depuis 2000, on observe une baisse de ce trafic qui :

- A partir de 2002, peut s'expliquer par la reprise du trafic par le tunnel du Mont-Blanc,
- en 2005, peut être associée à la fermeture du tunnel de Fréjus en Juillet 2005.

En 2006, le taux de PL sur la section Aiton – Epierre est de 27% ce qui représente 2 714 PL/jour, soit -40% de PL par rapport à 2000.

L'analyse des trafics mensuels pour l'année 2006 montre deux fortes croissances des trafics :

- En période hivernale au seul mois de février (un trafic variant de +12% pour la section Saint-Michel-de-Maurienne – Modane à +26% pour la section Saint-Pierre – Sainte-Marie-de-Cuines par rapport au TMJA),
- En période estivale aux mois de juillet et août (un trafic supérieur de 21% en moyenne par rapport au TMJA).

Ces observations traduisent bien la fonction d'autoroute touristique d'A43 permettant l'accès aux stations de la Maurienne et Haute-Maurienne en été comme en hiver.

2.1.2.5 Rappel des prévisions du dossier DUP

Traffics moyens journaliers annuels

Les TMJA prévus en 2000 et 2010 dans le dossier DUP sont rappelés ci-dessous.
Ces trafics sont issus d’une modélisation supposant la mise en service d’A43 en site propre sur la totalité du parcours entre Pont Royal et Le Freney.

Tableau 2 : Traffics prévus sur A43 dans le dossier DUP actualisé

	2000		2010	
	VL	PL	VL	PL
Pont Royal - Pont d'Aiton	7 505	3 735	8 985	4 896
Pont d'Aiton - Epierre	6 055	3 645	7 260	4 790
Epierre - La Chambre	5 665	3 580	6 795	4 715
La Chambre - St Jean Ouest	5 395	3 535	6 470	4 660
St Jean Ouest - St Julien-Mont-Denis	3 325	3 195	4 010	4 260
St Julien-Mont-Denis - St Michel-de-	4 180	3 275	5 030	4 350
St Michel-de-Maurienne - Le Freney	3 190	3 175	3 850	4 230
Le Freney - Tunnel du Fréjus	1 890	2 780	2 305	3 615

Source : Evaluation économique et sociale, A43

Taux de PL

Le dossier DUP prévoyait des taux de PL en 2000 variant de 33% à 60% selon les sections.

Tableau 3 : Taux de PL prévus dans la DUP par section

	2000	2010
Pont Royal - Pont d'Aiton	33%	35%
Pont d'Aiton - Epierre	38%	40%
Epierre - La Chambre	39%	41%
La Chambre - St Jean Ouest	40%	42%
St Jean Ouest - St Julien-Mont-Denis	49%	52%
St Julien-Mont-Denis - St Michel-de-	44%	46%
St Michel-de-Maurienne - Le Freney	50%	52%
Le Freney - Tunnel du Fréjus	60%	61%

Source : Evaluation économique et sociale, A43

Traffics induits

Le dossier DUP précise les trafics induits qui n’existeraient pas en l’absence d’aménagement. Ces trafics sont évalués comme suit :

- 200 VL à l’horizon 2000 (par jour),
- 130 PL à l’horizon 2000 (par jour).

Reports depuis les autres franchissements alpins

Les reports de trafic du tunnel du Mont Blanc et des autres franchissements alpins sur le tunnel du Fréjus, liés à la concurrence entre les axes considérés sont les suivants :

Tableau 4 : Reports de trafics journaliers attendus

		Année 2000	Année 2010
Hypothèse basse	VL	100	125
	PL	320	390
Hypothèse haute	VL	460	580
	PL	680	920

Source : Evaluation économique et sociale, A43

Autres trafics attendus

A tous ces trafics, vient s’ajouter le trafic lié à l’effet d’ouverture du Grand Marché Européen : « entre 1992 et 1993 cet effet se traduit par un accroissement supplémentaire du trafic P.L. de 0,7 % et du trafic V.L. de 2,2 %. »

Par ailleurs, la DUP précise que les perspectives de trafics ont été établies lors des études effectuées en 1990 dans le cadre de la DUP initiale. « Depuis cette date, le trafic international poids lourds a augmenté plus vite que prévu. Cette hausse constatée devrait se traduire par une augmentation du trafic en 2000, sur l’ensemble de la section Aiton – Le Freney de l’autoroute A43, de l’ordre de 230 PL par jour par rapport aux chiffres figurant sur les schémas. Pour l’horizon 2010, c’est une augmentation de 420 PL / jour qui est attendue. »

Traffics estival et hivernal

Les dossiers DUP disponibles ne donnent pas de précision sur les trafics été et hiver.

Autres effets d’A43

Le dossier DUP précise que « si le projet retenu est une infrastructure en site propre, les effets complémentaires attendus seront de **décharger la RN6 de la quasi totalité du trafic de transit**, redonnant à cette dernière un rôle de desserte locale et de liaison à moyenne distance ».

Il précise également que « la mise en service d’une infrastructure moderne est de nature à **accroître la fréquentation au Tunnel Routier du Fréjus** ».

2.1.2.6 Comparaison des trafics prévus et observés sur A43 et analyse des éventuels écarts

TMJA

La comparaison entre les trafics prévus et observés porte sur les TMJA de l’année 2000.

En 2000, les trafics tous véhicules observés sur A43 sont supérieurs aux trafics prévus cette même année sur toutes les sections.

Bien que le trafic lié à l’effet d’ouverture du Grand Marché Européen et l’augmentation du trafic international PL aient été pris en compte dans les prévisions, les trafics observés en 2000 restent supérieurs aux trafics prévus.

Si les objectifs d’A43 sont largement atteints, **on observe cependant des différences selon les sections :**

- Les trafics TV prévus sur les sections nord d’A43 situées entre Pont d’Aiton et Saint-Jean-Ouest montrent un écart relatif faible de 11% en moyenne par rapport aux trafics observés,
- Les sections situées plus au sud entre Saint-Jean-Ouest et Le Freney observent des écarts plus importants entre les trafics prévus et les trafics observés en moyenne de 25%.

Tableau 5 : Comparaison des trafics prévus et observés sur A43 en 2000

	Trafic prévus		Trafics observés	
	VL	PL	VL	PL
Pont Royal - Pont d'Aiton	7 505	3 735	-	-
Pont d'Aiton - Epierre	6 055	3 645	6 260	4 541
Epierre - La Chambre	5 665	3 580	5 947	4 328
La Chambre - St Jean Ouest	5 395	3 535	5 537	4 343
St Jean Ouest - St Julien-Mont-Denis	3 325	3 195	4 015	4 091
St Julien-Mont-Denis - St Michel-de-	4 180	3 275	3 621	4 437
St Michel-de-Maurienne - Le Freney	3 190	3 175	2 126	2 454
Le Freney - Tunnel du Fréjus	1 890	2 780	-	-

Source : Evaluation économique et sociale, A43, SFTRF

Taux de PL

Les taux de PL observés sont légèrement plus élevés que prévus : ils se situent entre 42% et 55%, alors que la DUP prévoyait un taux de PL entre 40% et 52% pour les sections dont nous disposons d’éléments de trafics observés en 2000.

Ce constat indique qu’A43 remplit un rôle d’itinéraire de transit pour le trafic PL, non anticipé à sa juste mesure par les études DUP et en particulier sur la section Saint-Julien-Mont-Denis – Saint-Michel-de-Maurienne.

Tableau 6 : Comparaison des taux de PL prévus et observés sur A43 en 2000

	Prévus	Observés
Pont Royal - Pont d'Aiton	33%	-
Pont d'Aiton - Epierre	38%	42%
Epierre - La Chambre	39%	42%
La Chambre - St Jean Ouest	40%	44%
St Jean Ouest - St Julien-Mont-Denis	49%	50%
St Julien-Mont-Denis - St Michel-de-	44%	55%
St Michel-de-Maurienne - Le Freney	50%	54%
Le Freney - Tunnel du Fréjus	60%	-

Source : Evaluation économique et sociale, A43, SFTRF

Croissances réelles et prévues

Le tableau suivant permet la comparaison des taux de croissance prévus dans la DUP et observés.

Tableau 7 : Comparaison des taux de croissance annuels moyens géométriques prévus et observés sur A43

	Taux de croissance prévu par la DUP (calculé par EGIS entre 2000 et 2006)		Taux de croissance observé entre 2000 et 2006	
	VL	PL	VL	PL
Pont Royal - Pont d'Aiton	1,8%	2,7%	-	-
Pont d'Aiton - Epierre	1,8%	2,8%	2,5%	-8,1%
Epierre- La Chambre	1,8%	2,8%	2,6%	-8,7%
La Chambre - St Jean Ouest	1,8%	2,8%	2,6%	-8,9%
St Jean Ouest - St Julien-Mont-Denis	1,9%	2,9%	0,9%	-9,2%
St Julien-Mont-Denis - St Michel-de-Maurienne	1,9%	2,9%	4,0%	-9,9%
St Michel-de-Maurienne - Le Freney	1,9%	2,9%	-3,2%	-11,9%
Le Freney - Tunnel du Fréjus	2,0%	2,7%	-	-

Source : Evaluation économique et sociale, A43, SFTRF

La DUP prévoit des taux de croissance annuels relativement stables : entre 1,8% et 2,0% pour les VL et entre 2,7% et 2,9% pour les PL selon les sections.

Pour la plupart des sections, la croissance réelle des trafics VL est supérieure à la croissance prévue. Seules les sections St Jean – St Julien et St Michel – Le Freney ont enregistré une croissance inférieure à celle prévue dans la DUP.

La comparaison des taux de croissance prévus et observés pour les PL est limitée dans la mesure où plusieurs événements entre 2000 et 2006 ont eu pour conséquence la chute du trafic PL sur A43, notamment la reprise du trafic par le Tunnel du Mont Blanc suite à sa fermeture.

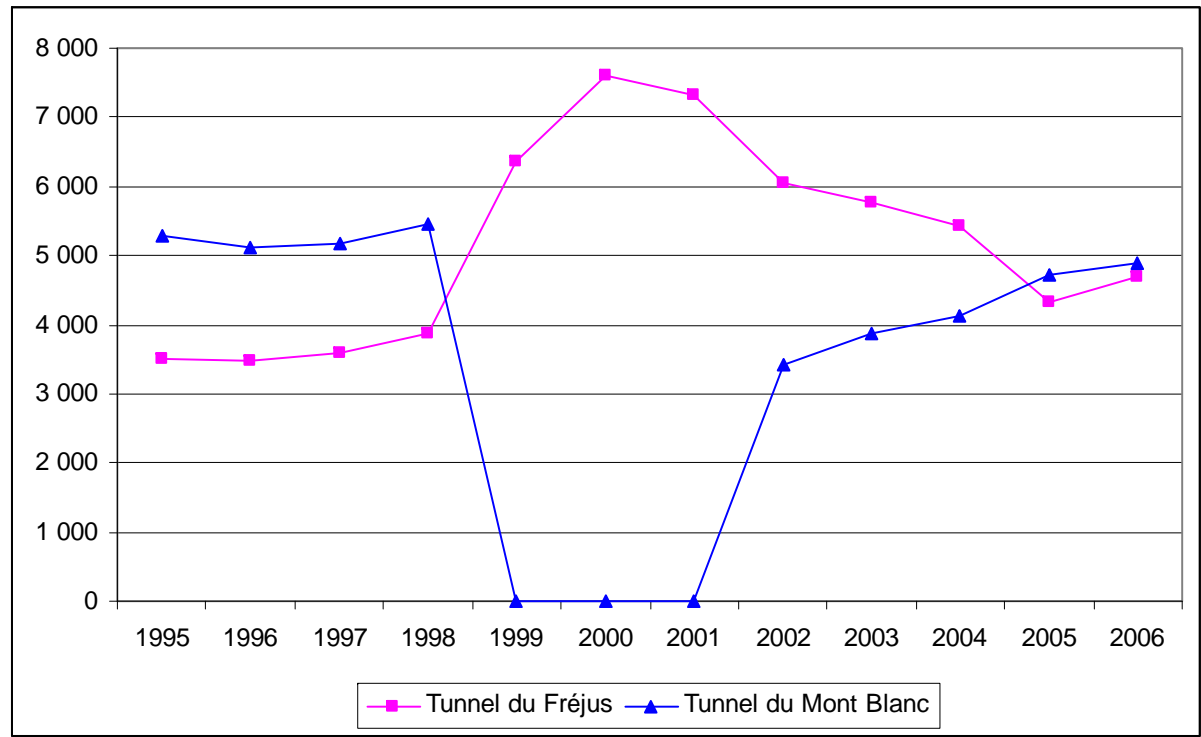
Délestage des autres franchissements alpins

Une analyse de l'évolution des trafics sur le Tunnel du Mont Blanc peut permettre d'identifier dans quelle mesure la mise en service d'A43 a permis un délestage de ce franchissement alpin.

Ce graphe met en évidence la complémentarité des franchissements alpins du Fréjus et du Mont-Blanc. En effet, la fermeture du Tunnel du Mont Blanc entre 1999 et 2001 a provoqué un report de trafic vers le Tunnel du Fréjus. Inversement, suite à la réouverture du tunnel du Mont Blanc, le trafic au Tunnel du Fréjus a diminué pour atteindre un équilibre en 2005 et 2006.

Le délestage du Tunnel du Mont Blanc par la mise en service d'A43 est difficilement repérable puisque l'autoroute a été mise en service complètement en 2000, durant la fermeture du Tunnel du Mont Blanc. Pour la même raison, **il n'est pas possible d'identifier l'impact de la fréquentation du Tunnel routier du Fréjus.**

Figure 11 : TMJA TV aux franchissements alpins du Tunnel du Fréjus et du Tunnel du Mont Blanc



Source : ATMB, SFTRF

Les points à retenir :

- **En 2000, les trafics tous véhicules observés sur A43 sont supérieurs aux trafics prévus cette même année sur toutes les sections.** Bien que le trafic lié à l'effet d'ouverture du Grand Marché Européen et l'augmentation du trafic international PL aient été pris en compte dans les prévisions, les trafics observés en 2000 restent supérieurs aux trafics prévus.
- La DUP prévoit des taux de croissance annuels relativement stables : entre +1,8% et +2,0% pour les VL et entre +2,7% et +2,9% pour les PL selon les sections. **Pour la plupart des sections, la croissance réelle des trafics VL est supérieure à la croissance prévue. Seules les sections St Jean – St Julien et St Michel – Le Freney ont enregistré une croissance inférieure à celle prévue dans la DUP.**
- Les taux de PL observés sont légèrement plus élevés que prévus : ils se situent entre 42% et 55%, alors que la DUP prévoyait un taux de PL entre 40% et 52% pour les sections dont nous disposons d'éléments de trafics observés en 2000.
- Toutefois, la comparaison des trafics et des taux de croissance prévus et observés pour les PL est limitée dans la mesure où plusieurs événements entre 2000 et 2006 ont eu pour conséquence la chute du trafic PL sur A43, notamment la reprise du trafic par le Tunnel du Mont Blanc suite à sa fermeture.

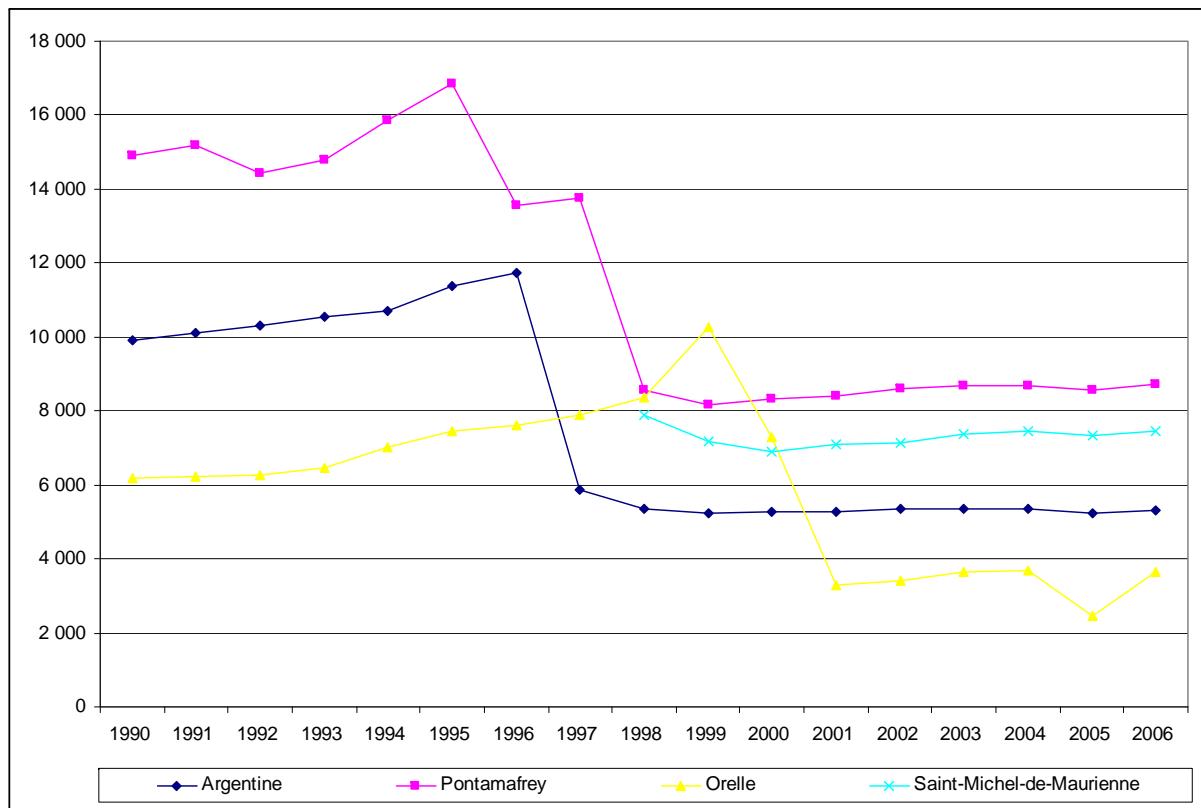
2.1.3 Les trafics sur la RD1006

Suite à la décentralisation des routes nationales, transférées au département le 1er janvier 2006, la RN6 change de nomenclature et devient la RD1006. Par convention, on utilisera l’appellation RD1006 dans la suite du rapport.

2.1.3.1 Trafics moyens journaliers annuels

Les TMJA sur la RD1006 pour la période 1990-2006 sont présentés dans la figure suivante.

Figure 12 : Evolution des TMJA TV sur la RD1006 depuis 1990



Source : Conseil Général de Savoie

Les mises en service successives des sections d’A43 apparaissent sur la figure ci-dessus :

- Au poste Argentine, les trafics chutent en 1997, année à laquelle le premier tronçon d’A43 entre Aiton et Saint-Marie a été mis en service.
- Au poste Pontamafrey, les trafics diminuent sensiblement en 1998 ce qui correspond à la mise en service du deuxième tronçon entre Sainte-Marie et Saint-Michel-de-Maurienne.
- Au poste Orelle, la diminution des trafics s’effectue plus tard, en 2000, soit après la mise en service du dernier tronçon d’A43 entre Saint-Michel-de-Maurienne et Le Freney.

De manière générale les trafics sur la RD1006 chutent de moitié dans les deux ans qui suivent la mise en service d’une section d’A43.

Le graphique suivant montre l’évolution de la part des PL sur la RD1006 entre 1996 et 2006.

Figure 13 : Evolution de la part des PL sur RD1006 depuis 1996



Source : Conseil Général de la Savoie

De même que pour l’évolution des TMJA sur la RD1006, ce graphique montre les mises en service successives d’A43, et en particulier celle de la section Saint-Michel-de-Maurienne – Le Freney. En effet, la part des PL au poste d’Orelle chute passant de 32,3% en 2000 à 2,3% en 2001. En 2006, il ne reste que 474 PL sur la section la plus chargée de la RD1006 (poste de Pontamafrey).

On peut supposer que ces PL circulent au Tunnel du Fréjus et qu’il s’agit donc de trafic de transit. La diminution du taux de PL est moins nette sur les autres postes car la RD1006 accueille en son amont plus de trafic PL local.

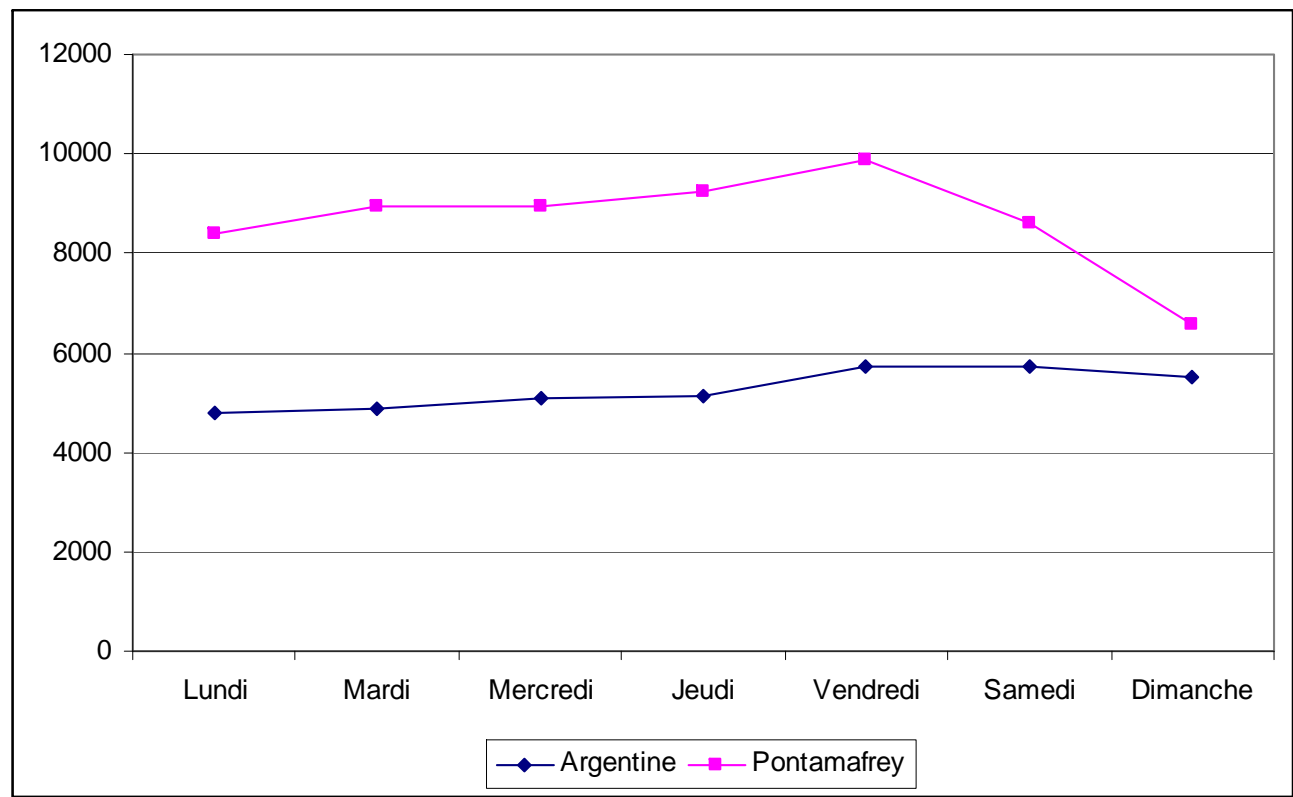
2.1.3.2 Trafics journaliers sur une semaine

Le détail des trafics par jour de la semaine permet d’identifier les jours qui accueillent le plus de trafic sur la RD1006.

Le poste Argentine, situé entre Aiton et Epierre, enregistre peu de variation selon les jours de la semaine.

A l’inverse, le poste Pontamafrey, situé entre La Chambre et St-Jean-de-Maurienne enregistre une diminution des trafics le Samedi et Dimanche ce qui montre que cette section accueille davantage de déplacements de type domicile – travail.

Figure 14 : Trafics journaliers TV sur la RD1006 du 20/03/2006 au 26/03/2006



Source : Conseil Général de Savoie

2.1.3.3 Rappel des prévisions du dossier DUP

Des prévisions de trafic sur la RD1006 en 2000 ont été réalisées dans le dossier DUP.

Tableau 8 : Comparaison des trafics prévus par la DUP et observés en 2000 sur la RD1006 (TMJA)

	Prévus		Observés	
	VL	PL	VL	PL
Argentine	3 410	335	4 898	370
Pontamafrey	3 410	355	7 667	640
Saint-Michel-de-Maurienne	4 645	320	6 577	320
Orelle	2 565	260	4 942*	2 357*

*Trafics 2001 après la mise en service complète de l’autoroute
Source : Evaluation économique et sociale, A43, Conseil Général de la Savoie

Le dossier DUP précise que « si le projet retenu est une infrastructure en site propre, les effets complémentaires attendus seront de décharger la RN6 de la quasi totalité du trafic de transit, redonnant à cette dernière un rôle de desserte locale et de liaison à moyenne distance ».

2.1.3.4 Comparaison des trafics prévus et observés et analyse des écarts sur la RD1006

Les trafics prévus sur la RD1006 sont inférieurs à ceux observés en 2000. Cela peut être dû à un fort développement touristique de la Maurienne, à de fortes évolutions démographiques ces dernières années, deux phénomènes non pris en compte dans les hypothèses de croissance, mais aussi et surtout à la fermeture du tunnel du Mont Blanc toute l’année 2000 durant.

Les prévisions de trafic PL sur la RD1006 entre Saint-Michel-de-Maurienne et Le Freney ont été effectuées en supposant la mise en service de l’autoroute sur l’ensemble de la Vallée de la Maurienne. Or, le dernier tronçon d’A43 a été mis en service en juillet 2000. Pour celui-ci les trafics observés en 2001 sont comparables avec les prévisions 2000.

Au vu de la forte baisse du taux de PL sur la RD1006 (part des PL de 4% en moyenne en 2006), on peut estimer qu’A43 a rempli son rôle de délestage de la RD1006.

Les points à retenir :

- Les trafics tous véhicules sur la RD1006 se sont effondrés suite aux mises en services successives des sections d’A43. De manière générale les trafics sur la RD1006 chutent de moitié dans les deux ans qui suivent la mise en service d’une section d’A43.
- Le trafic PL est aussi fortement impacté par les mises en service de sections D’A43, et en particulier celle de la section Saint-Michel-de-Maurienne – Le Freney. En effet, la part des PL au poste d’Orelle chute passant de 32,3% en 2000 à 2,3% en 2001. En 2006, il ne reste que 474 PL sur la section la plus chargée de la RD1006 (poste de Pontamafrey).
- Les trafics VL et PL prévus dans la DUP sur la RD1006 sont inférieurs à ceux observés en 2000. Cela peut être dû à un fort développement touristique de la Maurienne ainsi qu’à de fortes évolutions démographiques ces dernières années, deux phénomènes non pris en compte dans les hypothèses de croissance. La fermeture du tunnel du Mont-Blanc en 2000 constitue aussi un facteur explicatif majeur.
- Au vu de la forte baisse du taux de PL sur la RD1006 (part des PL de 4% en moyenne en 2006), on peut estimer qu’A43 a rempli son rôle de délestage de la RD1006.

2.2- LA SECURITE ROUTIERE

2.2.1 Méthodologie

L'analyse des effets d'A43 sur la sécurité routière est basée sur des données d'accidentologie issues du Conseil Général de Savoie et de SFTRF. Les données transmises permettent de distinguer les tués, les blessés graves, les blessés légers et les accidents corporels.

L'analyse des données de sécurité routière se fait généralement sur des périodes de trois à cinq ans permettant ainsi de lisser tout résultat annuel exceptionnel en matière d'accidentologie. Ainsi, trois périodes seront comparées :

- Une période de 5 ans avant la mise en service complète de l'autoroute : soit de 1992 à 1996,
- Une période de 5 ans durant la mise en service de l'autoroute : soit de 1997 à 2001,
- Une période de 4 ans de 2002 à 2005, après la mise en service complète de l'autoroute et permettant de tenir compte de l'évolution la plus récente.

Les données observées sur autoroute seront comparées avec les prévisions et avec les grands indicateurs nationaux de sécurité routière.

La France a changé la définition de ses indicateurs de sécurité routière en 2005, afin d'harmoniser ses statistiques avec les autres pays européens. Les données relatives aux tués présentées ci-après correspondent à l'ancienne définition française : une victime est ainsi considérée comme tuée si elle est décédée dans les 6 jours qui ont suivi l'accident.

2.2.2 L'accidentologie sur A43

2.2.2.1 Les grandes tendances de l'évolution de la sécurité routière

Les tableaux suivants permettent d'analyser l'évolution de l'accidentologie sur A43 pendant et après la mise en service complète de la section étudiée.

En raison de l'absence de données sur le nombre d'accidents corporels en 2001 sur A43, l'évolution de l'accidentologie après la mise en service complète de l'autoroute est présentée sur une durée de 4 ans entre 2002 et 2005.

Tableau 9 : Evolution de l'accidentologie sur A43 durant la mise en service de la section Aiton – Le Freney – Moyenne annuelle de 1997 à 2001

	Tous accidents	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Accidents /10 ⁸ véh.km	Tués/10 ⁸ véh.km	Blessés graves/10 ⁸ véh.km	Blessés légers/10 ⁸ véh.km	Tués /100 acc.	Blessés graves /100 acc.	Blessés légers /100 acc.
1997	40	ND	0	0	13	0,7	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	32,5
1998	47	ND	0	0	8	0,5	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	17,0
1999	66	ND	0	0	15	0,4	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	22,7
2000	60	ND	0	0	27	0,3	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	45,0
2001	82	ND	0	0	24	0,4	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	29,3
Moyenne sur 5 ans	59	ND	0	0	17	0,4	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	29,3

ND : non disponible

Source : SFTRF

Tableau 10 : Evolution de l'accidentologie sur A43 depuis la mise en service complète de la section Aiton – Le Freney – Moyenne annuelle de 2002 à 2006

	Tous accidents	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Accidents /10 ⁸ véh.km	Tués/10 ⁸ véh.km	Blessés graves/10 ⁸ véh.km	Blessés légers/10 ⁸ véh.km	Tués /100 acc.	Blessés graves /100 acc.	Blessés légers /100 acc.
2002	73	12	0	0	18	0,05	0,00	0,00	0,08	0,00	0,00	24,66
2003	70	8	0	0	11	0,04	0,00	0,00	0,05	0,00	0,00	15,71
2004	71	8	0	0	10	0,04	0,00	0,00	0,05	0,00	0,00	14,08
2005	81	22	0	2	2	0,11	0,00	0,01	0,01	0,00	2,47	2,47
2006	64	23	0	1	5	0,11	0,00	0,00	0,02	0,00	1,56	7,81
Moyenne sur 5 ans	72	15	0	1	9	0,07	0,00	0,00	0,04	0,00	0,8	12,8

Source : SFTRF

Depuis la mise en service du premier tronçon de l'autoroute A43, le nombre d'accidents par million de véhicules x kilomètres est faible et atteint 0,07 en moyenne. Il est important de souligner qu'**aucun accident mortel n'a été constaté sur A43 depuis la mise en service du premier tronçon en 1997.**

De même, **aucun blessé grave n'avait été constaté jusqu'en 2005**, année à laquelle seulement 2 blessés graves ont été recensés.

Dans le cas des blessés légers, une tendance générale à la baisse se dégage nettement : entre 1997 et 2001, on observe une moyenne annuelle de 17 blessés légers contre 9 entre 2002 et 2005.

2.2.2.2 Comparaison des performances d’A43 avec les grands indicateurs nationaux

Afin d’évaluer les performances d’A43 en matière d’accidentologie, il convient de comparer ces résultats avec les grands indicateurs nationaux.

En raison de l’absence de données sur les accidents corporels sur A43 avant 2002, nous comparons les données sur une moyenne annuelle entre 2002 et 2006.

Tableau 11 : Accidentologie : Comparaison des performances d’A43 avec les grands indicateurs nationaux

Moyenne sur 6 ans 2002-2006

	Accidents /10 ⁸ véh.km	Tués /10 ⁸ véh.km	Gravité (tués /100 accidents corporels)
A43	0,07	0,00	0,00
Autoroutes de liaison (concedées et non concedées)	2,31	0,31	6,63

Source : ONISR

A43 présente des performances en termes d’accidentologie bien supérieures à celles des autoroutes de liaison observées à un niveau national :

- Le nombre d’accidents par 100 millions de véhicules x kilomètres parcourus est très nettement inférieure sur A43 que sur les autoroutes de liaison.
- Le nombre de tués étant nul depuis la mise en service d’A43, le taux de tués et la gravité des accidents sont nuls. On observe un fort taux de gravité sur les autoroutes de liaison en France : 6,63 tués pour 100 accidents corporels.

Ces fortes performances en termes d’accidentologie sur A43 peuvent s’expliquer par plusieurs facteurs :

- Les trafics modérés qu’accueille l’autoroute en comparaison avec les trafics moyens sur le réseau autoroutier national,
- Les préventions et mesures de sécurité sur la signalisation des chantiers,
- Les conditions d’entretien de l’ouvrage.

2.2.3 L’accidentologie sur la RD1006

2.2.3.1 Les grandes tendances de l’évolution de la sécurité routière

Les tableaux suivants permettent d’analyser l’évolution de l’accidentologie sur la RD1006 avant et après la mise en service complète de la section étudiée.

Les données d’accidentologie sur la RD1006, issues du Conseil Général de Savoie, indiquent le nombre de blessés hospitalisés et le nombre de blessés non hospitalisés. Pour des raisons d’homogénéité des données dans la présentation, nous estimons qu’un blessé léger équivaut à un blessé non hospitalisé et un blessé grave à un blessé hospitalisé.

Tableau 12 : Evolution de l’accidentologie sur la RD1006 avant la mise en service d’A43 - Moyenne annuelle de 1992 à 1996

	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Acc. corporels /10 ⁸ véh.km	Tués /10 ⁸ véh.km	Blessés graves /10 ⁸ véh.km	Blessés légers /10 ⁸ véh.km	Tués / 100 acc.	Blessés graves / 100 acc.	Blessés légers / 100acc.
1992	48	7	8	31	53	17,7	2,9	11,4	19,5	16,7	64,6	110,4
1993	45	8	11	28	43	16,1	3,9	10,0	15,4	24,4	62,2	95,6
1994	49	9	10	23	54	16,7	3,4	7,9	18,5	20,4	46,9	110,2
1995	49	8	11	26	54	15,7	3,5	8,4	17,4	22,4	53,1	110,2
1996	48	7	8	21	39	16,8	2,8	7,3	13,6	16,7	43,8	81,3
Moyenne sur 5 ans	48	8	10	26	49	16,6	3,3	9,0	16,9	20,1	54,1	101,5

Source : Conseil Général de Savoie

Tableau 13 : Evolution de l’accidentologie sur la RD1006 depuis la mise en service complète de l’autoroute – Moyenne annuelle de 2002 à 2006

	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Acc. corporels /10 ⁸ véh.km	Tués /10 ⁸ véh.km	Blessés graves /10 ⁸ véh.km	Blessés légers /10 ⁸ véh.km	Tués / 100 acc.	Blessés graves / 100 acc.	Blessés légers / 100acc.
2002	26	3	3	16	32	17,4	2,0	10,7	21,4	11,5	61,5	123,1
2003	18	1	1	7	24	11,9	0,7	4,6	15,8	5,6	38,9	133,3
2004	10	2	2	4	8	6,6	1,3	2,6	5,3	20,0	40,0	80,0
2005	10	1	1	8	6	7,0	0,7	5,6	4,2	10,0	80,0	60,0
2006	4	2	3	3	1	2,6	2,0	2,0	0,7	75,0	75,0	25,0
Moyenne sur 5 ans	16	2	2	9	18	10,7	1,2	5,9	11,7	10,9	54,7	109,4

Source : Conseil Général de Savoie

Depuis la mise en service complète d’A43, on observe une forte tendance à la diminution du nombre d’accidents corporels sur la RD1006 : moyenne annuelle de 48 accidents corporels entre 1992 et 1996 contre 16 entre 2001 et 2005. De même, le nombre de tués, blessés graves et blessés légers a fortement diminué depuis la mise en service complète de l’autoroute. Les moyennes annuelles avant et après la mise en service de l’autoroute sont passées de :

- 10 à 2 pour le nombre de tués,
- 26 à 8 pour le nombre de blessés graves,
- 49 à 19 pour le nombre de blessés légers.

2.2.3.2 Comparaison des performances de la RD1006 avec les grands indicateurs nationaux

Afin d’évaluer les performances de la RD1006 en matière d’accidentologie, il convient de comparer ces résultats avec les grands indicateurs nationaux.

Tableau 14 : Accidentologie : Comparaison des performances de la RD1006 avec les grands indicateurs nationaux

Moyenne sur 5 ans 2002-2005

	Accidents corporels /10 ⁸ véh.km	Tués /10 ⁸ véh.km	Gravité (tués /100 accidents corporels)
RD1006	10,71	1,17	11,8
Routes nationales	7,45	1,22	16,3

Source : ONISR

Bien que la mise en service d’A43 ait permis de diminuer le nombre d’accidents corporels sur la RD1006, celle-ci présente de moins bonnes performances en termes d’accidentologie par rapport aux routes nationales françaises. Toutefois, entre 2001 et 2005, la gravité des accidents sur la RD1006 est moins importante que sur le réseau national.

2.2.4 L’accidentologie sur le corridor A43-RD1006 et les accidents évités grâce à A43

2.2.4.1 L’accidentologie sur le corridor A43-RD1006

Afin de mettre en évidence l’impact de la mise en service d’A43 sur l’accidentologie sur le corridor A43-RD1006, l’objectif de cette partie consiste à comparer :

- L’accidentologie sur la RD1006 avant la mise en service de l’autoroute,
- L’accidentologie sur l’autoroute après sa mise en service + l’accidentologie sur la RD1006.

Le tableau suivant compare l’accidentologie sur le corridor A43-RD1006 avant et après 1997. Deux périodes moyennes sont comparées entre elles :

- 1992-1996, soit la moyenne des cinq années avant la mise en service de l’autoroute,
- 2002-2006, soit la moyenne des cinq années suivant la mise en service complète de l’autoroute.

Tableau 15 : Comparaison du nombre d’accidents sur le corridor A43-RD1006 avant et après la mise en service complète de la section étudiée (en moyenne annuelle).

RD1006	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers
1992	48	8	31	53
1993	45	11	28	43
1994	49	10	23	54
1995	49	11	26	54
1996	48	8	21	39
Moyenne annuelle	48	10	26	49

RD1006 + A43	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers
2002	38	3	16	50
2003	26	1	7	35
2004	18	2	4	18
2005	32	1	10	8
2006	27	3	4	6
Moyenne annuelle	28	2	8	23

Source : CG73, SFTRF

Le nombre d’accidents corporels a chuté de 65% entre les deux périodes. On note également une forte diminution de la gravité des accidents avec la baisse marquée du nombre de tués et de blessés graves. Cette analyse permet une comparaison des situations réelles avant et après la mise en service de l’autoroute, mais ne permet pas d’identifier les gains en termes de sécurité routière permis par A43.

2.2.4.2 Les accidents évités par A43

- Afin de comparer les accidents évités par A43, tout en tenant compte de la baisse générale de l’accidentologie en France, il convient de comparer deux situations :
- La situation réelle observée : soit l’accidentologie sur A43 depuis 2001, supposée être la date de la mise en service complète, en une seule fois, de l’autoroute ;
 - Une situation de référence reconstituée, dans laquelle la RD1006 serait restée en service sans aménagement particulier. On suppose alors une croissance des trafics sur la RD1006 similaire à celle observée avant 1997 et on applique aux trafics obtenus les indicateurs annuels observés sur la RD1006 pour chaque année étudiée.

Les résultats de l’application de cette méthodologie sont présentés dans les tableaux suivants.

Tableau 16 : Nombre d'accidents évités par an suite à la mise en service d'A43

Accidentologie sur le corridor A43 – RD1006 en situation réelle

RD1006 + A43	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers
2002	38	3	16	50
2003	26	1	7	35
2004	18	2	4	18
2005	32	1	10	8
2006	27	3	4	6
Moyenne annuelle	28	2	8	23

Accidentologie sur la RD1006 en situation de référence reconstituée

RD1006 + A43	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers
2002	57	7	35	71
2003	40	2	16	53
2004	23	5	9	18
2005	25	2	20	15
2006	9	2	7	2
Moyenne annuelle	31	4	17	32

Accidents évités grâce à A43

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers
Moyenne annuelle	3	2	9	8

Cette méthode permet d'identifier qu'A43 a permis d'éviter par an :

- 3 accidents corporels,
- 2 tués,
- 9 blessés graves,
- 8 blessés légers.

2.2.4.3 Les performances d'accidentologie prévues

Le dossier DUP indique que « la mise en service de l'autoroute permettra d'éviter en 2000 :

- 38 accidents,
- 8 tués,
- 27 blessés graves,
- 35 blessés légers. »

2.2.4.4 Comparaison des performances d'accidentologie prévues et observées et explication des écarts

Le nombre d'accidents effectivement évités grâce à A43 est beaucoup moins élevé que les prévisions des études DUP. Ces dernières ne tenaient pas compte de l'amélioration de la sécurité routière, tendance structurelle qui est observée depuis quelques années en France. De plus, les trafics sur A43 plus élevés que prévus contribuent à l'obtention d'un bilan moins bon que prévu.

Si les résultats sont inférieurs aux prévisions, A43 a tout de même permis une réduction significative de l'accidentologie et notamment de la gravité des accidents.

Les points à retenir :

A43 présente des performances en termes d'accidentologie bien supérieures à celles des autoroutes de liaison observées à un niveau national :

- Le nombre d'accidents par 100 millions de véhicules x kilomètres parcourus très nettement inférieure sur A43 que sur les autoroutes de liaison.
- Le nombre de tués étant nul depuis la mise en service d'A43, le taux de tués et la gravité des accidents sont nuls. On observe un fort taux de gravité sur les autoroutes de liaison en France : 6,83 tués pour 100 accidents corporels.

Bien que la mise en service d'A43 ait permis de diminuer le nombre d'accidents corporels sur la RD1006, celle-ci présente de moins bonnes performances en termes d'accidentologie par rapport aux routes nationales françaises. Toutefois, entre 2001 et 2005, la gravité des accidents sur la RD1006 est moins importante que sur le réseau national.

Le nombre d'accidents effectivement évités grâce à A43 est sensiblement moins élevé que les prévisions des études DUP. Ces dernières ne tenaient pas compte de l'amélioration de la sécurité routière, tendance structurelle qui est observée depuis quelques années en France. Si les résultats sont inférieurs aux prévisions, A43 a tout de même permis une réduction significative de l'accidentologie et notamment de la gravité des accidents.

2.3- LES TEMPS DE PARCOURS

2.3.1 Méthodologie

Aucune campagne de mesure de temps de parcours n’a été prévue dans le cadre de la présente étude. L’analyse de l’amélioration des temps de parcours suite à la mise en service d’A43 se fera sur la base des temps de parcours indiqués par des logiciels de calcul de temps de parcours grand public. Cette source d’information suppose une parfaite fluidité des trafics et donc sous-estime les temps de parcours.

2.3.2 Comparaison des temps de parcours prévus et mesurés

Le temps de parcours actuel pour parcourir la section Pont d’Aiton – Le Freney a été calculé avec un logiciel de calcul de temps de parcours avec distinction VL / PL.

Tableau 17 : Temps de parcours pour la section Pont d’Aiton – Le Freney

Temps de parcours réels (estimés par logiciel)		Temps de parcours prévus en 1996 dans le dossier DUP
RD1006		
VL	56 min	48 min
PL	74 min	61 min
A43		
VL	36 min	33 min
PL	49 min	44 min

Source : DUP et logiciels de calcul de temps de parcours grand public

Les temps de parcours sur la RN6 ont été sous estimés dans la DUP. On observe un écart d’environ 20% par rapport aux temps de parcours actuels. Cet écart est toutefois logique car les trafics observés sur la RD1006 sont supérieurs de 40% au minimum aux trafics prévus. Ainsi, la circulation sur RD1006 est moins fluide que ce qui était prévue.

Les temps de parcours prévus sur A43 ont correctement été estimés : ils correspondent aux temps observés aujourd’hui en situation de fluidité des trafics.

A43 répond bien à l’objectif de réduction notable des temps de parcours.

2.4- LE NIVEAU DE SATISFACTION DES USAGERS

2.4.1 Méthodologie

Ce chapitre est basé sur les enquêtes de circulation réalisées dans le cadre de l’observatoire d’A43. Ces enquêtes ont été réalisées sur 3 périodes de l’année : été, automne et hiver, en 1998, 2003 et 2007 sur A43 et en 1996, 2003 et 2007 sur la RD1006.

Seuls les indicateurs relatifs à la satisfaction qualitative des usagers sont ici repris. Les données quantitatives (trafics, OD) ainsi que les indications relatives au profil des usagers (motifs de déplacements, types de véhicules, fréquence d’utilisation) ne sont pas détaillées ici. Pour plus d’information, il convient de se reporter aux rapports d’enquêtes disponibles auprès de SFTRF.

2.4.2 La satisfaction des usagers d’A43

Les raisons du choix de l’autoroute

Pour les usagers VL pouvant emprunter un itinéraire alternatif à A43, les raisons du choix d’A43 sont résumées dans le tableau suivant.

La raison la plus évoquée tout au long de l’année est celle de la rapidité de l’itinéraire. Cette raison est d’autant plus citée à l’automne avec 85% des réponses en 2007.

La deuxième raison est celle de la sécurité de l’itinéraire. Cette raison ainsi que celle de la facilité deviennent plus évoquées en période estivale.

Tableau 18 : Raisons du choix d’A43 pour les usagers VL pouvant emprunter un itinéraire alternatif

Date d’enquête	Eté		Automne		Hiver		
	2003	2007	2003	2007	1998	2004	2008
Itinéraire plus rapide	54%	77%	84%	85%	65%	72%	86%
Itinéraire plus sécurisant	34%	20%	7%	6%	28%	17%	9%
Itinéraire facile / agréable	9%	3%	2%	1%	0%	4%	3%

Source : Enquêtes réalisées lors de l’observatoire d’A43

Les raisons du choix de la RD1006

De même, pour les usagers VL ayant emprunté un itinéraire alternatif à A43, les raisons du choix de la RD1006 sont résumées dans le tableau suivant.

Les deux raisons les plus évoquées pour lesquelles les automobilistes ont choisi d’utiliser la RD1006 plutôt qu’A43 sont :

- Le coût de l’autoroute alors que l’itinéraire via la RD1006 est gratuit,
- L’itinéraire d’A43 mal adapté à celui des automobilistes.

Tableau 19 : Raisons du choix de la RD1006 pour les usagers VL ayant emprunté un itinéraire alternatif

Date d'enquête	Eté		Automne		Hiver		
	2003	2007	2003	2007	1998	2004	2008
Coût de l'autoroute	29%	37%	34%	29%	45%	31%	42%
Itinéraire pas adapté	13%	37%	36%	54%	-	39%	40%
Usager pas pressé	24%	9%	9%	2%	-	13%	9%
Itinéraire facile / agréable	20%	12%	9%	2%	-	9%	2%
Temps de parcours équivalents	10%	5%	9%	2%	19%	8%	3%

Attention : Les modalités d'enquête de l'année 1998 sont différentes des autres années.

Source : Enquêtes liées à l'observatoire d'A43

Rappel des prévisions de la DUP

Les dossiers DUP disponibles ne comportent pas de donnée spécifique ou d'indication qualitative relative à la satisfaction des usagers, en dehors des gains de temps permis par l'autoroute.

2.5- LA CONGESTION

2.5.1 Méthodologie

Ce chapitre est basé sur les données d'encombres du cordon A43 + RD1006 depuis la mise en service complète de l'autoroute.

2.5.2 Les embrements sur A43 et la RD1006

Les embrements ont été identifiés par type de cause par le CRICR de Lyon.

Tableau 20 : Embrements en heure.Kilomètres sur A43 par cause de 2003 à 2007

	Accident	Chantier	Obstacle	Trafic	Total
2003	1			287	288
2004	20		21	592	633
2005	23	2	78	1 496	1 599
2006	3	10		1 265	1 278
2007	1			1 077	1 078

Source : CRICR Lyon

Tableau 21 : Embrements en heure.Kilomètres sur la RD1006 par cause de 2003 à 2007

	Accident	Chantier	Obstacle	Trafic	Total
2003			14	36	50
2004	1			19	20
2005				23	23
2006				47	47
2007					0

Source : CRICR Lyon

Sur A43, les embrements sont de plus en plus nombreux entre 2003 et 2005 avec un pic en 2005 de 1 599 h.km. Ces embrements semblent diminuer jusqu'en 2007 avec 1 078 h.km d'embrements en 2007.

Sur la RD1006, la congestion routière est beaucoup moins marquée que sur A43. Les embrements varient de 20 à 50 h.km. Par ailleurs, aucun embrement n'a été constaté sur la RD1006 en 2007.

2.5.2.1 Variation mensuelle des embrements

Le détail mensuel des embrements en 2006 sur A43 et la RD1006 montre de fortes variations.

Tableau 22 : Variation des embrements en heure.Kilomètres sur A43 et la RD1006 en 2006 toutes causes confondues

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Aout	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
A43	87	997	119	22	0	0	0	8	0	0	0	32
RD1006	0	26	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Source : CRICR Lyon

En 2006, les embrements se retrouvent essentiellement en période hivernale et en particulier sur les mois de Février et Mars : ils représentent 88% de la congestion routière sur A43 et 100% sur la RD1006.

Ces congestions concentrées sur les mois de Février et Mars montrent la forte fréquentation hivernale sur le corridor A43+RD1006.

2.5.2.2 Régulation des PL au Tunnel du Fréjus

A l'entrée du Tunnel du Fréjus, le trafic PL est régulé de manière à respecter les consignes de sécurité à l'intérieur du Tunnel.

Le cadencement des barrières de péage permet cette régulation. Il est défini par l'intervalle de temps minimal entre le départ d'un véhicule et l'ouverture d'une barrière de la même plate-forme :

- 8 secondes de manière générale,
- 16 secondes lorsque les Conditions Minimales d'exploitation (conditions qui, si elles ne sont pas remplies, entraînent la fermeture de l'ouvrage) demandent 300 mètres d'inter-distance,
- autres valeurs pour les cas particuliers prévus par le règlement de circulation (PL qui suit un bus ou entre deux bus).

Aucune difficulté d'écoulement du trafic n'est à signaler avec ces dispositions, hormis lorsque le tunnel est fermé (panne de véhicule, problème sur les installations technique, alerte incendie, etc). Lors de difficulté d'écoulement du trafic, côté France, l'aire de régulation du Rieu Sec est activée à la discrétion du PC d'exploitation de l'autoroute A43, afin d'éviter de trop longues files d'attente sur la rampe d'accès. Les poids lourds ont l'obligation de sortir de l'autoroute et de stationner sur cette aire en attendant la réouverture du tunnel. Ils sont ensuite autorisés à reprendre l'autoroute dans l'ordre d'arrivée.

En Italie, des dispositions analogues sont prises avec un stockage sur l'autoport de Suse.

2.5.3 Rappel des prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP précise que « la mise en service d'une infrastructure moderne est de nature à **résorber les difficultés d'écoulement des trafics poids lourds** et des trafics de pointe aux périodes d'affluence des vacanciers ».

2.5.4 La comparaison des effets prévus et observés et l'analyse des écarts

L'analyse du trafic PL avant et après la mise en service de l'autoroute a montré qu'**A43 a fortement déchargé la RD1006 du trafic de transit, supportant aujourd'hui très peu de PL**. Ainsi, l'écoulement du trafic PL sur le corridor RD1006 – A43 est plus fluide depuis la mise en service d'A43.

Sur A43, la congestion du trafic n'existe réellement que les samedis de vacances scolaires sur la barrière d'Hermillon dans le sens 1 et sur la jonction avec l'A430 (intersection avec AREA au niveau d'Aiton) pour les retours sens 2.

La congestion existait avant la mise en service d'A43, notamment dans la traversée d'Aiguebelle puisqu'un dispositif de réglementation était mis en place tous les samedis matin durant les vacances scolaires de février.

Toutefois, **le corridor A43-RD1006 subit des encombrements en période d'affluence des vacanciers, soit aux mois de février et mars**. Rappelons que les WE ainsi que les jours de départ en vacances la circulation des PL est interdite en France. Ainsi, la congestion lors de ces périodes ne concerne que les VL.

Les points à retenir :

A43 répond bien à l'objectif de réduction des temps de parcours dans la vallée de la Maurienne.

Les usagers utilisent A43 principalement pour des raisons de rapidité et de sécurité. On note que les usagers sont également sensibles à la mise en valeur des paysages environnants. L'approche qualitative montre que les usagers d'A43 sont globalement satisfaits.

Sur A43, la congestion du trafic n'existe réellement que les samedis de vacances scolaires sur la barrière d'Hermillon dans le sens 1 et sur la jonction avec l'A430 (intersection avec AREA au niveau d'Aiton) pour les retours sens 2

Sur A43, les encombrements sont de plus en plus nombreux entre 2003 et 2005 avec un pic en 2005 de 1 599 h.km. Ces encombrements semblent diminuer jusqu'en 2007 avec 1 078 h.km d'encombrements en 2007. En 2006, les encombrements se retrouvent essentiellement en période hivernale et en particulier sur les mois de Février et Mars : ils représentent 88% de la congestion routière sur A43 et 100% sur la RD1006.

Sur la RD1006, la congestion routière est beaucoup moins présente que sur A43. Les encombrements varient de 20 à 50 h.km. Par ailleurs, aucun encombrement n'a été constaté sur la RD1006 en 2007. Cependant, aucun élément ne nous permet de déterminer l'évolution de la congestion routière avant et après la mise en service de l'autoroute.

2.6– SYNTHESE

Thèmes	Prévisions DUP	Résultats observés	Comparaisons
Trafics	<p>Exemple sur la section Pont d’Aiton – Epierre en 2000 : 6 055 VL et 3 645 PL</p> <p>Décharger la RD1006 de la quasi totalité du trafic de transit</p> <p>Accroître la fréquentation au Tunnel routier du Fréjus</p>	<p>Section Pont d’Aiton – Epierre en 2000 : 6 260 VL et 4 541 PL</p> <p>474 PL sur la RD1006 en 2006 sur la section la plus chargée (poste de Pontamafrey) contre 2 618 en 1997</p> <p>Augmentation des trafics TV en 2000 de +20% par rapport à 1999.</p>	<p>Trafics TV 2000 observés sur A43 supérieurs aux trafics prévus cette même année sur toutes les sections</p> <p>Rôle de délestage de la RD1006 rempli par A43</p> <p>Augmentation de la fréquentation du Tunnel routier du Fréjus grâce à A43</p>
Sécurité routière	<p>Accidentologie évitée / an :</p> <ul style="list-style-type: none">• 38 accidents,• 8 tués,• 27 blessés graves,• 35 blessés légers.	<p>Accidentologie évitée / an :</p> <ul style="list-style-type: none">• 7 accidents corporels,• 2 tués,• 11 blessés graves,• 11 blessés légers.	<p>Résultats plus faibles que prévus mais non prise en compte de :</p> <ul style="list-style-type: none">• l’amélioration de la sécurité routière en France• l’augmentation des trafics sur A43
Congestion	<p>Résorber les difficultés d’écoulement des trafics poids lourds et des trafics de pointe aux périodes d’affluence des vacanciers</p>	<p>Fort report du trafic PL de transit depuis la RD1006 sur l’A43</p> <p>Quelques encombrements le corridor A43-RD1006 en période d’affluence des vacanciers, soit aux mois de février et mars</p>	<p>Ecoulement du trafic PL sur le corridor RD1006 – A43 plus fluide depuis la mise en service d’A43</p> <p>Aucun élément quantitatif sur l’évolution de la congestion routière en période d’affluence des vacanciers avant et après la mise en service de l’autoroute</p>
Temps de parcours	<p>Section Pont d’Aiton – le Freney :</p> <ul style="list-style-type: none">• RN6 :<ul style="list-style-type: none">- VL : 48 min- PL : 61 min• A43 :<ul style="list-style-type: none">- VL : 33 min- PL : 44 min	<p>Section Pont d’Aiton – le Freney :</p> <ul style="list-style-type: none">• RN6 :<ul style="list-style-type: none">- VL : 56 min- PL : 74 min• A43 :<ul style="list-style-type: none">- VL : 36 min- PL : 49 min	<p>Sous estimation des temps de parcours sur RD1006 : écart d’environ 20% par rapport aux temps de parcours observés</p> <p>Objectif de réduction notable des temps de parcours rempli par A43</p>

3- L'économie de l'opération

3.1- LES COUTS DE CONSTRUCTION

Afin d’être comparés et analysés, les coûts de construction ont été ramenés en euros₂₀₀₇ et en FF₁₉₈₅ (en vue du calcul économique) en utilisant l’indice TP01 de l’INSEE (l’Index des prix au Bâtiment et Travaux Publics - Index général, tous travaux). De plus les coûts présentés sont hors taxe, sauf indication contraire.

3.1.1 Rappel des prévisions du dossier DUP

Deux coûts ont été présentés dans le dossier :

- Un coût de construction sans phasage de 7 100 MM FF₁₉₈₉ TTC,
- Un coût de construction avec phasage de 6 145 MM FF₁₉₈₉ TTC.

Ces coûts sont présentés hors taxe et ramenés en FF₁₉₈₅ et euros₂₀₀₇ dans le tableau suivant.

Tableau 23 : Coûts de construction prévus dans la DUP en M€₂₀₀₇ HT et MFF₁₉₈₅ HT

	MFF ₁₉₈₉ TTC	MFF ₁₉₈₅ HT	M€ ₂₀₀₇ HT
Sans phasage			
Coût total	7 100	5 470	1 528
Coût par km	110	85	24
Avec phasage			
Coût total	6 145	4 735	1 322
Coût par km	95	73	21

Source : DUP

Il est précisé par ailleurs dans le dossier que le coût au kilomètre varie selon les « difficultés techniques rencontrées ; dans la partie basse de la vallée il est de l’ordre de 60 FF₁₉₈₉ TTC /km alors qu’il atteint 200 FF₁₉₈₉ TTC /km dans la partie comprise entre St Michel et l’échangeur du Freney ».

Ces coûts TTC sont a priori en MF₁₉₈₉, ce qui correspond à :

- 46 MF₁₉₈₅ ou 13M€₂₀₀₇ pour les sections les moins chères,
- 154 MF₁₉₈₅ ou 43M€₂₀₀₇ entre St Michel et l’échangeur du Freney.

La durée de construction prévue de l’autoroute est de 3 ans.

3.1.2 Les coûts constatés

Les coûts constatés, transmis par SFTRF, sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 24 : Coûts de construction observés en M€₂₀₀₇ HT et MFF₁₉₈₅ HT

	M€ ₂₀₀₇ HT	MFF ₁₉₈₅ HT
1997	637.6	2 283.1
1998	583.7	2 090.0
1999	486.6	1 742.1
2000	300.9	1 077.5
2001	2.5	9.0
2002	3.7	13.4
2003	2.9	10.5
2004	4.0	14.4
2005	3.3	11.8
2006	1.0	3.7
2007	2.0	7.2
Total	2 028.4	7 262.8
Coûts/km	31,4	112,6

Source : SFTRF

La construction d’A43 s’est étalée de 1997 à 2007. Si la mise en service du dernier tronçon a eu lieu en 2000, des coûts marginaux d’aménagements complémentaires sont comptabilisés jusqu’en 2007.

3.1.3 Rapprochement entre prévisions et réalisations

Le tableau suivant permet de comparer les coûts prévus dans la DUP et observés.

Tableau 25 : Comparaison des coûts de construction prévus dans la DUP et observés en M€₂₀₀₇ HT et MFF₁₉₈₅ HT

	M€ ₂₀₀₇ HT	MFF ₁₉₈₅ HT
DUP Sans phasage		
Coût total	1 528	5 470
Coût par km	24	85
DUP Avec phasage		
Coût total	1 322	4 735
Coût par km	21	73
Observés		
Coût total	2 028.4	7 262.8
Coût par km	31,4	112,6

	M€ ₂₀₀₇ HT ou MFF ₁₉₈₅ HT
% Observés/ DUP sans phasage	+33%
% Observés/ DUP avec phasage	+53%

Source : SFTRF et DUP

Que l’on se base sur les coûts prévus avec ou sans phasage, les coûts observés sont plus élevés, de 33% à 53%.

Les coûts prévus étaient étalés sur 3 ans alors que les coûts réels se sont étalés sur 10 ans avec une très forte concentration sur les 4 premières années.

3.2- LES COUTS D’EXPLOITATION

3.2.1 Les prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP mentionne deux niveaux de coûts d’exploitation :

- Un coût annuel d’environ 450 000 F/km pour la section située en aval de Saint-Michel,
- Un coût annuel d’environ 800 000 F/km, soit près du double, sur la section située en amont de Saint-Michel.

Ces coûts sont a priori en MF₁₉₈₉, ce qui correspond à :

- 0,41 MF₁₉₈₅/km ou 0,11M€₂₀₀₇/km pour les sections en aval de Saint-Michel (représentant environ 51 kilomètres),
- 0,73 MF₁₉₈₅/km ou 0,20 M€₂₀₀₇/km pour les sections en amont de Saint-Michel (représentant environ 13,5 kilomètres).

Ces coûts sont présentés hors taxe et ramenés en FF₁₉₈₅ et euros₂₀₀₇ dans le tableau suivant.

Tableau 26 : Coûts d’exploitation prévus dans la DUP en M€₂₀₀₇ HT et MFF₁₉₈₅ HT

	M€ ₂₀₀₇ HT	MFF ₁₉₈₅ HT
Section amont de Saint-Michel		
Coût annuel par km	0.20	0.73
Coût annuel total	2.8	9.9
Section aval de Saint-Michel		
Coût annuel par km	0.11	0.41
Coût annuel total	5.7	20.9
Coût annuel total	8.5	30.8

3.2.2 Les coûts constatés

Les coûts d’exploitation constatés, transmis par SFTRF, sont présentés dans le tableau suivant. Ces coûts intègrent l’entretien hivernal, l’entretien courant et les charges de personnel.

Tableau 27 : Coûts d’exploitation observés en M€₂₀₀₇ HT et MFF₁₉₈₅ HT

	M€ ₂₀₀₇ HT	MFF ₁₉₈₅ HT
2005	7.8	28.1
2006	7.4	26.4
2007	6.8	24.4
2008	8.0	28.8
Moyenne 2005-2008	7.5	26.9

Source : SFTRF

3.2.3 Comparaison entre coûts prévus et coûts constatés

Le tableau suivant permet de comparer les coûts d’exploitation prévus dans la DUP et ceux observés.

Tableau 28 : Comparaison des coûts d’exploitation prévus dans la DUP et observés en M€₂₀₀₇ HT et MFF₁₉₈₅ HT

	M€ ₂₀₀₇ HT	MFF ₁₉₈₅ HT
DUP		
Coût total	8.5	30.8
Observés		
Coût total (moyenne de la période 2005-2008)	7.5	26.9

	M€ ₂₀₀₇ HT ou MFF ₁₉₈₅ HT
% Observés/ DUP	-13%

Source : SFTRF et DUP

Sur la période 2005 – 2008, les coûts d’exploitation annuels constatés sont inférieurs à ceux prévus à la DUP de 13 %.

Néanmoins, SFTRF prévoit une croissance de ces coûts d’exploitation dans la durée d’exploitation de l’infrastructure : Sur la période 2005-2050, le coût annuel moyen d’exploitation est ainsi évalué à 8.9 M€₂₀₀₇, soit 3 % de plus que le coût estimé dans la DUP.

3.3- LA RENTABILITE SOCIO-ECONOMIQUE POUR LA COLLECTIVITE

3.3.1 Principes généraux et définitions

3.3.1.1 La démarche générale

L'analyse des services rendus aux usagers et des avantages pour la Collectivité, générés par la mise en service d’une infrastructure, s'apprécie à partir d'un certain nombre de critères traduisant l'efficacité économique et sociale de l'opération projetée. Ces critères permettent de définir la rentabilité économique de l’infrastructure.

L’évaluation socio-économique consiste à évaluer et monétariser les coûts et gains générés par un projet par rapport à une situation de référence, c’est-à-dire une situation sans réalisation de ce projet. Lors de l’évaluation, dans le cas d’un projet autoroutier non concédé, un bilan coûts –avantage est calculé pour les acteurs suivants :

- Les usagers qui bénéficient :
 - Des gains de temps permis par le projet,
 - Des variations de coûts d’exploitation et d’entretien du véhicule du fait d’une réduction ou augmentation des kilomètres parcourus suite à la modification de leur itinéraire pour emprunter le projet,
 - D’une amélioration de leur confort grâce à l’utilisation d’une nouvelle liaison de qualité.
- L’Etat qui bénéficie des variations de taxes (TVA, TIPP).
- Le gestionnaire qui subit les coûts de construction et d’entretien de l’infrastructure.
- La collectivité dans son ensemble qui bénéficie de gains en matière de sécurité routière car :
 - Une infrastructure de type autoroutière est moins accidentogène qu’une route classique,
 - La baisse du trafic sur le réseau annexe suite aux reports vers la nouvelle infrastructure rend ce réseau moins accidentogène.

Le bilan LOTI de l’opération vise à comparer la rentabilité socio-économique **prévue** à la DUP à celle observée a posteriori. Ainsi dans le cadre de la présente étude, deux rentabilités sont donc calculées :

- D’abord sous les hypothèses (coûts d’investissements, trafics à la mise en service, croissance des trafics, etc.) retenues dans le dossier de 1989. Nous qualifierons cette évaluation d’**évaluation ex ante** dans la suite du document.
- Ensuite, sur la base des données (coûts d’investissements, trafics à la mise en services, croissance des trafics, etc.) effectivement observées (ou projetées sous les hypothèses les plus récentes). Cette évaluation est appelée **ex post** par la suite.

Par ailleurs, les calculs de rentabilité présentés dans les dossiers DUP de la construction d’A43 en 1991 ont été réalisés avec le logiciel ARIANE, logiciel alors officiel du ministère des Transports en matière d’évaluation économique de projet et n’étant aujourd’hui plus utilisé. Afin d’éviter tout problème d’ordre méthodologique et des écarts de résultats entre Ex-Ante et Ex-Post liés aux différences de logiciels utilisés (ARIANE / EXCEL), l’évaluation Ex-Ante a été reconstituée sur la base des hypothèses détaillées dans la DUP.

3.3.1.2 L'évolution des méthodes d'évaluation

La méthodologie officielle la plus récente pour calculer la rentabilité économique d'un projet d'infrastructure est « l'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport », dite de Robien, du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005. Elle préconise des valeurs tutélaires pour monétariser le temps, les victimes d'accident, la pollution de l'air, les nuisances sonores et l'effet de serre. Ces valeurs sont issues des réflexions menées jusqu'en 2001 par un groupe de travail du Commissariat Général du Plan présidé par M. Boiteux.

Or, l'évaluation socio-économique du projet réalisée dans le dossier DUP a été produite sur la base de l' « **Instruction relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase campagne** » du 14 mars 1986. Il apparaît donc nécessaire de proposer deux évaluations Ex-Post :

- Une première évaluation réalisée sur la base des méthodes de l'instruction du 14 mars 1986 afin de permettre une comparaison avec les résultats de l'évaluation Ex-Ante de la DUP (à méthodologie constante donc), Cette évaluation sera dénommée **Ex-Post (1986) et comparée à l'Ex-Ante (1986)**.
- Une seconde évaluation « actualisée » de la rentabilité socio-économique du projet menée sur la base de l'instruction-cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005. Cette évaluation sera dénommée **Ex-Post (2004)**.

3.3.2 Bilan socio-économique prévisionnel / Ex-Ante (1986)

L'ensemble des hypothèses retenues, autres que les valeurs tutélaires, proviennent du dossier DUP de 1991. Aucune modélisation des trafics n'a été réalisée, les calculs sont reconstitués à partir des hypothèses indiquées dans le dossier DUP.

Dans tout le document, les gains pour les acteurs en terme financier sont positifs. Les pertes sont indiquées avec un signe négatif.
Tous les montants financiers sont actualisés en Francs 1985.
Le bilan est actualisé par un taux de 8% à l'année précédent la mise en service de l'autoroute, soit en 1999 pour les bilans ex ante et ex post. L'autoroute a été mise en service de manière étalée de 1997 à 2000. Ainsi on considère que la première année de mise en service complète est 2000.

3.3.2.1 Les hypothèses du dossier DUP

Les trafics futurs sur A43 sont indiqués dans le dossier DUP, ainsi que les trafics induits et les reports du tunnel du Mont Blanc. Par déduction, il a été supposé que les trafics non induits et non reportés du Mont Blanc étaient reportés de la RN6. Ils sont rappelés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 29 : Trafics prévus dans le dossier DUP

Situation de projet				Reports Mont Blanc			Trafic induit			Reports RD1006		
Section	TMJA 2000			2000			2000			2010		
	VL	PL	TV	VL	PL	TV	VL	PL	TV	VL	PL	TV
Pont Royal - Aiton	7 505	3 735	11 240	460	680	1 140	200	130	330	6 845	2 925	9 770
Aiton - Epierre	6 055	3 645	9 700	460	680	1 140	200	130	330	5 395	2 835	8 230
Epierre - La Chambre	5 665	3 580	9 245	460	680	1 140	200	130	330	5 005	2 770	7 775
La Chambre - St Jean Ouest	5 395	3 535	8 930	460	680	1 140	200	130	330	4 735	2 725	7 460
St Jean Ouest - St Jean Est	3 325	3 195	6 520	460	680	1 140	200	130	330	2 665	2 385	5 050
St Julien Mont Denis - St Michel de M.	4 180	3 275	7 455	460	680	1 140	200	130	330	3 520	2 465	5 985
St Michel de Maurienne - Le Freney	3 190	3 175	6 365	460	680	1 140	200	130	330	2 530	2 365	4 895
Le Freney - Tunnel du Fréjus	1 890	2 780	4 670	460	680	1 140	200	130	330	1 230	1 970	3 200

Situation de projet				Reports Mont Blanc			Trafic induit			Reports RD1006		
Section	TMJA 2010			2010			2010			2010		
	VL	PL	TV	VL	PL	TV	VL	PL	TV	VL	PL	TV
Pont Royal - Aiton	8 985	4 896	13 881	580	920	1 500	239	170	410	8 166	3 806	11 971
Aiton - Epierre	7 260	4 790	12 050	580	920	1 500	240	171	411	6 440	3 699	10 139
Epierre - La Chambre	6 795	4 715	11 510	580	920	1 500	240	171	411	5 975	3 624	9 599
La Chambre - St Jean Ouest	6 470	4 660	11 130	580	920	1 500	240	171	411	5 650	3 569	9 219
St Jean Ouest - St Jean Est	4 010	4 260	8 270	580	920	1 500	241	173	415	3 189	3 167	6 355
St Julien Mont Denis - St Michel de M.	5 030	4 350	9 380	580	920	1 500	241	173	413	4 209	3 257	7 467
St Michel de Maurienne - Le Freney	3 850	4 230	8 080	580	920	1 500	241	173	415	3 029	3 137	6 165
Le Freney - Tunnel du Fréjus	2 305	3 615	5 920	580	920	1 500	244	169	413	1 481	2 526	4 007

Source : Dossier DUP

3.3.2.2 Le bilan pour les usagers

Gains de temps

Les gains de temps et de distance permis par A43 par section sont précisés dans le dossier DUP. Ils sont indiqués dans le tableau suivant.
Les variations de temps et de distance par rapport à l'itinéraire via la RD1006 sont rappelées ci-dessous.

Tableau 30 : Variations de temps (en minutes) et de distance (en kilomètres) par A43 par rapport à l'itinéraire via la RD1006

Section	Longueur via A43	Δ par rapport à RD1006		
		Distance (km)	Temps VL (min)	Temps PL (min)
Pont Royal - Aiton	2,0	0,0	0,6	0,5
Aiton - Epierre	13,5	0,8	4,3	3,3
Epierre - La Chambre	15,5	-0,3	4,9	3,8
La Chambre - St Jean Ouest	6,5	0,8	2,1	1,6
St Jean Ouest - St Jean Est	4,0	0,6	1,3	1,0
St Jean Est - St Julien Mont Denis	3,0	-1,4	0,9	0,7
St Julien Mont Denis - St Michel de Maur	6,5	-0,1	2,1	1,6
St Michel de Maurienne - Le Freney	13,5	0,4	4,3	3,3
Le Freney - Tunnel du Fréjus	5,0	-0,5	1,6	1,2

Source : Dossier DUP

Seuls les gains de temps pour les usagers reportés du Mont Blanc ne sont pas précisés dans la DUP. Ils ont été estimés à partir du modèle SAMI, modèle de trafics routiers interurbains développé par Egis.
Ces variations sont les suivantes :

- 10 minutes VL et 6 minutes PL,
- 10 km.

Elles sont calculées pour un itinéraire de longue distance entre Macon et Turin en Italie

Suite aux hypothèses retenues, la mise en service d’A43 a permis de réduire le nombre de véhicules x heures passées sur le réseau. Ces gains en véhicules x heures et en FF₁₉₈₅ sont indiqués ci-dessous.

Tableau 31 : Monétarisation des gains de temps permis par A43 en 2000 et 2010 en MF₁₉₈₅

	2000	2010
Gains de temps permis par A43 en M véhicules x heures	1,02	1,25
Gains valorisés en MF ₁₉₈₅	94,44	117,80

Variation des coûts d’entretien des véhicules

Ces coûts comprennent les coûts d’entretien du véhicule et le carburant.
Les variations de frais de fonctionnement des véhicules s’élèvent à : 11,73 M FF₁₉₈₅ TTC en 2000 et à 30,53 M FF₁₉₈₅ TTC en 2010.
Les distances parcourues étant plus courtes par l’A43 que par la RD1006 ou le trajet via le Mont Blanc, les usagers ont un gain sur leurs dépenses d’entretien.

Gain de confort

Grâce à la mise en service de l’autoroute, des reports de trafics importants s’effectuent de la RD1006 vers A43, voirie autoroutière au confort meilleur que les voiries nationales ou départementales.
Chaque véhicule x km reporté sur A43 gagne ainsi en confort.
En se reportant de la RD1006 sur l’A43, les usagers gagnent en confort. Ces gains sont estimés à 6,22MFF₁₉₈₅ en 2000 et de 7,43 MFF₁₉₈₅ en 2010.

Péages

Les usagers routiers doivent s’acquitter des péages routiers dont le montant total s’élève à 72.43 MFF₁₉₈₅ en 2000 et de 92.15 MFF₁₉₈₅ en 2010.

3.3.2.3 Les gains liés à la sécurité routière

Dans le dossier DUP d’A43, les gains annuels liés à la sécurité routière sont estimés à :

- 38 accidents évités,
- 8 tués évités,
- 27 blessés graves,
- et 35 blessés légers.

La monétarisation de ces chiffres donne les montants suivants, qui correspondent à un gain pour la collectivité.

- 17,56 M FF₁₉₈₅ en 2000,
- 22,00 M FF₁₉₈₅ en 2010.

3.3.2.4 Le bilan pour le concessionnaire

- Selon le dossier DUP, les coûts retenus sont les suivants :
- Coûts de construction avec phasage transversal³: 5 455 M FF TTC₁₉₈₅,
 - Coûts d’entretien et d’exploitation annuels : 450 000 FF TTC₁₉₈₅/an pour la partie à l’aval de Saint Michel, et environ 800 000 FF TTC₁₉₈₅/an pour la partie à l’amont de Saint Michel.

La durée de construction de l’autoroute est supposée être de 3 ans.
Le concessionnaire collecte le péage, qui est de 72.43 MFF₁₉₈₅ en 2000 et de 92.15 MFF₁₉₈₅ en 2010.

3.3.2.5 Le bilan pour la puissance publique

Aux années étudiées, la puissance publique collecte la TVA et la TIPP des usagers, ainsi que la TVA du coût de construction de l’autoroute.
Avant 2000, la puissance publique perçoit un montant de 855,47 MFF₁₉₈₅. de TVA lié à la construction de l’autoroute.
Au-delà de 2000, les taxes versées par les usagers à la puissance publique évoluent en raison de l’augmentation des trafics observés. Ce phénomène compense la baisse des dépenses des usagers sur leur véhicule, qui parcourent moins de distance.
Ce poste est résumé dans le tableau suivant, uniquement pour les années 2000 et 2010.

Tableau 32 : Bilan monétarisé des usagers pour la puissance publique en 2000 et 2010 en MF₁₉₈₅

MF ₁₉₈₅	2000	2010
TVA	0,53	0,65
TIPP	3,68	4,76

³ Hypothèse retenue dans le calcul économique, toutefois un coût sans phasage est aussi présenté, se reporter au chapitre relatif aux coûts

3.3.2.6 Le bilan pour la collectivité dans son ensemble

Précisons que la circulaire de 1986 ne tient pas compte des impacts environnementaux de la mise en service d’une infrastructure, ce qui est le cas dans les circulaires plus récentes.

Le bilan coût-avantages monétarisable pour la collectivité dans son ensemble est la somme des avantages des différents acteurs. Les avantages monétaires par catégorie et par année sont rappelés dans le tableau suivant.

Tableau 33 : Bilan monétarisé par poste en 2000 et 2010 en MF₁₉₈₅

Valeur en MFF 1985	2000	2010
Temps	94,44	117,80
Confort	6,22	7,43
Frais de fonctionnement des véhicules	11,73	30,53
Péages	-72,43	-92,15
Total avantages usagers	39,96	63,61
Taxes	-4,21	-5,41
Péages	72,43	92,15
Sécurité	17,56	22,00
Total des avantages de l'aménagement	125,73	172,34

3.3.2.7 Indicateurs de rentabilité

Les indicateurs qui permettent d’estimer la rentabilité économique d’un projet sont :

- Le bénéfice propre qui est la variation d’utilité collective liée à la réalisation de l’aménagement routier. C’est la somme actualisée des avantages diminués des dépenses actualisées d’entretien et du coût d’investissement (appelé le coût économique global) pondéré par un coefficient de contrainte financière de 1,2⁴.
- Le taux de rentabilité immédiate qui est la somme des avantages d’une année donnée divisée par le coût économique global du projet. Il permet de définir une date optimale de mise en service de l’opération étudiée.
- Le bénéfice actualisé : il correspond au bénéfice propre sans contrainte financière.

Les bénéfices propre et actualisé sont actualisés à l’année précédent la mise en service de l’autoroute (2000 dans le cas présent) et sont calculés sur toute la durée de vie de l’autoroute. Ainsi, ils ne sont pas propres à une année.

Ces indicateurs sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 34 : Grands indicateurs de rentabilité du bilan ex ante en MF₁₉₈₅

	Valeur MFF 1985
Avantages de l'aménagement en 2000	126
Avantages de l'aménagement en 2010	172
Avantages globaux de l'aménagement	3 021
Coût économique global	6 258
Bénéfice propre	-4 489
Bénéfice actualisé	-3 237
Taux de rentabilité immédiate en 2000	2.0%
Taux de rentabilité immédiate en 2010	2.8%

Le tableau suivant rappelle la ventilation des avantages actualisés entre les différents acteurs.

Tableau 35 : Ventilation des avantages actualisés entre les différents acteurs en MF₁₉₈₅

	Usagers	Puissance Publique	SFTRF
Temps	1467.20		
Confort	93.57		
Coûts d'entretien des véhicules HT	260.90		
Péage	-1 141.71		1 141.71
Sécurité		273.66	
Coût de construction			-4 977.08
Entretien et exploitation			-355.55
Taxes	66.88	858.86	-925.74
Sous-total	746.84	1 132.52	-5 116.66
Gain Total Collectivité	-3 237.31		

Ce tableau met en évidence le fait que le projet bénéficie aux usagers grâce aux gains de temps qu’il leur a apportés. Ensuite, la collectivité a bénéficié des gains des variations en matière de sécurité routière.

3.3.2.8 La rentabilité économique prévue

Le dossier DUP présente les grands indicateurs de rentabilité. Toutefois, précisons que les avantages globaux et bénéfices actualisés ne sont pas présentés. Le taux de rentabilité immédiate étant inférieur au taux d’actualisation de 8%, ces résultats indiquent qu’il n’est pas rentable pour la collectivité de mettre en service A43 en 2000 ou en 2010.

⁴ Selon les préconisations de l’instruction de 1986

Comparaison des résultats ex ante et prévue et explication des écarts

Tableau 36 : Comparaison des grands indicateurs de rentabilité des bilans ex ante et DUP en MF₁₉₈₅

<i>Valeur en MFF 1985</i>	Ex ante (1986)	DUP (1986)
Avantages de l'aménagement en 2000	126	127
Avantages de l'aménagement en 2010	172	152
Avantages globaux de l'aménagement	3 021	/
Coût économique global	6 258	5 785
Bénéfice propre	-4 489	/
Bénéfice actualisé	-3 237	/
Taux de rentabilité immédiate en 2000	2.0%	2.2%
Taux de rentabilité immédiate en 2010	2.8%	2.6%

Les résultats ex ante et DUP sont proches : la méthodologie appliquée permet de reconstituer les résultats DUP.

La comparaison ne porte que sur le coût économique global, les bénéfices en 2000, 2010 et les taux de rentabilité immédiate puisque les avantages globaux et les bénéfices ne sont pas présentés dans le dossier DUP. Etant données les valeurs obtenues en ex-ante en comparaison avec celles de la DUP, les avantages et les bénéfices ex ante semblent être cohérents avec les résultats du dossier DUP.

Il est important de constater ces écarts, cependant, l’objectif de ce travail est de reconstituer une situation ex ante, permettant d’identifier ensuite si l’A43 a atteint ses objectifs en termes de rentabilité économique.

Les calculs ex post sont réalisés sur les mêmes hypothèses que les calculs ex ante, permettant ainsi la comparaison des résultats entre eux.

3.3.3 Bilan socio-économique a posteriori / Ex-Post (1986)

3.3.3.1 Modalités de calcul a posteriori

Les gains de temps permis par A43 sont basés sur les relevés de temps de parcours. Les variations de distance sont similaires à celles présentées dans le dossier DUP et utilisées dans les calculs ex ante.

Les temps de parcours en situation de référence et de projet ont été recalculés :

- A partir des trafics observés, en appliquant les courbes débit-vitesse qui étaient disponibles sous ARIANE pour les trafics issus de la RD1006,
- A partir de SAMI pour les trafics reportés de l'itinéraire Mont-Blanc.

L'analyse des trafics sur coupure ne permet pas de mettre en évidence l'existence de trafic induit sur A43. Ainsi, on supposera que les trafics non reportés de l'itinéraire Mont-Blanc sont reportés de la RD1006.

3.3.3.2 Le bilan des usagers

Les gains de temps

Suite aux hypothèses retenues, la mise en service d'A43 a permis de réduire les véhicules x heures passées sur le réseau. Ces gains sont rappelés ci-dessous.

Tableau 37 : Monétarisation des gains de temps permis par A43 en 2001 et 2010 en MF₁₉₈₅

	2001	2010
Gain de temps permis par A43 en M véhicules x heures	1,17	1,54
Gains valorisés en MF ₁₉₈₅	104,33	125,79

Les variations de coût d'exploitation des véhicules

Les distances parcourues étant plus courtes par l'A43 que par la RD1006 ou le trajet via le Mont Blanc, les usagers ont un gain sur leurs dépenses d'entretien.

Les variations de frais de fonctionnement des véhicules se montent à : 12,32 M FF₁₉₈₅ TTC en 2001 et à 8,53 M FF₁₉₈₅ TTC en 2010.

Les gains de confort

En se reportant de la RD1006 sur l'A43, les usagers gagnent en confort. Ces gains sont estimés à 7,81 MFF₁₉₈₅ en 2001 et de 9,07 MFF₁₉₈₅ en 2010. Ce gain ne concerne que les véhicules légers.

Les usagers ont toutefois du s'acquitter des péages, s'élevant à 206,33 MFF₁₉₈₅ en 2001 et 161,63 MFF₁₉₈₅ en 2010. La diminution est due à la baisse de trafics observés entre 2001 et 2005, et plus particulièrement celle des poids lourds.

3.3.3.3 Les gains liés à la sécurité routière

Les gains liés à la sécurité routière ont été calculés à partir du nombre d'accidents évités suite à la mise en service d'A43. Les gains de sécurité routière sont de 4,62 MFF₁₉₈₅ en 2001 et 4,82 MFF₁₉₈₅ en 2010.

3.3.3.4 Le bilan pour le concessionnaire

Le coût de construction total de l'autoroute est de 7 263 MFF₁₉₈₅ (le détail par année et les montants en euros sont indiqués au chapitre relatifs aux coûts).

Les coûts d'entretien constatés sur la période 2005-2008 sont, en moyenne, de 26,9 MFF₁₉₈₅/an.

3.3.3.5 Le bilan pour la puissance publique

Comme en situation ex ante, les taxes versées par les usagers à la puissance publique évoluent en raison de l'augmentation des trafics observés. Ce phénomène compense la baisse des dépenses des usagers sur leur véhicule, qui parcourent moins de distance.

Tableau 38 : Bilan monétarisé des usagers pour la puissance publique en 2001 et 2010 en MF₁₉₈₅

MF ₁₉₈₅	2001	2010
TVA	0,53	0,62
TIPP	3,84	2,78

La TIPP diminue entre 2001 et 2010 en raison de la baisse des PL x km sur la même période. Ce phénomène ne se retrouve pas sur la TVA puisqu'elle ne s'applique que sur les VL, qui eux voient leur trafic augmenter.

3.3.3.6 Le bilan pour la collectivité

Ce tableau met en évidence le fait que **le projet a essentiellement bénéficié aux usagers grâce aux gains de temps qu'il leur a apportés.**

Toutefois **en raison des coûts de construction élevés de l'autoroute le bilan global est négatif.**

Tableau 39 : Ventilation des avantages actualisés entre les différents acteurs en MF₁₉₈₅

	Usagers	Puissance Publique	SFTRF
Temps	1466,24		
Confort	113,27		
Coûts d'entretien des véhicules HT	164,88		
Péage	-2 072,25		2 072,25
Sécurité		61,06	
Coût de construction			-8 326,18
Entretien et exploitation			-353,54
Taxes	-46,04	2 092,22	-2 046,18
<i>Sous-total</i>	-373,91	2 153,29	-8 653,65
<i>Gain Total Collectivité</i>	-6 874,27		

3.3.3.7 Indicateurs de rentabilité

Le taux de rentabilité immédiate étant inférieur au taux d’actualisation de 8%, ces résultats indiquent qu’il n’était pas rentable pour la collectivité de mettre en service A43 en 2001 ou en 2010. Le bénéfice actualisé total est négatif.

Tableau 40 : Grands indicateurs de rentabilité du bilan ex post en MF₁₉₈₅

Valeur MFrancs 1985	Ex post (1985)
Avantages de l'aménagement en 2001	169
Avantages de l'aménagement en 2010	178
Avantages globaux de l'aménagement	3 512
Coût économique global	10 386
Bénéfice propre	-8 952
Bénéfice actualisé	-6 874
Taux de rentabilité immédiate en 2001	1,6%
Taux de rentabilité immédiate en 2010	1,7%

3.3.3.8 Résultats et comparaison avec le bilan prévisionnel

Cette section compare les résultats de rentabilité prévus de l’autoroute (ex ante) et les résultats observés suivant la méthodologie préconisée dans la lettre-circulaire du 14 mars 1986. Il est à noter que pour être comparable avec le bilan de la DUP, le bilan ex-ante ne prend pas en compte la taxe d’aménagement du territoire et la redevance domaniale. Ainsi, pour comparer les bilans ex-ante et ex-post, ils ne sont également pas intégrés dans le bilan ex-post (selon l’instruction 1985). Ils le sont dans le bilan ex-post (selon l’instruction 2004, résultats présentés à la section suivante 3.3.4).

Le bilan pour la collectivité

Les deux bilans sont négatifs pour la collectivité. En toute logique, les gains de temps monétarisés sont plus importants dans le cas du bilan ex post. Cela est lié :

- A la fois aux trafics observés plus importants que les trafics prévus sur l’autoroute,
- Et aux trafics restants plus importants que prévus sur la RN6.

(Toutefois rappelons que si les trafics restants sont plus importants, cela se traduit aussi par des temps de parcours plus élevés sur la RN6 que ceux qui étaient prévus dans la DUP).

Ces gains de temps ne permettent toutefois pas de compenser les coûts de construction plus importants que les coûts prévus. Si les coûts de construction sont supérieurs aux coûts prévus de l’ordre de 33 à 53% (selon que l’on considère le coût prévu avec phasage ou non), dans le bilan le coût apparaît nettement plus élevé (+66%) en raison du phénomène d’actualisation. Dans le dossier DUP on suppose une construction étalée sur 3 ans, alors que dans les faits elle l’a été sur 4 ans.

De plus, les gains liés à la sécurité routière sont 4,5 fois moins importants en ex post qu’en ex ante (cf chapitre relatif à la sécurité routière).

Tableau 41 : Ventilation des avantages actualisés entre les différents acteurs en MF₁₉₈₅ – Comparaison des bilans ex ante et ex post

	Ex post	Ex ante
Temps	1466,24	1467,20
Confort	113,27	93,57
Coûts d'entretien des véhicules HT	164,88	260,90
Péage	0,00	0,00
Sécurité	61,06	273,66
Coût de construction	-8326,18	-4977,08
Entretien et exploitation	-353,54	-355,55
Taxes	0,00	0,00
<i>Sous-total</i>	-6 874,27	-3 237,31

A noter que les péages et les taxes sont nulles dans le tableau, car il s’agit d’un transfert entre acteurs.

Tableau 42 : Indicateurs de rentabilité en MF1985 – Comparaison des bilans ex ante et ex post

Valeur MFrancs 1985	Ex post (1985)	Ex ante (1985)
Avantages de l'aménagement en 2000		126
Avantages de l'aménagement en 2001	169	
Avantages de l'aménagement en 2010	178	172
Avantages globaux de l'aménagement	3 512	3 021
Coût économique global	10 386	6 258
Bénéfice propre	-8 952	-4 489
Bénéfice actualisé	-6 874	-3 237
Taux de rentabilité immédiate en 2000		2,0%
Taux de rentabilité immédiate en 2001	1,6%	
Taux de rentabilité immédiate en 2010	1,7%	2,8%

Les résultats obtenus en termes de rentabilité globale sont moins bons que les résultats prévus :

- 1,6% en 2001 pour 2,0% estimés en 2000 en ex-ante,
- 1,7% en 2010 pour 2,8% estimés en ex-ante.

Toutefois dans les deux bilans (ex ante, ex post) le projet n'est pas rentable pour la collectivité.

En plus des indicateurs recommandés par la circulaire de 1986, le Taux de Rentabilité Interne de l'opération a été calculé. Il est de 3,16% en situation ex ante et 1,23% en ex post. Il est inférieur au taux d'actualisation de 8%, ce qui confirme que l'opération n'est pas rentable pour la collectivité.

A43 a avant tout une vocation d'autoroute d'aménagement du territoire et de liaison internationale, en particulier pour le trafic de marchandises.

Les points à retenir :

Les deux bilans sont négatifs pour la collectivité. En toute logique, les gains de temps monétarisés sont plus importants dans le cas du bilan ex post. Cela est lié :

- A la fois aux trafics observés plus importants que les trafics prévus sur l'autoroute,
- Et aux trafics restants plus importants que prévus sur la RN6.

Ces gains de temps ne permettent toutefois pas de compenser les coûts de constructions plus importants que les coûts prévus. De plus, les gains liés à la sécurité routière sont 4,5 fois moins importants en ex post qu'en ex ante (cf chapitre relatif à la sécurité routière).

Les résultats obtenus en termes de rentabilité globale sont moins bons que les résultats prévus. Toutefois dans le deux cas, le projet n'est pas rentable pour la collectivité.

Le Taux de Rentabilité Interne de l'opération est de 3,16% en situation ex ante et 1,23% en ex post. Il est inférieur au taux d'actualisation de 8%, ce qui confirme que l'opération n'est pas rentable pour la collectivité.

A43 a avant tout une vocation d'autoroute d'aménagement du territoire et de liaison internationale, en particulier pour le trafic de marchandises.

3.3.4 Bilan socio-économique a posteriori / Ex-Post (2004)

3.3.4.1 Modalités de calcul a posteriori

La méthodologie officielle la plus récente pour calculer la rentabilité économique d'un projet d'infrastructure est « l'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport », dite de Robien, du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005.

Par rapport à l'instruction de 1986, elle préconise de nouvelles valeurs tutélaires (en €₂₀₀₀) pour monétariser le temps, les victimes d'accident, la pollution de l'air, les nuisances sonores et l'effet de serre. Ces valeurs sont issues des réflexions menées jusqu'en 2001 par un groupe de travail du Commissariat Général du Plan présidé par M. Boiteux.

En outre, elle propose une revue des taux d'actualisation en proposant :

- Un taux d'actualisation à 4% fixé par le Commissariat général du Plan,
- Un taux d'actualisation dégressif dans le temps :
 - Un taux de 4 % sur les 30 premières années d'exploitation du projet,
 - Un taux de 3,5 % entre 30 et 50 ans après la mise en service,
 - Un taux de 3 % au-delà de 50 ans après la mise en service.

3.3.4.2 Le bilan des usagers

Les gains de temps

Suite aux hypothèses retenues, la mise en service d'A43 a permis de réduire les véhicules x heures passées sur le réseau. Ces gains sont rappelés ci-dessous. .

Tableau 43 : Monétarisation des gains de temps permis par A43 en 2001 et 2010 en M€₂₀₀₀

	2001	2010
Gain de temps permis par A43 en M véhicules x heures	1,17	1,54
Gains valorisés en M€ ₂₀₀₀	22,20	25,71

Les variations de coût d'exploitation des véhicules

Les variations de frais de fonctionnement des véhicules se montent à : 2,47 M€₂₀₀₀ TTC en 2001 et à 2,05 M€₂₀₀₀ TTC en 2010.

Les gains de confort

En se reportant de la RD1006 sur l'A43, les usagers gagnent en confort. Ces gains sont estimés à 2,10 M€₂₀₀₀ en 2001 et de 2,67 M€₂₀₀₀ en 2010.

Les usagers ont toutefois du s'acquitter des péages, s'élevant à 43,41 M€₂₀₀₀ en 2001 et 34,00 M€₂₀₀₀ en 2010. La diminution du montant des péages est liée à la baisse des trafics observés entre 2001 et 2005, et plus particulièrement celle des poids lourds.

3.3.4.3 Les gains liés à la sécurité routière

Les gains liés à la sécurité routière ont été calculés à partir du nombre d’accidents évités suite à la mise en service d’A43. Les gains de sécurité routière sont de 3,59 M€₂₀₀₀ en 2001 et 4,24 M€₂₀₀₀ en 2010.

3.3.4.4 Les gains liés à l’environnement

L’instruction-cadre de 2004 propose une valorisation des gains environnementaux (non intégrée dans les méthodes de 1986). Néanmoins, ces gains restent faibles au regard des autres gains identifiés :

- Les gains liés à la pollution de l’air sont de 0,033 M€₂₀₀₀ en 2001 et 0,013 M€₂₀₀₀ en 2010,
- Les gains liés à l’effet de serre sont de 0,16 M€₂₀₀₀ en 2001 et 0,10 M€₂₀₀₀ en 2010,

3.3.4.5 Le bilan pour le concessionnaire

Le coût de construction total de l’autoroute est de 1 561 M€₂₀₀₀ (le détail par année et les montants en euros sont indiqués au chapitre relatifs aux coûts).

Les coûts d’entretien constatés sur la période 2005-2008 sont, en moyenne, de 5,78 M€₂₀₀₀/an.

3.3.4.6 Le bilan pour la puissance publique

Comme en situation ex ante, les taxes versées par les usagers à la puissance publique évoluent en raison de l’augmentation des trafics observés. Ce phénomène compense la baisse des dépenses des usagers sur leur véhicule, qui parcourent moins de distance.

Tableau 44 : Bilan monétarisé des usagers pour la puissance publique en 2001 et 2010 en M€₂₀₀₀

M€ ₂₀₀₀	2001	2010
TVA	0,13	0,18
TIPP	0,73	0,56

La puissance publique perçoit également des taxes versées par le gestionnaire :

- la TVA liée à la construction de l’autoroute, perçue de 1997 à 2007,
- la taxe d’aménagement du territoire, qui s’élève à 1,29 M€₂₀₀₀ en 2001 et 1,13 M€₂₀₀₀ en 2010,
- la redevance domaniale d’un montant de 1,08 M€₂₀₀₀ en 2001 et 0,95 M€₂₀₀₀ en 2010.

Les deux dernières n’étant pas prises en compte dans le bilan ex-post (1985) pour être comparable aux bilans ex-ante et DUP.

3.3.4.7 Le bilan pour la collectivité

Ce tableau met en évidence le fait que **le projet a essentiellement bénéficié aux usagers grâce aux gains de temps qu’il leur a apportés.**

Dans le bilan ex-post (2004), il faut souligner 3 changements majeurs par rapport aux résultats du bilan ex-post (1985), en lien avec les préconisations formulées dans l’instruction-cadre de 2004 :

- Une valorisation plus importante des gains en sécurité du projet,
- Une valorisation des effets environnementaux (effet de serre et pollution de l’air), non prise en compte dans la méthode de 1985,
- Une taxe perçue par la puissance publique plus importante, en raison de la taxe d’aménagement du territoire et de la redevance domaniale, des taxes non prises en compte dans le bilan ex-post (1985) pour être comparable aux bilans ex-ante et DUP.

Néanmoins, les conclusions de l’évaluation restent inchangées avec un bilan globalement négatif **en raison des coûts de construction élevés de l’autoroute.**

Tableau 45 : Ventilation des avantages actualisés entre les différents acteurs en M€₂₀₀₀

	Usagers	Puissance Publique	SFTRF	Tiers
Temps	784,96			
Confort	88,13			
Coûts d'entretien des véhicules HT	98,89			
Péage	-860,89		860,89	
Sécurité		146,30		
Environnement				6,00
Coût de construction			-1 671,96	
Entretien et exploitation			-171,16	
Taxes	-26,07	565,40	-539,34	
<i>Sous-total</i>	85,02	711,71	-1 521,56	6,00
<i>Gain Total Collectivité</i>	-718,83			

3.3.4.8 Indicateurs de rentabilité

Le taux de rentabilité immédiate étant inférieur au taux d’actualisation de 4%, ces résultats indiquent qu’il n’était pas rentable pour la collectivité de mettre en service A43 en 2001 ou en 2010. Le bénéfice actualisé total est négatif.

Tableau 46 : Grands indicateurs de rentabilité du bilan ex post en M€₂₀₀₀

Valeur MEuros 2000	Ex post (2004)
Avantages de l'aménagement en 2001	41
Avantages de l'aménagement en 2010	43
Avantages globaux de l'aménagement	1 467
Coût économique global	2 186
Bénéfice propre	-1 156
Bénéfice actualisé	-719
Taux de rentabilité immédiate en 2001	1,9%
Taux de rentabilité immédiate en 2010	2,0%

Les points à retenir :

L’évaluation a posteriori (Ex post) réalisée suivant les préconisations de l’instruction-cadre de 2004 laisse apparaître des taux de rentabilité immédiate légèrement supérieurs à ceux calculés suivant les méthodes de 1986 : 1,6% en 2001 et 1,7% en 2010

Ces écarts s’expliquent par :

- Une meilleure valorisation des gains de sécurité dans la nouvelle instruction,
- La prise en compte des effets environnementaux même s’ils restent faibles en valeur au regard des autres gains.

Néanmoins, ces indicateurs indiquent toujours qu’il n’était pas rentable pour la collectivité de mettre en service l’A43 en 2001 ou en 2010.

Les résultats obtenus en termes de rentabilité globale sont toujours moins bons que les résultats prévus et en deçà du taux d’actualisation du Plan (4%) : le Taux de Rentabilité Interne de l’opération est de 2,25% en situation ex post (2004) pour 1,23% en situation ex post (1986).

A43 a avant tout une vocation d’autoroute d’aménagement du territoire et de liaison internationale, en particulier pour le trafic de marchandises.

3.4- LA RENTABILITE FINANCIERE POUR LE CONCESSIONNAIRE

3.4.1 Les prévisions du dossier DUP

En la matière, les indications du dossier DUP étaient les suivantes « Les études financières prévisionnelles réalisées montrent que sur la durée de la concession les recettes attendues sur l’autoroute de la Maurienne assureront la couverture des dépenses d’exploitation (perception du péage, entretien, réparations), le paiement des charges d’intérêt liés aux emprunts levés pour sa construction et le remboursement du capital emprunté. »

3.4.2 Bilan a posteriori des coûts et des recettes

On cherche ici à déterminer le taux de rentabilité interne financier de l’opération considérée isolément. C’est-à-dire que l’on ne prend pas en compte les éventuelles variations de recettes et de coûts sur le tunnel du Fréjus (partie française) ayant résulté de la mise en service de l’autoroute A43.

Le taux de rentabilité calculé ici est établi sans prise en compte des charges d’intérêts financiers. Il est donc indépendant des modalités de financement (autofinancement, emprunts, etc.).

Le calcul est conduit en euros courants, hors TVA.

3.4.2.1 Les coûts observés

Les postes de coûts sont les suivants :

- Les coûts de construction, hors TVA,
- Les coûts d’entretien et d’exploitation, hors impôts et taxes,
- Les taxes autres que la TVA : la taxe d’aménagement du territoire (TAT), la redevance domaniale (assimilable à une taxe), la taxe professionnelle (remplacée par la contribution économique territoriale (CET) à compter de 2011) et les taxes foncières sur le bâti et sur le non bâti.

Les coûts de construction retenus correspondent à ceux mentionnés précédemment en section 3.1.2.en euros constants. Pour l’analyse financière, ces coûts sont considérés en euros courants.

Ces coûts sont hors TVA, la TVA sur les travaux étant supposée récupérée.

Tableau 47 : Coûts de construction observés en M€ courants HTVA

1997	458,9
1998	427,7
1999	350,0
2000	231,6
2001	2,0
2002	3,0
2003	2,5
2004	3,5
2005	3,0
2006	1,0
2007	2,0

Source : SFTRF

Pour la période 2005-2010, les coûts d’entretien et d’exploitation observés, y compris les frais de personnel, correspondent à ceux mentionnés précédemment en section 3.2.2 en euros constants. Pour l’analyse financière, ces coûts sont considérés en euros courants. Au-delà de 2010, les valeurs indiquées ci-dessous sont les prévisions de SFTRF.

Tableau 48 : Coûts d’entretien et d’exploitation observés et prévisionnels, en milliers d’euros courants, hors impôts et taxes

2001	6 586	2011	9 075	2021	11 928	2031	15 447	2041	19 876
2002	6 716	2012	9 326	2022	12 260	2032	15 841	2042	20 384
2003	6 854	2013	9 583	2023	12 602	2033	16 245	2043	20 905
2004	7 001	2014	9 848	2024	12 953	2034	16 660	2044	21 440
2005	7 128	2015	10 121	2025	13 283	2035	17 085	2045	21 989
2006	7 075	2016	10 401	2026	13 621	2036	17 521	2046	22 551
2007	6 823	2017	10 690	2027	13 968	2037	17 969	2047	23 128
2008	8 547	2018	10 986	2028	14 324	2038	18 427	2048	23 720
2009	8 700	2019	11 291	2029	14 689	2039	18 898	2049	24 328
2010	8 832	2020	11 605	2030	15 063	2040	19 381	2050	24 951

Source : SFTRF

Jusqu'en 2010, les montants indiqués dans le tableau ci-dessous correspondent à des valeurs observées. Au-delà de 2010, les montants indiqués sont les prévisions de SFTRF.

Tableau 49 : Impôts et taxes observés et prévisionnels, hors TVA, en milliers d'euros courants

2001	3 701	2011	4 246	2021	5 330	2031	6 691	2041	8 400
2002	3 650	2012	4 344	2022	5 453	2032	6 845	2042	8 593
2003	3 554	2013	4 444	2023	5 578	2033	7 003	2043	8 791
2004	3 717	2014	4 546	2024	5 707	2034	7 164	2044	8 993
2005	3 828	2015	4 651	2025	5 838	2035	7 329	2045	9 200
2006	3 942	2016	4 758	2026	5 972	2036	7 497	2046	9 411
2007	4 040	2017	4 867	2027	6 110	2037	7 670	2047	9 628
2008	4 005	2018	4 979	2028	6 250	2038	7 846	2048	9 849
2009	4 077	2019	5 093	2029	6 394	2039	8 026	2049	10 076
2010	4 151	2020	5 211	2030	6 541	2040	8 211	2050	10 308

Source : SFTRF

A titre indicatif, pour l'année 2009, la ventilation du montant de 4 077 k€ entre les quatre familles de taxes est la suivante :

- taxe d'aménagement du territoire : 1 343 k€ soit 33%
- redevance domaniale : 1 187 k€ soit 29%
- taxe professionnelle : 1 493 k€ soit 37%
- taxes foncières : 53 k€ soit 1%

3.4.2.2 Les recettes observées

Jusqu'en 2010, les recettes indiquées dans le tableau ci-dessous correspondent à des valeurs observées. Au-delà de 2010, les recettes indiquées sont les prévisions de SFTRF.

Tableau 50 : Recettes de l'autoroute A43 observées et prévisionnelles, hors TVA, en milliers d'euros courants

2001	36 884	2011	34 111	2021	43 895	2031	45 542	2041	51 617
2002	35 930	2012	35 385	2022	44 944	2032	46 116	2042	52 267
2003	31 476	2013	36 437	2023	46 016	2033	46 697	2043	52 926
2004	33 269	2014	37 230	2024	47 119	2034	47 285	2044	53 593
2005	27 547	2015	37 490	2025	47 990	2035	47 881	2045	54 268
2006	30 757	2016	38 522	2026	46 656	2036	48 484	2046	54 952
2007	33 742	2017	39 744	2027	47 244	2037	49 095	2047	55 644
2008	32 909	2018	41 008	2028	43 863	2038	49 714	2048	56 345
2009	32 909	2019	41 927	2029	44 416	2039	50 340	2049	57 055
2010	33 701	2020	42 873	2030	44 975	2040	50 975	2050	57 774

Source : SFTRF

3.4.2.3 Bilans coûts / recettes

Le tableau ci-dessous rapproche les charges (montants négatifs) et les recettes (montants positifs).

Tableau 51 : Cash flows observés et prévisionnels, hors TVA, en milliers d'euros courants

1997	-553 433	2015	22 718	2033	23 449
1998	-515 806	2016	23 363	2034	23 461
1999	-419 475	2017	24 187	2035	23 467
2000	-276 994	2018	25 043	2036	23 466
2001	24 205	2019	25 542	2037	23 457
2002	21 977	2020	26 057	2038	23 441
2003	18 078	2021	26 637	2039	23 415
2004	18 366	2022	27 231	2040	23 383
2005	13 003	2023	27 836	2041	23 341
2006	18 544	2024	28 459	2042	23 290
2007	20 487	2025	28 869	2043	23 230
2008	20 356	2026	27 062	2044	23 160
2009	20 132	2027	27 166	2045	23 080
2010	20 718	2028	23 289	2046	22 989
2011	20 789	2029	23 333	2047	22 888
2012	21 715	2030	23 371	2048	22 775
2013	22 410	2031	23 403	2049	22 652
2014	22 836	2032	23 429	2050	22 516

Source : SFTRF

Ce tableau ci-dessus montre que le « petit équilibre » est assuré : les recettes couvrent les charges récurrentes d'entretien et d'exploitation.

Le taux de rentabilité correspondant à la séquence des flux annuels du tableau est de -1,4%. Cette valeur indique que les recettes de l'autoroute A43 ne couvrent qu'une fraction du coût de la construction de l'infrastructure et du coût de son financement.

3.4.3 Rapprochement entre prévisions et réalisations

Contrairement aux prévisions du dossier EUP, les recettes de l'autoroute A43 n'auront pas permis de couvrir les coûts de construction de l'ouvrage.

Ce constat s'explique en partie par le surcoût de construction, qui a été d'au moins +33%, et par la durée des travaux, plus longue que prévu (cf. plus haut, section 3.1.3).

4- Les effets sur l'économie locale et les territoires

4.1- LE RESSENTI DES ACTEURS LOCAUX

4.1.1 Méthodologie

L’objectif de la démarche était de recueillir le ressenti des maires des 28 communes concernées par l’enquête préalable à la DUP de l’A43, vis-à-vis des effets socio-économiques de l’autoroute.

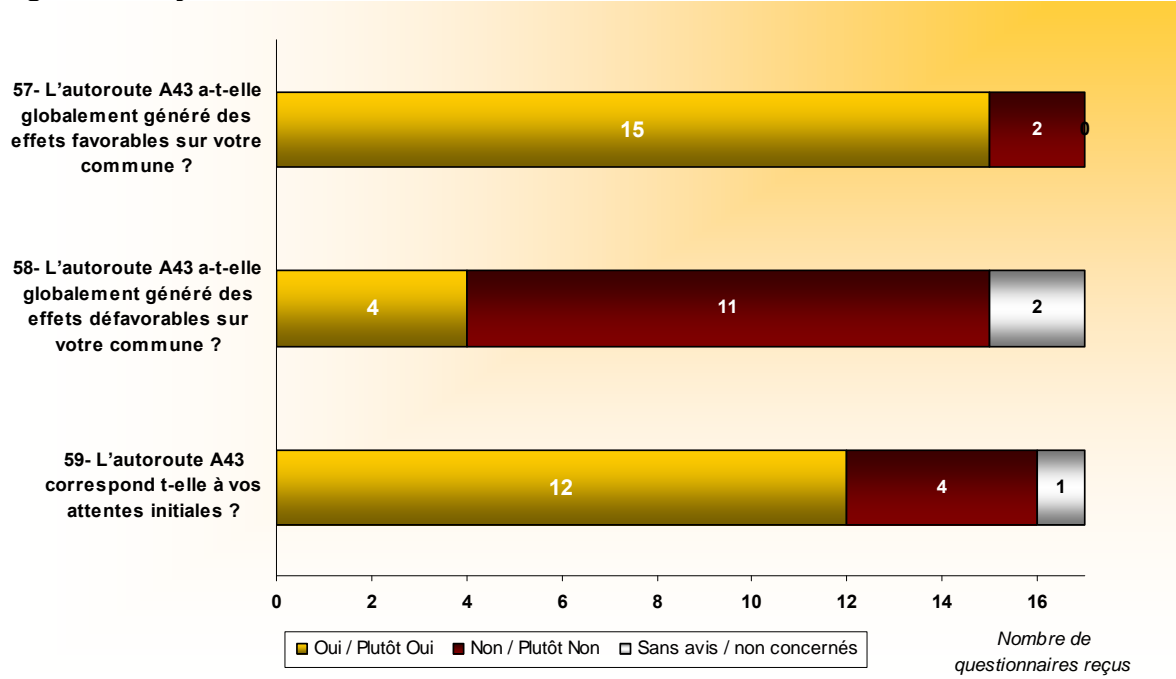
Un questionnaire précis (cf. annexe) a été établi et administré par courrier postal en 2008, avec relance téléphonique. Le taux de réponse obtenu s’élève à 61% (cf carte ci-après).

4.1.2 Résultats

De manière générale, les effets d’A43 ont été positifs sur les territoires traversés :

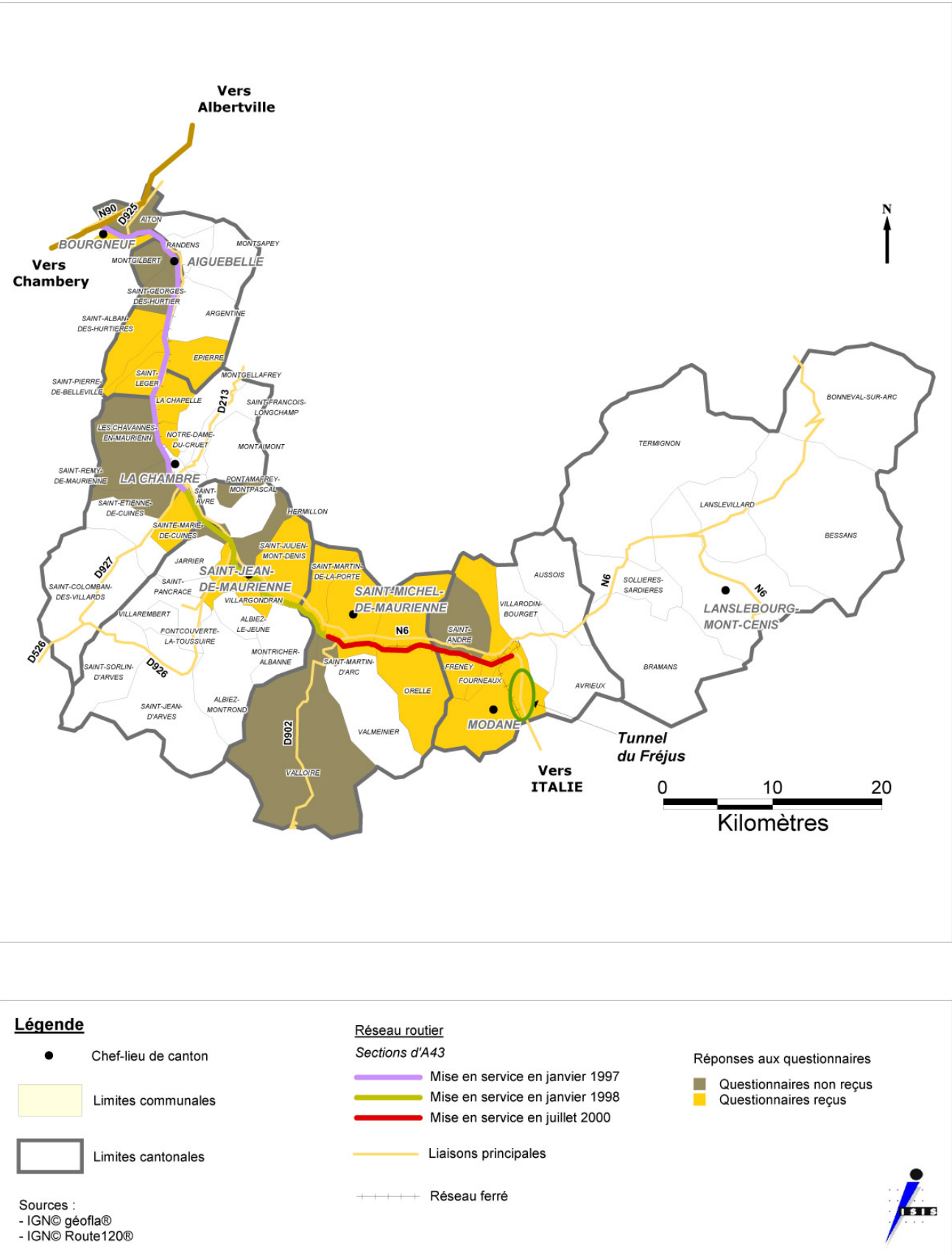
- Près de 90% des communes ayant répondu à l’enquête estiment que l’autoroute a généré des effets favorables,
- A l’inverse, 24% des communes constatent que l’autoroute a eu un impact défavorable sur leur territoire, lié notamment aux nuisances générées par l’axe (sonores, atmosphériques, fermetures d’enseignes...).
- Néanmoins, plus de 70% des communes considèrent que l’autoroute a répondu à leurs attentes.

Figure 15 : Synthèse des effets d’A43



Source : Enquête postale auprès des maires des communes concernées par l’enquête préalable à la DUP d’A43

BILAN LOTI DE L'AUTOROUTE A43
RÉPONSES AUX QUESTIONNAIRES



L'enquête a permis de préciser le ressenti des maires des communes concernées par l'enquête publique préalable à la DUP d'A43 :

- **Les effets d'A43 sur les emplois sont ressentis comme plutôt favorables** : certaines communes ont enregistré des créations d'emplois liées de manière directe ou indirecte à l'autoroute,
- **L'A43 a renforcé la compétitivité des entreprises de certaines communes** et a permis d'attirer de nouveaux établissements,
- **Les effets de l'autoroute sur l'agriculture sont dans l'ensemble défavorables.**
- **A l'inverse, l'autoroute semble avoir bénéficié aux activités industrielles,**
- **L'autoroute a conforté le tissu d'entreprises des zones d'activités des communes traversées. L'A43 a renforcé leur image et leur compétitivité,**
- **Les effets d'A43 sur le commerce sont relativement faibles,**
- **L'autoroute a permis de changer l'image de plusieurs communes traversées.** Certaines ont enregistré une hausse de la fréquentation de leurs sites et hébergements touristiques, notamment durant les week-ends et en hors saison. Les effets de l'autoroute sur le nombre de résidences secondaires et leur fréquentation sont jugés comme favorables,
- **Les communes traversées par A43 ont connu une forte amélioration de leurs relations avec les principaux pôles du territoire. L'autoroute a en outre facilité les déplacements des habitants,**
- **L'autoroute a permis de réduire de façon significative le trafic sur la RN6, d'augmenter la sécurité et de développer les activités de transport-logistique,**
- **L'A43 a amélioré l'accessibilité et l'attractivité des territoires ainsi que la qualité de vie des habitants.** En conséquence, l'urbanisation s'est généralement intensifiée dans la plupart des communes traversées par l'autoroute,
- **L'A43 a permis dans de nombreux cas de réaliser des opérations d'aménagement. La majorité des communes interrogées ont connu une revalorisation de leur foncier et de leur immobilier.** De même, l'autoroute a permis à certaines communes de bénéficier de retombées fiscales, grâce aux équipements de l'infrastructure notamment (centre d'entretien,...),
- **Peu de communes ont engagé des actions de développement.** Toutefois, l'A43 constitue dans la majorité des cas un moteur potentiel du développement des territoires.

Globalement, les effets d'A43 sont favorables. L'autoroute répond dans l'ensemble aux attentes des territoires traversés.

4.2- LES ACTIVITES ECONOMIQUES

4.2.1 L'économie générale

Ce premier volet vise avant tout à présenter les principales caractéristiques actuelles et tendances d'évolution économique de la Maurienne sur la période 1996-2006. S'appuyant essentiellement sur les travaux réalisés dans le cadre de l'observatoire socio-économique et des transports de la Maurienne, il constitue en quelque sorte un préambule aux analyses par secteurs d'activités qui sont présentées dans la suite du rapport.

La Maurienne présente les grandes caractéristiques suivantes :

- Une économie diversifiée,
- Des entreprises résolument tournées vers l'extérieur,
- Un secteur tertiaire très lié au tourisme et dynamique,
- Des villes également pourvoyeuses d'emplois tertiaires avec notamment les administrations et commerces,
- Un secteur secondaire encore fortement présent, malgré les restructurations industrielles.

4.2.1.1 Méthodologie

L'analyse des effets d'A43 sur les activités économiques repose sur :

- L'exploitation des données d'emplois salariés du privé (UNEDIC), sur la période 1997-2006,
- L'exploitation des données sur le nombre d'établissements (SIRENE), sur la période 1996-2006,
- L'exploitation des données sur les constructions de locaux à usage économique (SITADEL), sur la période 1996-2006,
- L'exploitation de l'enquête postale réalisée auprès des maires des communes concernées par l'enquête préalable à la DUP,
- Les entretiens réalisés auprès de quelques acteurs du territoire.

4.2.1.2 Evolution économique générale de la Maurienne

Préambule

En 1997, avant l'ouverture de l'autoroute A43, la Maurienne enregistrait un contexte de forte mutation de son tissu économique local. Sous l'effet du désengagement progressif de grandes entreprises nationales, le principal secteur d'activité, l'industrie, a connu des difficultés, y compris dans son tissu de PME-PMI. Au déclin industriel s'est ajoutée comme dans d'autres régions rurales la réduction des activités agro-pastorales. Longtemps reconnue comme une vallée industrielle sous influence des grands chantiers (énergétique, routier, ferroviaire, industriel), la Maurienne a opéré depuis plusieurs années une réelle mutation à travers la diversification de son économie.

Le tourisme, quoique en développement, n'était pas en mesure de compenser toutes ces pertes à lui seul, notamment en raison de la concurrence liée à la proximité du puissant complexe touristique-sportif de Tarentaise. Aujourd'hui, si la dynamique économique de la vallée repose encore sur une tradition industrielle forte, le développement économique est devenu pluriel : il s'appuie de plus en plus sur une activité touristique croissante, sur une activité agricole qui véhicule une image attractive de la Maurienne, mais aussi sur un tissu dynamique de petites et moyennes entreprises.

Rappelons la volonté très forte d'une bonne desserte du territoire mauriennais, fixée dès les débuts du projet d'autoroute A43 et que la présence de 5 diffuseurs complets et 3 demi-diffuseurs pour 63 km est remarquable.

Evolution de l'emploi

Selon les données d'emplois salariés du privé (données UNEDIC), en 2006 la Maurienne compte 13 150 salariés. La majorité des emplois salariés sont concentrés sur les communes de Saint-Jean-de-Maurienne (près de 4 000 emplois) et de Modane (1 360 emplois).

Tableau 52 : Evolution de l'emploi salarié au cours de la période 1997-2006

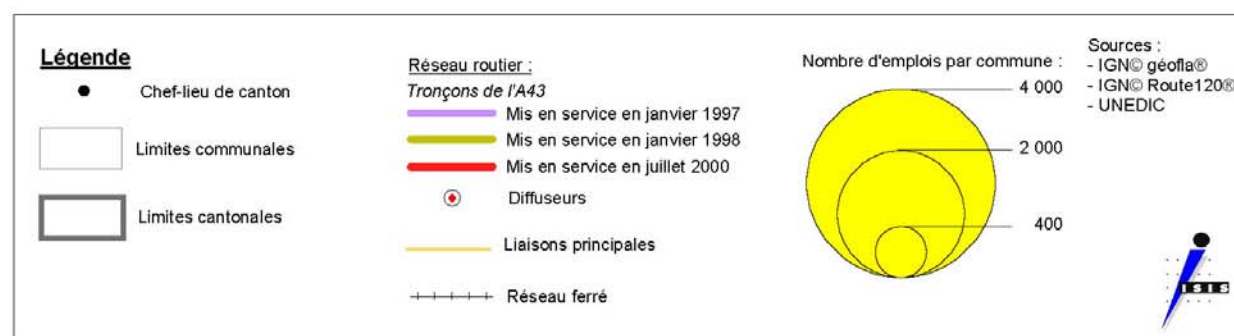
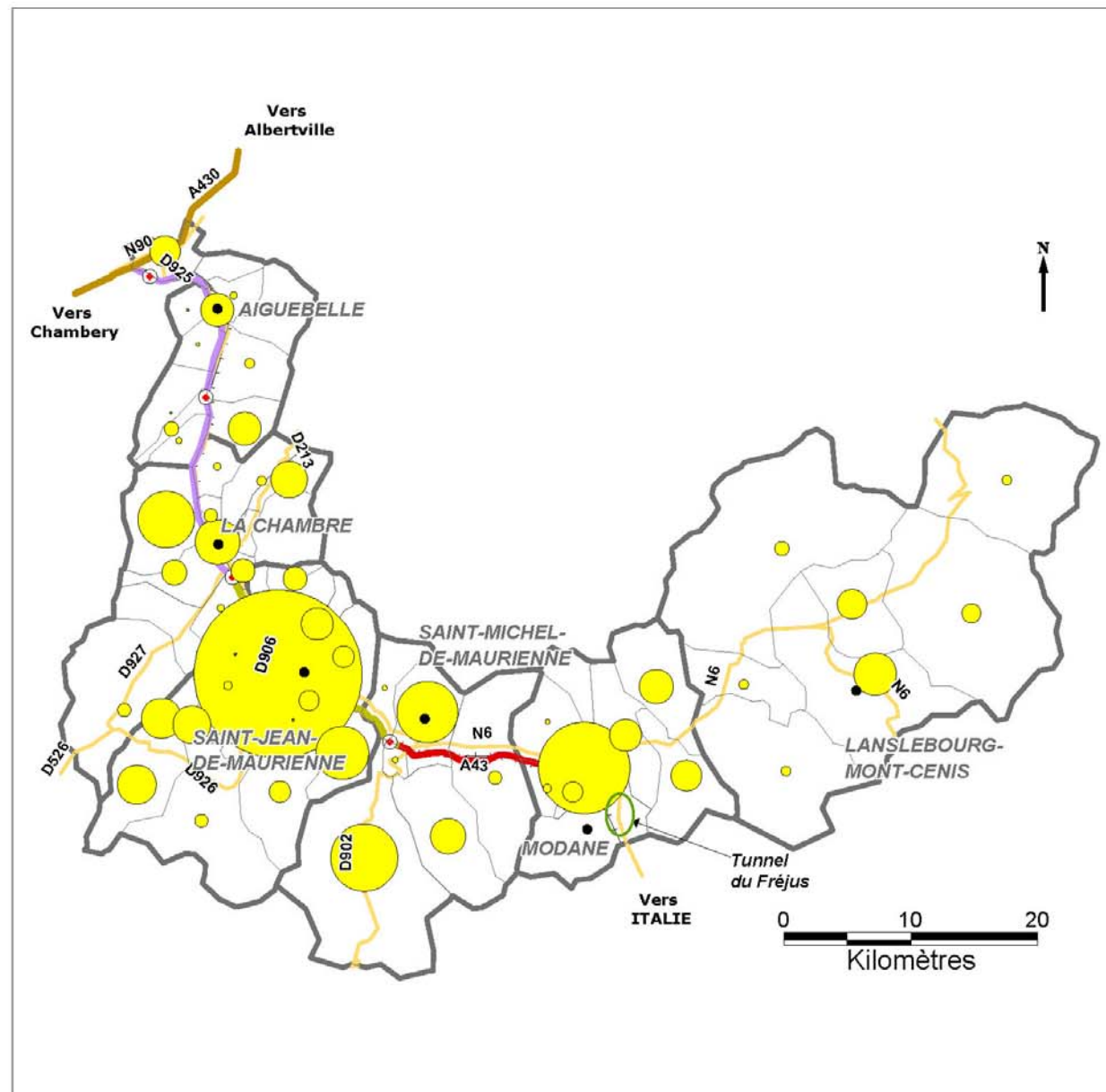
	1997		1998		1999		2000		2001	
	Etabl.	Salariés	Etabl.	Salariés	Etabl.	Salariés	Etabl.	Salariés	Etabl.	Salariés
Rhône Alpes	160 063	1 502 481	162 729	1 539 200	163 990	1 587 554	165 630	1 654 366	167 077	1 680 272
Savoie	12 074	99 103	12 430	102 881	12 667	106 109	13 018	110 673	13 293	114 772
ZE Chambéry	5 623	48 551	5 790	49 606	5 940	51 287	6 069	54 004	6 162	55 673
ZE Maurienne	1 427	10 674	1 469	11 183	1 442	11 375	1 460	11 600	1 534	12 204

	2002		2003		2004		2005		2006	
	Etabl.	Salariés	Etabl.	Salariés	Etabl.	Salariés	Etabl.	Salariés	Etabl.	Salariés
Rhône Alpes	166 987	1 687 663	166 914	1 685 798	169 012	1 692 039	168 204	1 701 386	170 572	1 730 065
Savoie	13 439	116 654	13 474	118 387	14 143	120 284	13 969	121 397	14 182	123 059
ZE Chambéry	6 239	56 564	6 273	57 546	6 451	58 223	6 405	59 223	6 558	60 359
ZE Maurienne	1 513	12 232	1 550	12 779	1 648	13 166	1 617	13 035	1 615	13 152

	Evolution brute		Taux d'évolution moyen	
	Etabl.	Salariés	Etabl.	Salariés
Rhône Alpes	7 843	190 865	+6,6%	+15,1%
Savoie	1 752	20 178	+17,5%	+24,2%
ZE Chambéry	768	10 753	+16,6%	+24,3%
ZE Maurienne	146	1 969	+13,2%	+23,2%

Source : UNEDIC

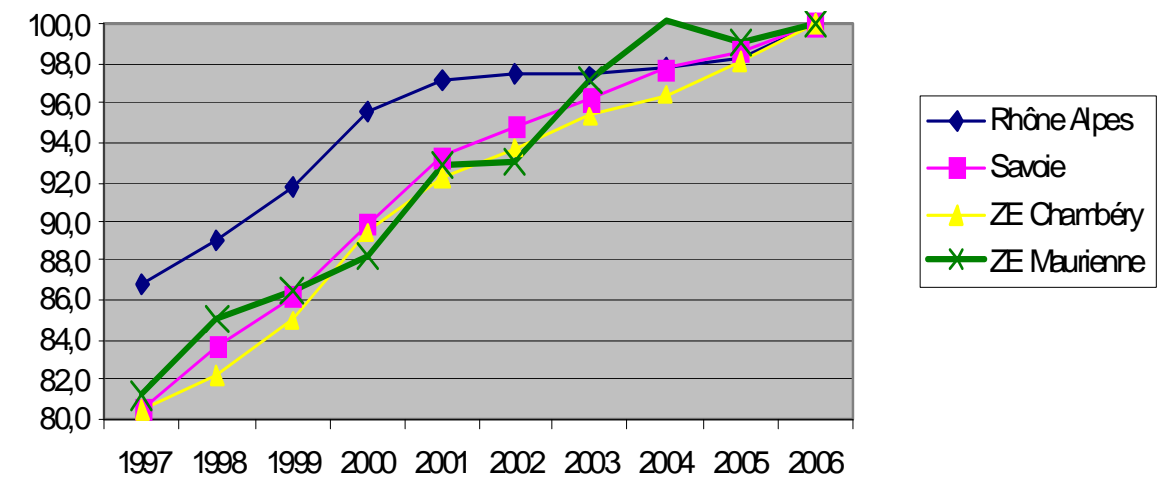
OBSERVATOIRE DE L'AUTOROUTE A43 RÉPARTITION DES EMPLOIS EN 2006



On observe **deux périodes d'évolution de l'emploi salarié privé** distinctes :

- De 1997 à 2001, l'évolution de l'emploi est forte avec un taux d'évolution moyen de +14,2%,
- De 2002 à 2006, l'évolution de l'emploi a été moins nette mais toujours positive avec un taux d'évolution moyen de +5,6%.

Figure 16 : Evolution de l'emploi salarié privé entre 1997 et 2006 (courbes empilées à 100%)



Source : UNEDIC

Au cours de la période 1997-2006, le nombre d'emplois croît en Maurienne (+2 480 emplois et +188 établissements). Alors que la région Rhône-Alpes, la Savoie et la zone d'emploi de Chambéry ont enregistré un ralentissement de la croissance de l'emploi depuis 2001, la Maurienne a poursuivi sa trajectoire de développement. Les causes peuvent relever de plusieurs facteurs : mise en service de l'A43, fermeture du Tunnel du Mont-Blanc entre mars 1999 et mars 2002 générant un report de trafic et donc d'activité, etc.

Entre 1997 et 2006, les croissances les plus fortes en nombre d'emplois dans la zone d'emploi de la Maurienne ont été enregistrées dans les activités suivantes :

- Transports,
- Commerce de détail, réparations,
- Hôtels et restaurants,
- Services opérationnels,
- Activités récréatives, culturelles et sportives,
- Santé, action sociale.

Tableau 53 : Activités économiques de Maurienne ayant enregistré les plus fortes croissances de l’emploi entre 1997 et 2006 :

	ZE Maurienne			ZE Chambéry			Savoie			Rhône Alpes		
	Evol. 97/00	Evol. 00/03	Evol. 03/06	Evol. 97/00	Evol. 00/03	Evol. 03/06	Evol. 97/00	Evol. 00/03	Evol. 03/06	Evol. 97/00	Evol. 00/03	Evol. 03/06
Transports	+26,1%	+22,7%	+6,3%	+15,2%	+13,0%	+8,0%	+17,3%	+8,9%	+3,9%	+17,8%	+6,7%	+1,8%
Commerce de détail, réparations	+8,6%	+19,6%	+5,1%	+15,1%	+5,9%	+10,6%	+15,2%	+10,9%	+6,0%	+12,0%	+8,0%	+2,1%
Hôtels et restaurants**	+3,9%	+11,3%	+5,2%	+11,8%	+10,1%	+5,0%	+12,7%	+11,7%	+6,0%	+11,5%	+8,2%	+5,2%
Services opérationnels	+1,7%	+41,2%	+2,0%	+46,5%	+17,6%	+12,7%	+37,1%	+14,5%	+11,7%	+39,1%	-0,2%	+9,5%
Activités récréatives, culturelles et sportives	+116,7%	+20,3%	-12,0%	+15,4%	+11,9%	-0,1%	+50,1%	+16,4%	-1,9%	+10,2%	+6,9%	+1,9%
Santé, action sociale	+23,4%	+5,5%	+14,5%	+12,3%	+7,0%	+7,5%	+11,3%	+7,9%	+8,0%	+7,3%	+8,8%	+7,9%

* Le secteur des transports comprend également les remontées mécaniques

** Les loueurs de logements sont compris dans cette rubrique

Source : UNEDIC

Au cours de la période 1997-2006, le nombre d’emplois croît en Maurienne, avec une régression de l’emploi industriel et une reconversion vers les activités tertiaires (commerce, transports et tourisme en particulier).

Les emplois se concentrent en 2008 encore dans deux secteurs d’activités prédominants :

- **L’industrie** (avec la présence historique de grands groupes dans le secteur de la métallurgie et de la transformation des métaux),
- **Les services** (avec une activité touristique en plein essor),

Les grands groupes sont toutefois fragilisés par des restructurations importantes.

Le territoire est fortement marqué par les entreprises de moins de 10 salariés. En effet, l’activité industrielle a entraîné la constitution d’un tissu d’entreprises de sous-traitance et de services à l’industrie.

Après la mise en service des deux premiers tronçons (entre 1997 et 2000), la commune de Saint-Michel-de-Maurienne a enregistré une forte baisse du nombre d’emplois salariés (-247), contrairement à la tendance générale qui semble être l’augmentation. La fermeture de Former fin 1999 (-125 emplois) explique en partie cette évolution.

Sur la même période, les emplois salariés de Modane ont fortement augmenté, en lien avec la croissance des effectifs de la SFTRF pour l’exploitation d’A43.

Les communes situées à proximité de l’autoroute mise en service avant 2000 (de Aiton à Saint-Michel-de-Maurienne) ont connu une évolution assez différente sur tout le tracé avec une majorité d’évolutions positives. Ainsi, Saint-Rémy-de-Maurienne a enregistré le développement de la ZI François Horteur ; Saint-Jean-de-Maurienne le développement de son tissu commercial.

L’évolution du nombre d’emplois a été la plus importante entre 2000 et 2003 (+1 180 emplois contre +930 entre 1997 et 2000 et +370 entre 2003 et 2006), **soit immédiatement après la mise en service totale de l’autoroute de la Maurienne**. La croissance de l’emploi sur cette période résulterait d’une part du processus de rattrapage par rapport à la stagnation économique enregistrée au cours des années 1990, d’autre part de la réussite de l’aide à la création d’entreprises.

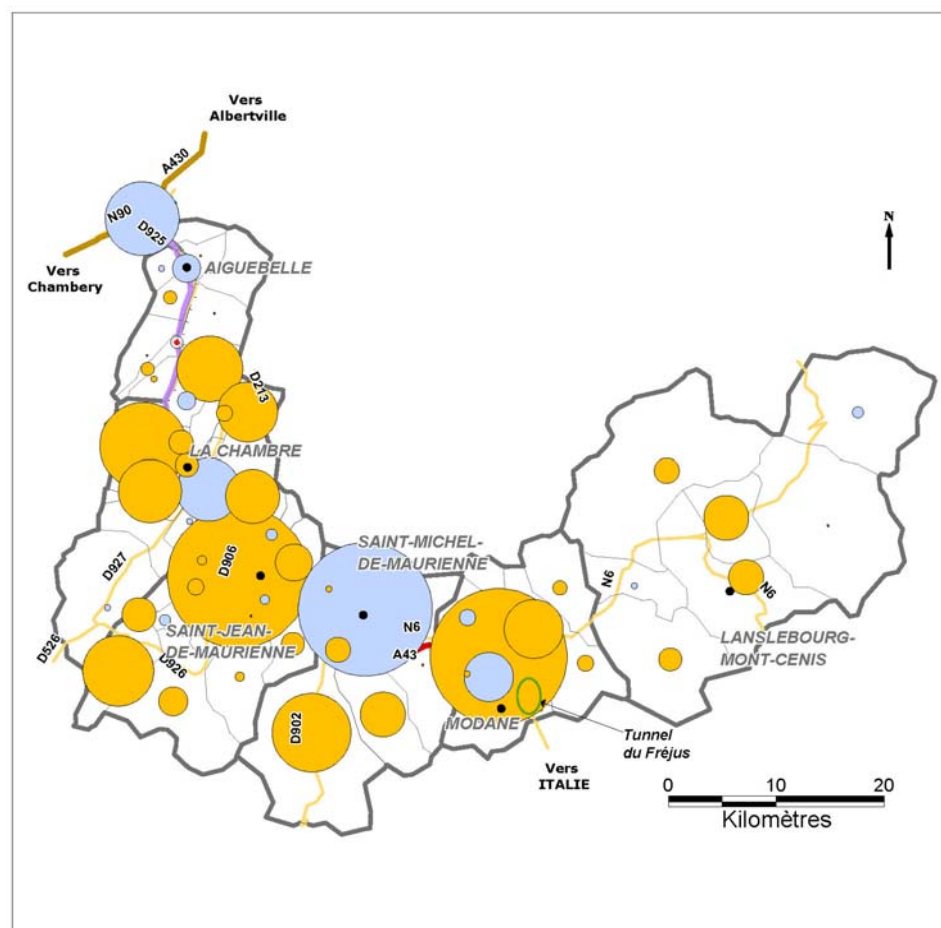
A Saint-Rémy-de-Maurienne, la ZI François Horteur poursuit son développement ; à Modane, la station Valfréjus se développe.

Au contraire, Saint-Etienne de Cuines a essuyé la fermeture fin 2003 de l’entreprise ACMB ; Valmeinier a enregistré certaines difficultés en matière d’emplois liés aux remontées mécaniques et à l’hôtellerie-restauration.

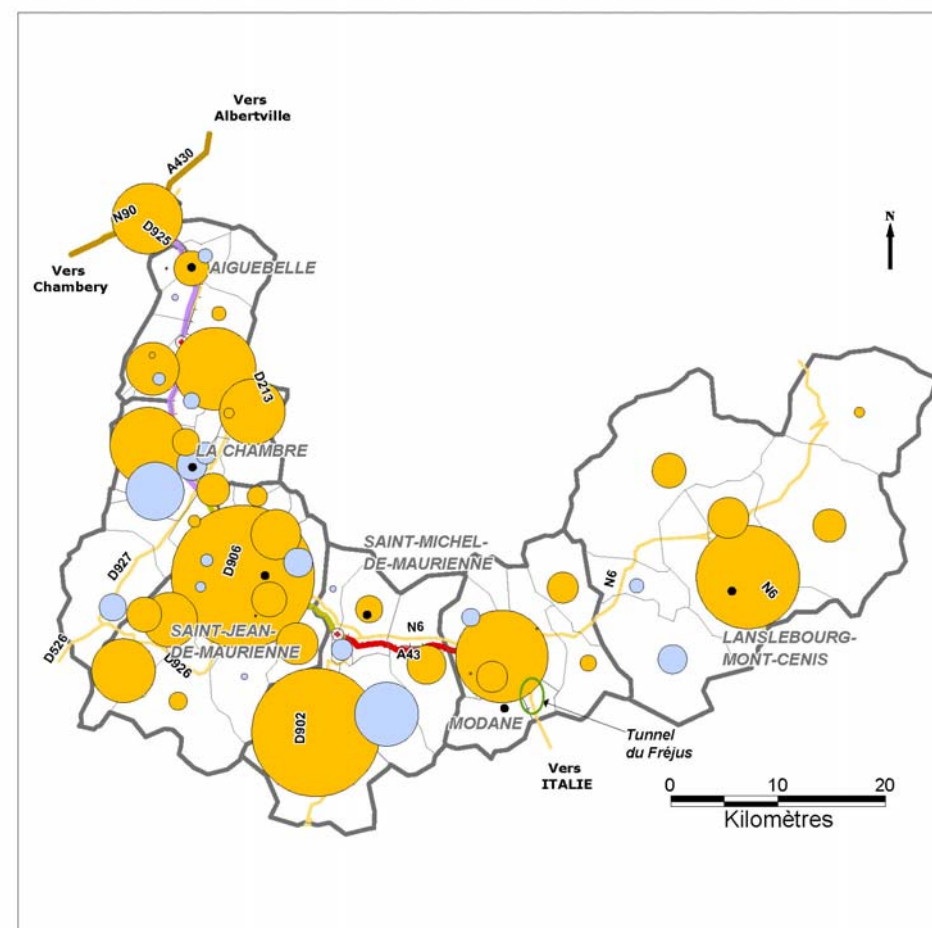
Les évolutions positives du nombre d’emplois salariés sur la période 2003 – 2006 sont moins importantes que sur les périodes précédentes. La ZI François Horteur porte toujours la croissance des emplois à Saint-Rémy-de-Maurienne ; d’autres ZA génèrent une certaine dynamique (Arc’Isère à Aiton, la ZA des Terres Blanches dans le canton de Modane, les ZA de Saint-Jean-de-Maurienne). A Saint-Jean-de-Maurienne le développement du tissu commercial se poursuit. La Chambre a subi la fermeture fin 2004 de Blue System. La commune de Saint-Michel-de-Maurienne, durant de nombreuses années dans l’expectative quant au devenir de l’entreprise Metaltemple, compte sur la reprise par le groupe italien « B4 ».

Les communes de Saint-Michel-de-Maurienne et de Montricher-Albanne enregistrent une diminution progressive du nombre d’emplois entre 1997 et 2006. Celles de Modane, Saint-Rémy-de-Maurienne et Valloire enregistrent une légère évolution positive. Les emplois de la commune de Saint-Jean-de-Maurienne ont évolué différemment selon 3 périodes : de 1997 à 1999, légère évolution, évolution plus rapide de 1999 à 2002 et stagnation de 2002 à 2006.

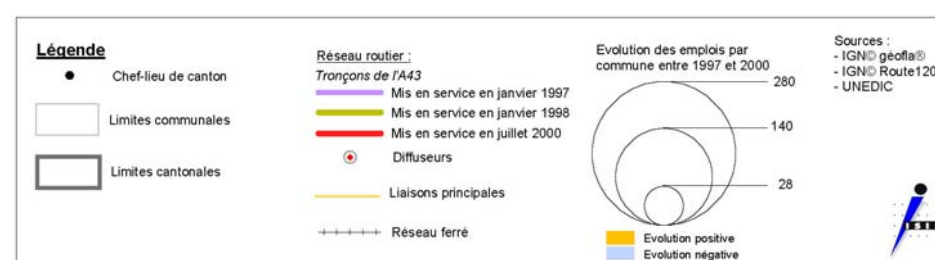
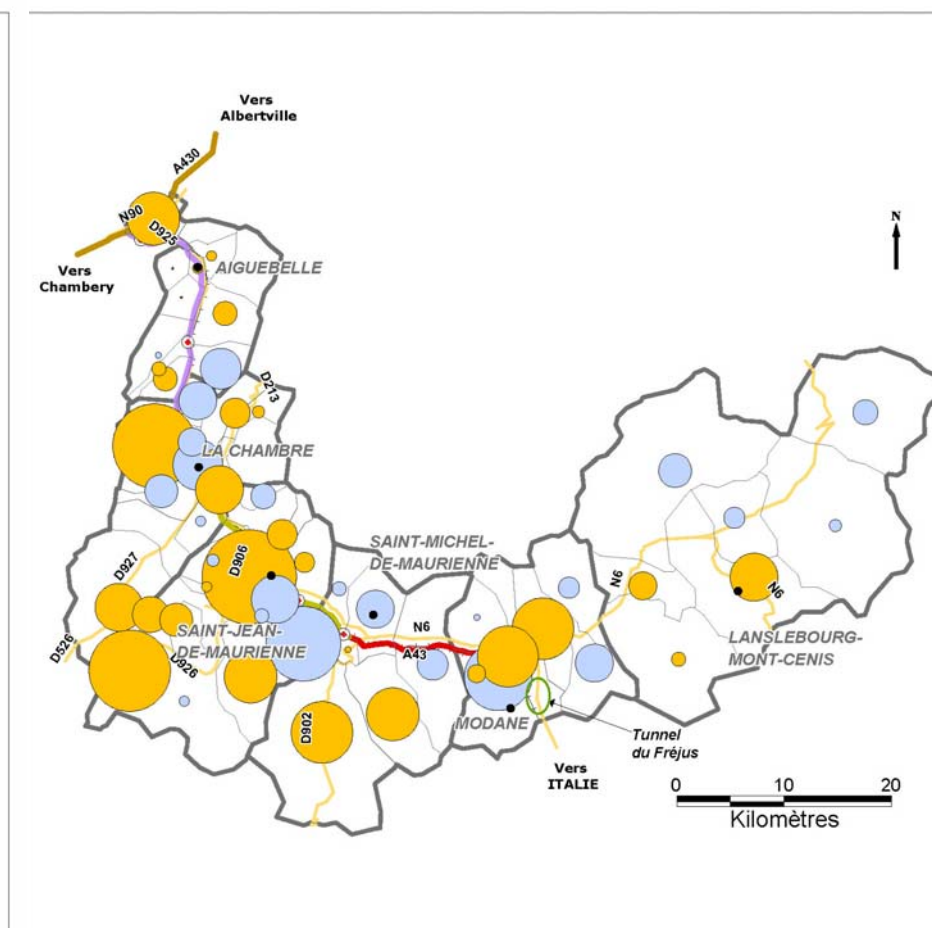
OBSERVATOIRE DE L'AUTOROUTE A43
EVOLUTION DES EMPLOIS ENTRE 1997 ET 2000



OBSERVATOIRE DE L'AUTOROUTE A43
EVOLUTION DES EMPLOIS ENTRE 2000 ET 2003



OBSERVATOIRE DE L'AUTOROUTE A43
EVOLUTION DES EMPLOIS ENTRE 2003 ET 2006



4.2.1.3 Evolution du tissu d'établissements

Entre 1996 et 2006, le nombre d'établissements a augmenté de +34% en Maurienne. Le rythme d'évolution semble s'être accéléré depuis 1999, soit après la mise en service des deux premiers tronçons d'A43.

Figure 17 : Evolution du nombre d'établissements en Maurienne

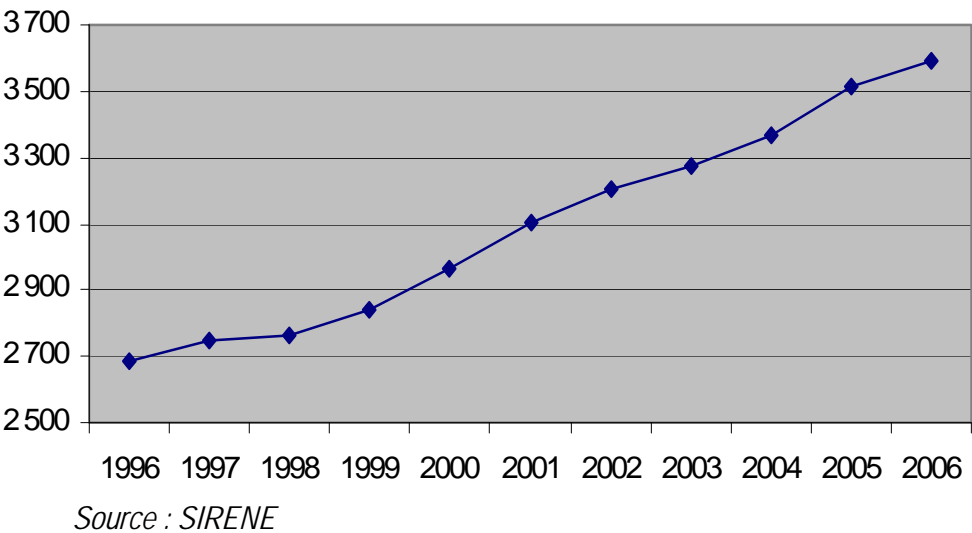
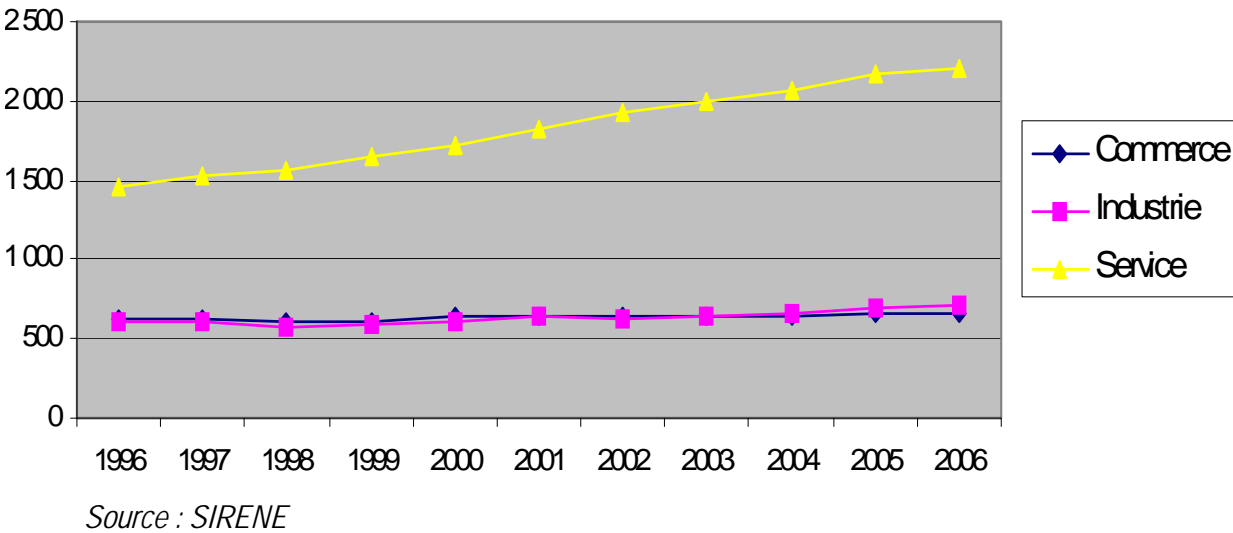


Figure 18 : Evolution du nombre d'établissements en Maurienne par secteurs d'activités



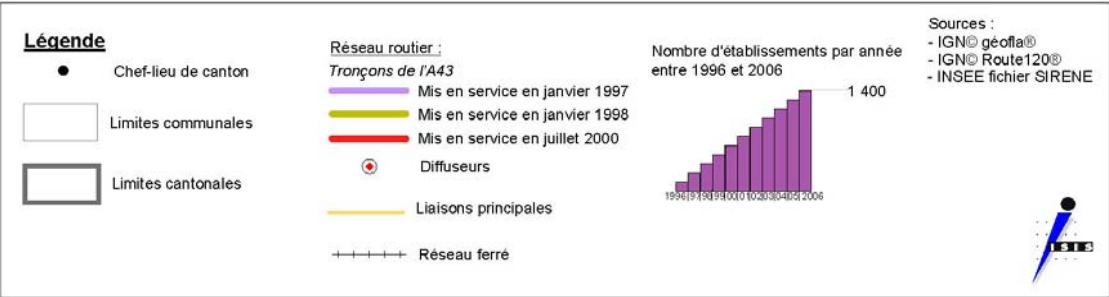
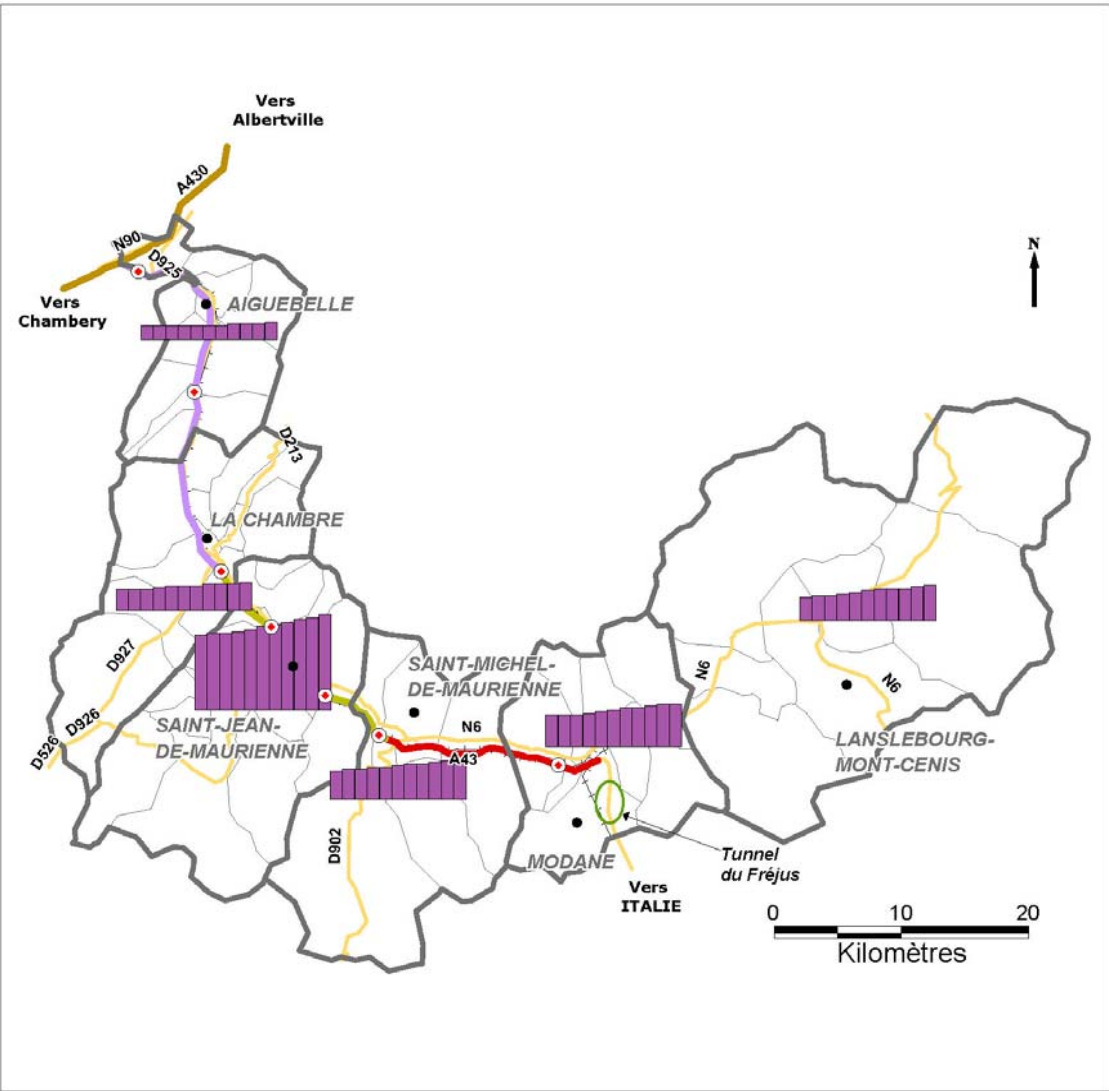
Le commerce et les services ont enregistré une évolution comparable de leur rythme de création d'établissements sur la période 1996-2006. L'évolution sur la période 2000-2006 semble globalement plus favorable que celle observée entre 1996 et 2000.

Le secteur des services, qui représente 61,5% des établissements, est le plus dynamique avec une part qui ne cesse de croître depuis 1996. Le développement semble s'être accéléré depuis 1999-2000.

Le canton de Saint-Jean-de-Maurienne, avec 37% du total des établissements de Maurienne en 2006, est le mieux pourvu. L'évolution relative du nombre d'établissements entre 1996 et 2006 montre que les cantons de Lanslebourg-Mont-Cenis (+55%), Saint-Michel de Maurienne (+46%) et Modane (+37%) sont les plus dynamiques.

L'accélération du rythme de croissance depuis 1999 s'observe particulièrement pour le canton de Saint-Jean-de-Maurienne.

OBSERVATOIRE DE L'AUTOROUTE A43
NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS EN MAURIENNE 1996 À 2006

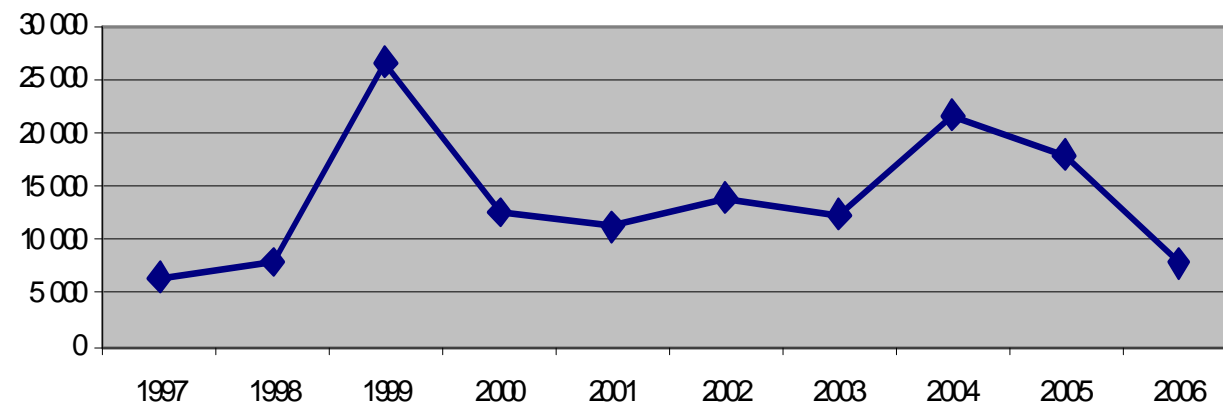


Evolution des constructions de locaux

Globalement, les constructions de locaux d'activités sont en augmentation depuis la mise en service de l'autoroute, avec cependant des variations conjoncturelles localisées. Dans le détail, on observe :

- Deux pics de constructions au cours des années 1999 et 2004 (respectivement 26 460 m² et 21 601 m²)⁵,
- Une tendance à la croissance sur la période 1997-2004 (une évolution moyenne de 1 070 m² de construction en plus chaque année),
- Une diminution des constructions sur la période 2004-2006 (-64,3% entre 2004 et 2006).

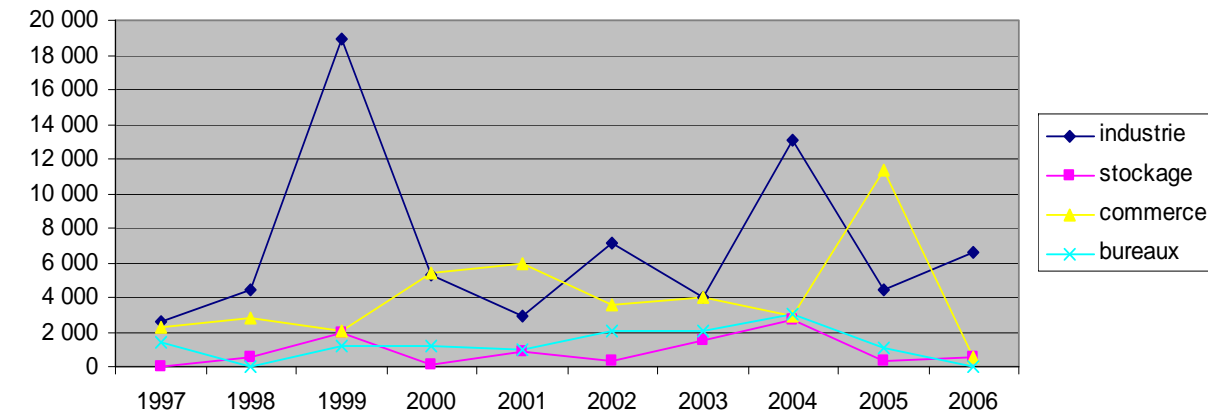
Figure 19 : Evolution des constructions de locaux d'activités en Maurienne (m2 de SHON)



Source : DRE Rhône-Alpes, fichiers SICLONE et SITADEL

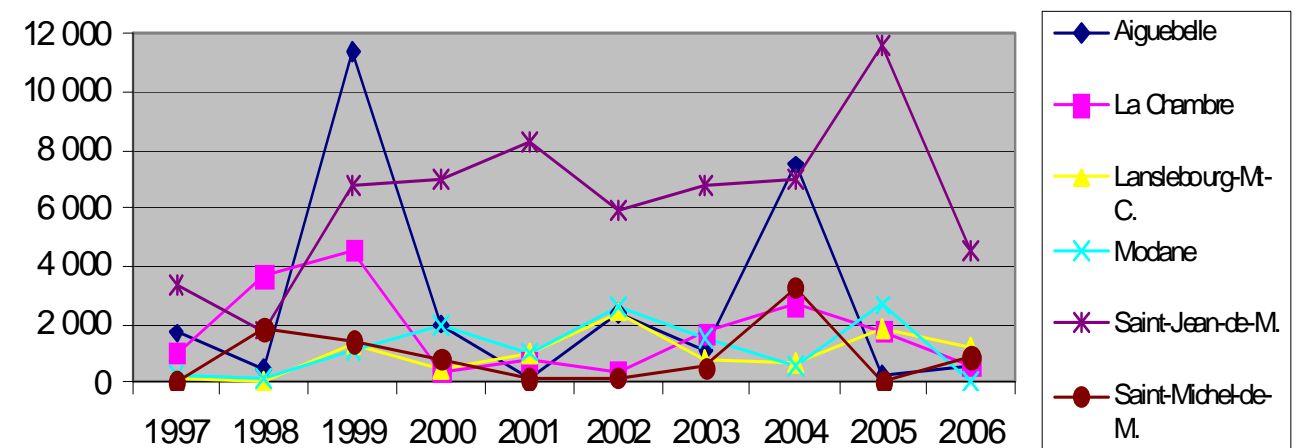
L'industrie et le commerce sont les deux activités ayant enregistré les plus vastes superficies construites sur la période 1997-2006 ; suivent ensuite les bureaux et les locaux de stockage.

Figure 20 : Evolution des constructions de locaux d'activités en Maurienne pour les quatre principaux secteurs d'activités (m2 de SHON)



Source : DRE Rhône-Alpes, fichiers SICLONE et SITADEL

Figure 21 : Locaux d'activités commencés dans les cantons de Maurienne de 1997 à 2006 en m2 de SHON



Source : DRE Rhône-Alpes, fichiers SICLONE et SITADEL

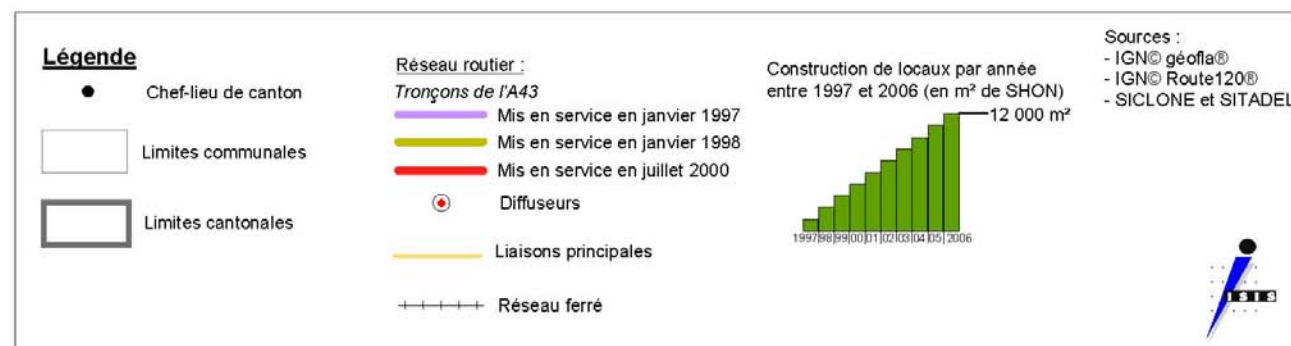
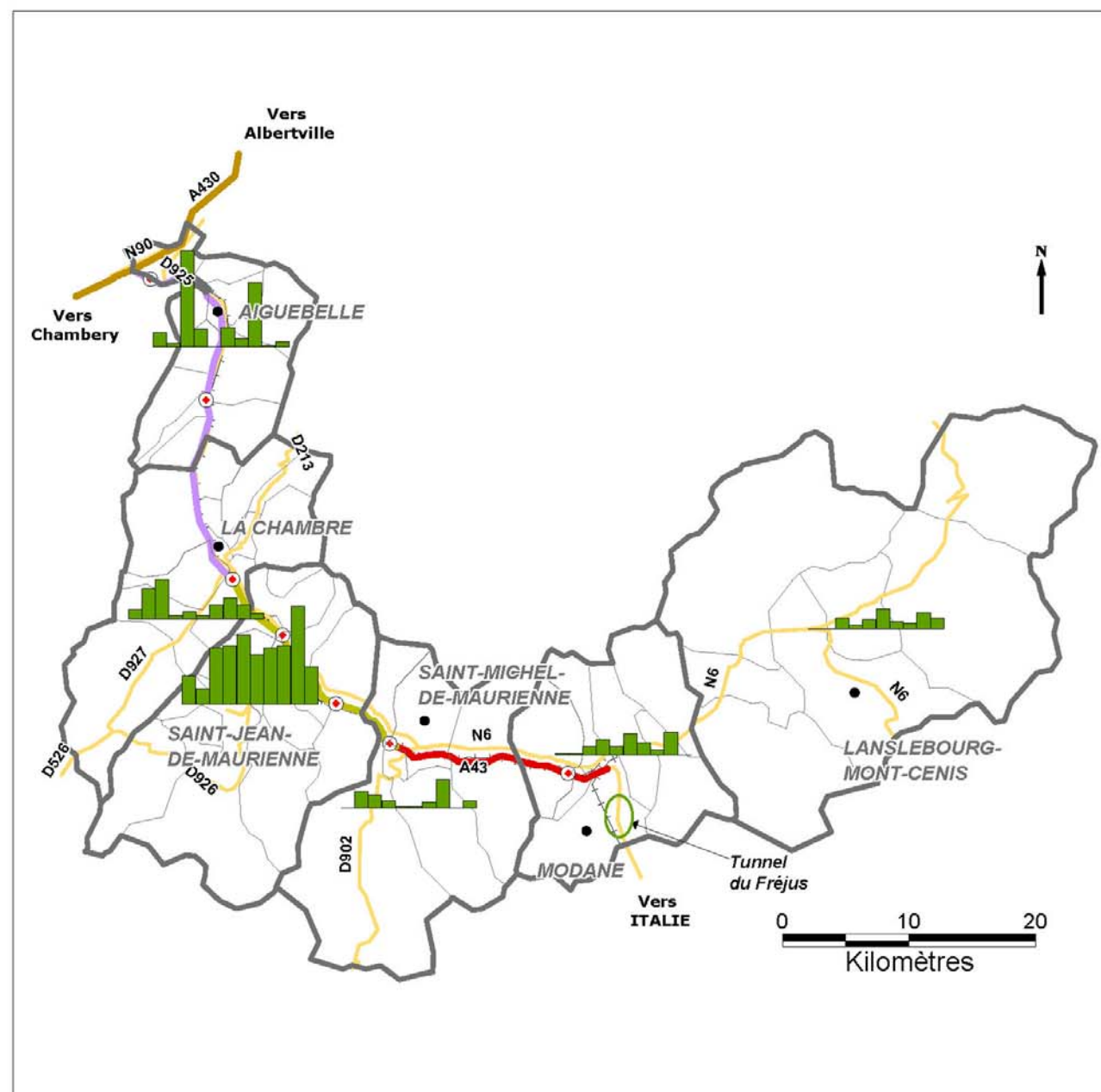
L'approche géographique montre que le canton de Saint-Jean-de-Maurienne est le plus dynamique, avec un poids de 45,5% des surfaces de constructions entre 1997 et 2006. Globalement, on constate à Saint-Jean-de-Maurienne une forte croissance des constructions de 1999 à 2005, qui s'observe également pour les autres cantons.

Le canton d'Aiguebelle est le deuxième plus dynamique avec 20% des surfaces construites en Maurienne entre 1997 et 2006. On observe que les variations de la courbe des constructions à Aiguebelle sont similaires à celles de la courbe des constructions industrielles ci-dessus : deux pics particulièrement marqués au cours des années 1999 et 2004. Cela peut s'expliquer par la **vocation fortement industrielle du canton d'Aiguebelle**.

Les quatre autres cantons de La Chambre, Lanslebourg-Mont-Cenis, Modane et Saint Michel de Maurienne enregistrent des surfaces de construction variant entre 0 et 4 500 m² et représentant respectivement 12,6%, 7,0%, 8,6% et 6,5% des surfaces de construction entre 1997 et 2006. La Chambre présente de fortes constructions en 1998 et 1999. Quant aux cantons de Lanslebourg-Mont-Cenis et Modane, on observe une augmentation des constructions depuis 1999, après deux années creuses.

⁵ Au cours de l'année 1999, la commune de Epierre a bénéficié de l'extension des bâtiments de l'entreprise Jema Plast (injection de moules en matière plastique).

OBSERVATOIRE DE L'AUTOROUTE A43 CONSTRUCTION DE LOCAUX ENTRE 1997 ET 2006



4.2.1.4 Effets d'A43 sur l'économie générale

Effets généraux

Les évolutions de l'emploi en Maurienne enregistrées au cours de la période 1997-2006 doivent avant tout être replacées dans les contextes régional, national et international. De nombreux établissements dépendent d'ailleurs de centres de décisions extérieurs.

Le territoire poursuit son processus de reconversion industrielle. La croissance de l'emploi est avant tout portée par les activités de commerces et de services, en particulier liées au tourisme.

Depuis la mise en service d'A43, selon la CCI de Savoie et l'Agence de développement économique de la Savoie, la Maurienne n'a pas enregistré de fort développement économique. Certaines entreprises souffrent de difficultés pour recruter.

Certaines entreprises se sont délocalisées pour s'implanter à proximité du carrefour autoroutier A43 / A430, dans le secteur d'Aiton (le transporteur Jacquemmoz en fait partie).

Pour les acteurs locaux, le chantier de l'autoroute aurait masqué dans les statistiques les mutations profondes continuant de s'opérer sur le territoire. Avec la fin du chantier, et la part déclinante du rôle de la grande industrie dans la vallée, les fragilités de ce territoire réapparaissent.

La mise en service d'A43 a apporté à la Maurienne un désenclavement de son territoire. Les entreprises ont, grâce à l'autoroute, et même si la situation géographique reste encore contrainte, un accès direct aux marchés français et italiens.

Les 7 diffuseurs s'égrenant le long du tracé sont pour la plupart d'entre eux localisés à proximité immédiate des pôles industriels de la vallée, et profitent ainsi d'une accessibilité renforcée :

- Arc Isère dans le canton d'Aiguebelle,
- François Horteur dans le canton de La Chambre,
- Pré de la Garde dans le canton de Saint-Jean-de-Maurienne,
- Les Oeillettes dans le canton de Saint-Michel-de-Maurienne,
- Le Fréjus, dans celui de Modane.

Les entreprises italiennes sont séduites par A43 même si cela se traduit peu dans les faits en termes d'implantations, malgré quelques exemples (Mobytech, une scierie, ...).

Les actions de prospection se sont renforcées en direction de l'Italie.

De façon générale, A43 a redonné un dynamisme nouveau aux anciennes entreprises et a donc sans doute permis de maintenir sur le territoire certains emplois.

A43 a joué un rôle en termes d'irrigation du territoire, au profit de l'ensemble des zones d'activités de la vallée. En ce sens, A43 a facilité pour les PME les déplacements sur le reste du territoire savoyard voire au-delà.

Selon Maurienne Expansion, toutes les stations de Maurienne ont bénéficié d'A43.

A43 a pu jouer un rôle dans l'évolution du secteur des transports, qui se porte bien en Maurienne.

L'analyse des données de constructions de locaux à usage économique révèle des dynamiques contrastées selon les types d'activités et selon les territoires concernés.

Dans ce contexte, l'A43 a sans doute joué en faveur du renforcement de l'attractivité économique du canton de Saint-Jean-de-Maurienne. Elle a probablement aussi favorisé le développement progressif des constructions de locaux du nord au sud de la vallée de la Maurienne, au cours de la période 1997-2006, au gré des mises en service successives des différentes sections autoroutières.

On peut supposer que l'autoroute aura eu un **impact positif** sur la construction de locaux d'activité avec cependant un essoufflement ces deux dernières années.

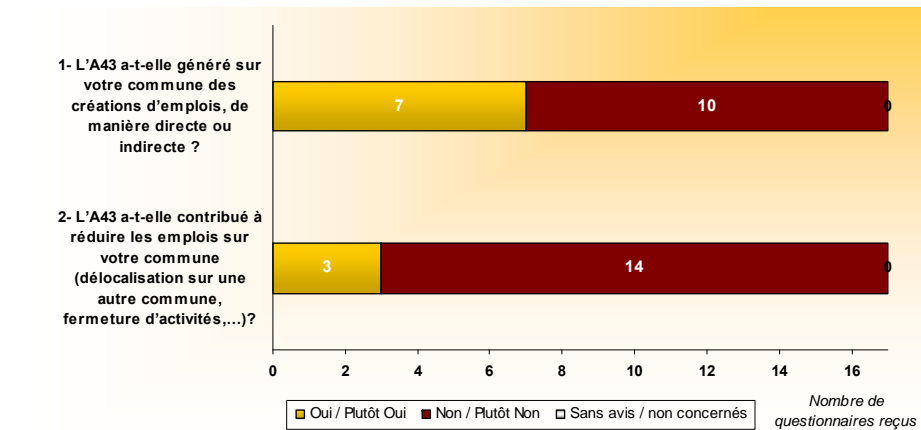
Ressenti des communes traversées par l'A43

Environ 40% des communes ayant répondu à l'enquête estiment qu'A43 a généré sur leurs territoires des créations d'emplois. Ces emplois créés sont liés à l'autoroute A43 :

- De manière directe, au travers des différents aménagements et équipements de l'autoroute (construction à Sainte-Marie-de-Cuines d'une gendarmerie et du centre d'entretien du CESAM, en charge de la sécurité, de la viabilité et de l'entretien de la partie inférieure de l'autoroute A43),
- De manière indirecte, principalement par le biais de nouveaux établissements implantés (sur la zone industrielle Arc-Isère à Bourgneuf notamment).

Parmi les communes ayant répondu au questionnaire, seules 3 estiment qu'A43 a contribué à réduire les emplois sur leurs territoires, en raison de la disparition d'activité par exemple.

Figure 22 : Effets d'A43 sur l'emploi



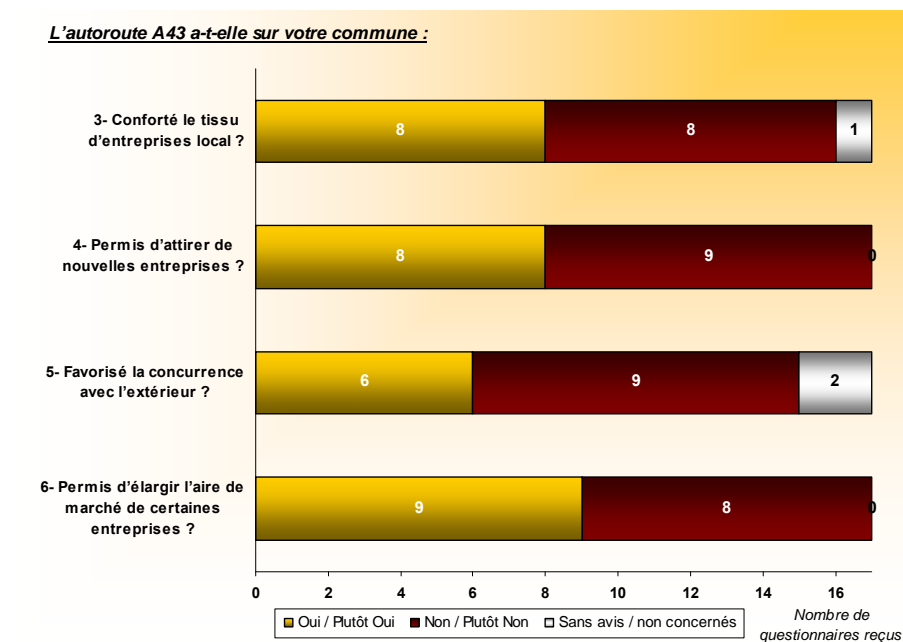
Source : Enquête postale auprès des maires des communes concernées par l'enquête préalable à la DUP d'A43

Selon l'enquête réalisée auprès des maires des communes concernées par la DUP, l'A43 a eu des d'effets notables sur le tissu d'entreprises des communes :

- 53% d'entres ont enregistré un élargissement de l'aire de marché de certaines entreprises,
- Près de la moitié des communes pensent que l'autoroute a conforté le tissu d'entreprises local, et permis d'attirer de nouvelles entreprises. C'est par exemple le cas de la commune de Sainte-Marie-de-Cuines avec la création d'un hôtel « Etap »,

- Par ailleurs, environ 35% des communes enquêtées constatent qu'A43 a accentué la concurrence avec l'extérieur, notamment dans le domaine du tourisme selon la commune de Fourneaux.

Figure 23 : Effets d'A43 sur le tissu d'entreprises



Source : Enquête postale auprès des maires des communes concernées par l'enquête préalable à la DUP d'A43

4.2.1.5 Rappel des prévisions du dossier DUP

Dans le dossier DUP, les effets économiques généraux à attendre d'A43 n'ont pas été traités dans un chapitre spécifique. Les analyses ont davantage été présentées par secteurs d'activités. Dans le présent Bilan LOTI, ce chapitre général, s'il ne fait pas directement l'objet d'une comparaison avec le dossier DUP, a vocation d'introduire et d'éclairer les analyses par secteurs d'activités qui suivent.

4.2.1.6 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Sans objet.

Les points à retenir :

- Les évolutions économiques enregistrées en Maurienne au cours de la période 1997-2006 doivent avant tout être replacées dans le contexte régional, national et international,
- La Maurienne poursuit son processus de reconversion industrielle,
- La mise en service d'A43 a apporté à la Maurienne un désenclavement de son territoire,
- L'A43 a redonné un dynamisme nouveau aux anciennes entreprises et a donc sans doute permis de maintenir sur le territoire certains emplois,
- 40% des communes ayant répondu à l'enquête réalisée auprès des maires des communes concernées par la DUP estiment qu'A43 a généré sur leurs territoires des créations d'emplois,
- 53% de ces mêmes communes ont enregistré un élargissement de l'aire de marché de certaines entreprises ; près de 50% pensent qu'A43 a conforté le tissu d'entreprises local, et permis d'attirer de nouvelles entreprises.

4.2.2 Les effets du chantier

4.2.2.1 Méthodologie

L'analyse des effets du chantier d'A43 repose essentiellement sur les informations collectées dans le cadre de l'observatoire des effets du chantier de l'autoroute A43 sur l'économie de la Maurienne, conduit de septembre 1997 au printemps 2000.

Cet observatoire a consisté à évaluer les retombées économiques du chantier d'A43 sur le secteur de la construction, les entreprises de services aux entreprises, les commerçants, hôteliers et restaurateurs.

Dans ce cadre, deux enquêtes ont été réalisées :

- Une enquête postale auprès de toutes les entreprises intervenant, afin de connaître pour chaque marché :
 - La répartition des montants des marchés entre mandataires et co-traitants,
 - Le montant des sous-traitances et des prestations matières premières achetées,
 - La localisation géographique des entreprises concernées.Ces divers éléments ont permis d'estimer la part des marchés octroyés attribuée aux entreprises mauriennes et savoyardes.
- Une enquête approfondie sur le terrain pour préciser les pratiques des salariés travaillant sur le chantier en matière d'hébergement, de restauration et plus généralement de consommation.

4.2.2.2 Effets du chantier sur l’emploi global

Le chantier de la construction de l’A43 avec ses 63,5 kilomètres et sa densité exceptionnelle d’ouvrages d’art qui sont autant de prouesses techniques (viaduc d’Aiton, tunnel d’Aiguebelle, tunnel des Hurtières, Pont du verrou d’Epierre, Pont de Saint-Rémy, tranchée couverte de Saint-Etienne-de-Cuines, Pont de l’Echaillon, barreau de Saint-Michel-de-Maurienne, tunnel d’Orelle) aura représenté une opportunité majeure pour l’économie de la vallée :

- Au plan des possibilités d’embauche des demandeurs d’emploi de la vallée,
- Au plan de l’activité des entreprises de BTP de la Maurienne,
- Pour les restaurateurs, les hôteliers et autres gestionnaires de structures d’hébergement du fait des salariés originaires de l’extérieur de la Savoie et qui ont à se loger sur place le temps de leur mission sur le chantier,
- Enfin, pour les commerces et services au regard des salaires versés aux salariés et dont une part significative est nécessairement réinjectée dans l’économie locale.

L’autoroute de la Maurienne a été construite en trois sections :

- Aiton – Sainte-Marie-de-Cuines soit 30 km ouverts à la circulation le 14 janvier 1997,
- Sainte-Marie-de-Cuines – Saint-Michel-de-Maurienne soit 20 km ouverts le 20 janvier 1998,
- Saint-Michel-de-Maurienne – Le Freney soit 13,5 km ouverts le 12 juillet 2000.

Depuis le début en juillet 1993, les effectifs présents sur le chantier se sont régulièrement accrus pour atteindre le maximum durant la période d’octobre 1995 à octobre 1996.

Mois par mois, ces effectifs ont été les suivants :

Tableau 54 : Evolution des effectifs sur le chantier d’A43

						juil-93	août-93	sept-93	oct-93	nov-93	déc-93
						25	35	24	47	86	112
janv-94	févr-94	mars-94	avr-94	mai-94	juin-94	juil-94	août-94	sept-94	oct-94	nov-94	déc-94
144	181	173	147	235	347	358	392	404	429	529	693
janv-95	févr-95	mars-95	avr-95	mai-95	juin-95	juil-95	août-95	sept-95	oct-95	nov-95	déc-95
755	911	1067	1238	1469	1458	1596	1841	1690	1877	2043	1988
janv-96	févr-96	mars-96	avr-96	mai-96	juin-96	juil-96	août-96	sept-96	oct-96	nov-96	déc-96
1957	1914	2165	2316	2213	1931	1984	1795	1913	1888	1581	1321
janv-97	févr-97	mars-97	avr-97	mai-97	juin-97	juil-97	août-97	sept-97	oct-97	nov-97	déc-97
1214	1318	1448	1569	1427	1306	1251	1269	1254	1354	1342	1302
janv-98	févr-98	mars-98	avr-98	mai-98	juin-98	juil-98	août-98	sept-98	oct-98	nov-98	déc-98
1121	1051	1120	1186	1100	1134	1262	1285	1243	1183	877	681
janv-99	févr-99	mars-99	avr-99	mai-99	juin-99	juil-99	août-99	sept-99	oct-99	nov-99	déc-99
653	453	726	923	960	988	989	1001	1041	785	785	95
janv-00	févr-00	mars-00	avr-00								
95	95	255	510								

Source : Comité permanent de l’autoroute de la Maurienne

Tableau 55 : Evolution du nombre d’emplois-an présents sur le chantier d’A43

	Nombre d’emplois-an sur le chantier
1993	28
1994	336
1995	1494
1996	1915
1997	1338
1998	1104
1999	783
2000 (4 premiers mois)	239

Source : Observatoire socio-économique et des transports de l’autoroute A43

Estimation de l'ensemble des emplois liés au chantier (base : 6 ans et 10 mois)

Emplois-an directs liés au chantier	1036
Estimation en emplois-an du personnel de siège (10%)	104
Emplois indirects en emplois-an (1/3 des emplois liés au chantier)	570
Total	1700

Si l'on prend en compte l'ensemble du personnel présent sur le chantier (personnels déplacés, contrats à durée chantier et personnels intérimaires), la répartition selon l'origine géographique, pour la totalité du chantier, s'est effectuée de la façon suivante :

- Maurienne : 23,5 %
- Reste de la Savoie : 20,1 %
- Reste Rhône Alpes : 25,6 %
- Reste France : 29,7 %

Ces chiffres mettent en évidence **une part d'autant plus importante de la main d'œuvre mauriennaise et savoyarde** que traditionnellement, une partie significative de la main d'œuvre (la main d'œuvre déplacée qui constitue en fait la main d'œuvre permanente des entreprises) se déplace avec les chantiers.

Depuis le début du chantier (juillet 1993) et sur l'ensemble de sa durée, on estime entre 150 et 170 MF hors charges le montant des salaires versés aux Mauriennais travaillant sur le chantier.

Le suivi des embauches sur la durée chantier réalisé par l'Agence Locale pour l'Emploi de Saint-Jean-de-Maurienne montre que l'origine de cette main d'œuvre⁶ est majoritairement mauriennaise.

Pour l'ensemble des entreprises ayant embauché pour la durée du chantier, l'origine de la main d'œuvre est la suivante :

- Origine Maurienne : 55,5 %
- Origine Savoie hors Maurienne : 32 %
- Origine extérieure à la Savoie : 12,5 %.

La main d'œuvre à avoir trouvé un emploi pour la durée du chantier était donc à 90% Savoyarde, dont 55,5% mauriennaise.

L'importance du recours à la main d'œuvre mauriennaise varie selon l'origine géographique des entreprises ; ce recours est de 49% pour les entreprises extérieures à la Savoie, de 51% pour les entreprises savoyardes non mauriennaises et de 65% dans les entreprises mauriennaises.

⁶ Seules les embauches réalisées par l'Agence Locale pour l'Emploi de Saint-Jean-de-Maurienne ont été prises en compte ici.

4.2.2.3 Effets du chantier sur les entreprises du BTP et l'hébergement

Les entreprises de travaux publics : mesure de la contribution mauriennaise

Un suivi des entreprises participant à la réalisation des travaux, suivant leur statut (mandataire, co-traitante, sous-traitante, fournisseur) a été effectué dans le cadre de l'observatoire des effets de chantiers de l'A 43.

Cette enquête, réalisée de septembre 1997 au printemps 2000, a permis d'apprécier la part des marchés attribués aux entreprises de Maurienne en tant que mandataires ou membres d'un groupement, ou au travers de contrats de fourniture et de sous-traitance.

Les résultats portent sur un total de 454,6 millions d'euros HT de travaux réalisés. La répartition des 454,6 millions d'euros de travaux entre entreprises savoyardes et mauriennaises est la suivante pour la période allant de septembre 1997 au printemps 2000 :

- Entreprises savoyardes (y compris mauriennaises) : 157,4 millions d'euros HT, soit 34,6 % du montant total,
- Entreprises mauriennaises : 25 millions d'euros HT, soit 5,5 % du montant total.

Ce montant de travaux a donné lieu à des marchés de fournitures et de sous-traitance à hauteur de 140 millions d'euros HT (septembre 1997 à 2000).

La mesure de la contribution mauriennaise selon que les entreprises sont mandataires, sous-traitantes ou fournisseurs est la suivante :

Tableau 56 : Contribution mauriennaise au montant des marchés du chantier d'A43

	Maurienne	Savoie hors Maurienne	Autres
Entreprises mandataires et co-traitantes	5,5 % du montant des marchés	29,1 %	65,4 %
Entreprises sous-traitantes	23,2 %	12,3 %	64,5 %
Entreprises fournisseurs	9,5 %	10,0 %	80,5 %

Source : Observatoire socio-économique et des transports de l'autoroute A43

Ainsi que l'on pouvait s'y attendre, les entreprises mauriennaises ne sont que très rarement mandataires ou co-traitantes des marchés. Elles ne l'ont été que dans 5,5 % des cas.

En revanche, leur présence est très significative en tant que sous-traitantes des entreprises ou groupements mandataires des marchés. Leur part passe alors à près du quart des marchés de sous-traitance (23,2 %).

Les entreprises de Savoie (Maurienne et hors Maurienne) ont, dans l'ensemble, bien su se positionner sur les marchés de l'A43. 35 % du total de ces marchés ont été attribués à des entreprises savoyardes, à la fois comme mandataires ou co-traitants, ou comme sous-traitants.

Notons également la plus faible part des entreprises savoyardes comme fournisseurs : 19,5 % des marchés ont été assurés par des entreprises savoyardes, dont 9,5 % par des entreprises mauriennes.

L'infrastructure autoroutière a donc permis au tissu des entreprises de BTP savoyardes de bénéficier, dans une mesure très significative, des retombées économiques du chantier de l'A43.

Les retombées du chantier sur l'hébergement

A - Les logements locatifs

Un fichier logement a été créé pour répondre à la demande du personnel du chantier de l'A43.

Afin d'anticiper la demande en logements des travailleurs de l'autoroute de Maurienne, la Fédération du BTP, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Savoie et la D.D.E. ont réalisé des études avant la construction de l'autoroute. L'évaluation des besoins en logements locatifs a été la suivante : de 380 à 575 logements vides et de 90 à 110 gîtes.

Les partenaires ont alors décidé de privilégier, en priorité, la mobilisation du parc existant. Afin d'apprécier la capacité et les conditions d'accueil de la vallée de la Maurienne en hébergement locatif, le Comité permanent de l'A43 a lancé une enquête publique dans toute la Maurienne et dans les trois cantons voisins de Saint-Pierre-d'Albigny, Chamoux-sur-Gelon et Grésy-sur-Isère. L'étude, confiée au CAL-PACT de Savoie (Centre d'Amélioration du Logement de Savoie) a permis de faire ressortir :

- L'existence d'un gisement important : 866 logements recensés dont les 2/3 (578 logements) en fond de vallée, aptes à répondre aux besoins de l'autoroute,
- Mais des besoins importants en réhabilitation : 37 % des logements devaient faire l'objet de travaux avant la mise en location.

En janvier 1995, le CAL-PACT de la Savoie, mandaté par le Comité permanent de l'autoroute, a mis en place un fichier de gestion des disponibilités locatives dans la vallée de la Maurienne, accessible à toute personne.

Service gratuit pour les usagers, propriétaires et demandeurs locataires, ce fichier regroupe les disponibilités relatives du parc privé et public (OPAC de la Savoie, foyers logements), vide ou meublé, géré par le propriétaire ou par une agence.

Le personnel A43 a représenté l'essentiel de la demande jusqu'en 1997.

Durant le chantier et précisément jusqu'en 1997, le CAL-PACT a enregistré un peu plus de la moitié des demandes pour le personnel chantier.

Il faut souligner aussi qu'au plus fort de la tension locative (96/97), un « circuit parallèle » s'est mis en place, et la connaissance du turn-over dans les logements restait cantonnée entre les employés de l'autoroute. La future disponibilité du logement ne venait pas forcément réalimenter le fichier. A partir de 1997, les maurienais ont repris le relais.

La plupart des demandes portaient sur Saint-Jean-de-Maurienne et son canton. Les autres demandes se répartissaient sur les cantons de La Chambre et de Saint-Michel-de-Maurienne. Cette situation a conduit aux observations suivantes :

- Si les disponibilités étaient nombreuses sur Modane, ce secteur était peu recherché.
- Alors que les personnes extérieures au chantier recherchent principalement des appartements vides, le personnel chantier a préféré louer des appartements meublés (63 %).
- 62 % des personnes du chantier étaient seules par appartement, 25 % en famille, 13 % regroupés à plusieurs collègues.
- Cela explique la forte demande de logements de type studio et T1 (50 % des demandes concernent des studios et des T1).

La réhabilitation des logements anciens et la reconquête des logements vacants ont été soutenues et dynamisées par l'arrivée du chantier autoroutier. Globalement, **507 logements locatifs** ont fait l'objet de travaux et ont été subventionnés, pour l'essentiel sur les **cantons de Saint-Jean-de-Maurienne** et de **Modane**. Soulignons le nombre de logements, souvent vacants de longue date, qui ont été remis sur le marché : **170 logements vacants**.

En conclusion, le bilan sur l'ensemble de la Maurienne fait état d'une **adéquation entre l'offre et la demande de logements locatifs en volume comme en qualité**, même si momentanément, entre août 1995 et août 1996, de petits logements meublés ont pu faire défaut dans les cantons d'Aiguebelle, de La Chambre et de Saint-Jean-de-Maurienne.

B - Les campings

Pendant la durée des travaux de construction de l'autoroute (depuis 1994 jusqu'à juillet 2000), le personnel du chantier de l'A 43 a occupé **835 emplacements**, ce qui représente environ **1 135 personnes**.

Les campings municipaux ont été plus fréquentés que les campings privés car ils proposaient des tarifs plus compétitifs, des tarifs « spécial chantier ». Les campings privés ont souhaité conserver la clientèle de tourisme qui cohabite difficilement avec les ouvriers de chantier.

Les 4 sites aménagés et réservés au personnel chantier ont concentré 78 % de la demande, soit 653 emplacements et 890 personnes.

De juillet 1993 à juin 1998, les retombées financières sur les campings destinés au chantier A 43 sont évaluées à 503 000 euros.

C - L'hôtellerie-restauration

L'équipement hôtelier de la vallée de la Maurienne a largement couvert les besoins d'hébergement à l'hôtel de la population du chantier de l'autoroute.

Tous les hôtels de la vallée ont travaillé avec le personnel du chantier de l'A 43, sauf les hôtels d'altitude et ceux de Haute Maurienne (à l'exception d'Aussois).

Au total, le chantier de l'autoroute a touché de près ou de loin, 36 hôteliers-restaurateurs. 70 % des hôteliers-restaurateurs ont estimé les retombées économiques du chantier de l'A 43 comme bonnes, voire excellentes (enquêtes exhaustives réalisées en 1998, 1999 et 2000). Dans l'ensemble de la vallée, 1995, 1996 et 1997 ont été les meilleures années :

- 40 % des établissements de fond de vallée ont réalisé plus de la moitié de leur chiffre d'affaires grâce au chantier de l'autoroute et ce pendant une année, voire 3 années consécutives pour des hôteliers-restaurateurs de Saint-Jean et Saint-Michel-de-Maurienne.
- Entre 5 et 10 établissements ont connu un taux de remplissage avec le chantier de l'autoroute proche de 100 %, durant des périodes allant de 6 mois à plusieurs années.
- Les 2/3 des hôteliers-restaurateurs ont enregistré un tel surplus d'activité à certains moments qu'ils ont été dans l'obligation de refuser des clients du chantier de l'A 43.
- Les retombées financières du chantier de l'A 43 sur l'hôtellerie restauration se sont élevées à environ 5,3 millions d'euros de juillet 1993 à juin 1998.

4.2.2.4 Rappel des prévisions du dossier DUP

« Pour le B.T.P est attendu un impact direct : l'amélioration de l'itinéraire Pont-Royal – Le- Freney provoquera une relance des emplois dans le secteur des BTP en raison des emplois créés par la réalisation du chantier, puis de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute. Les entreprises locales et régionales pourront en bénéficier soit par intervention directe, soit par sous-traitance.

Tableau 57 : Rappel des prévisions de la DUP

	Nombre d'emplois par an	
	constructions	exploitation et entretien
Effet d'A43	2500 emplois par an pendant 6 ans	5,3 emplois par million de francs

Pour les entreprises encore indépendantes des grands groupes de BTP, le bénéfice qu'elles pourront en retirer sera fonction de leur capacité à s'associer et à se renforcer mutuellement, et à articuler leurs prestations avec celles des grandes entreprises régionales et nationales qui seront présentes. Un rapport de force trop déséquilibré leur serait en effet nuisible. »

4.2.2.5 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Les analyses réalisées dans le présent Bilan LOTI ont porté sur les emplois directs liés au chantier, estimés à 1573 emplois x an rapportés à une durée de chantier de 6 ans.

Les estimations du dossier DUP – 2500 emplois x an – comprennent les emplois directs (chantier et siège) et indirects. Selon les ratios usuels, les emplois directs représentent les deux tiers des emplois liés au chantier.

Le nombre d'emplois liés au chantier d'A43 (1947 emplois-an en moyenne) est moindre que celui prévu dans la DUP (2500 emplois-an) rapportés sur une durée de 6 ans (cf tableau ci-dessous).

Cependant, à ces chiffres s'ajoutent les emplois liés à la fourniture des matériaux (carrières, Point P, SAMSE), à la chaudronnerie, aux sociétés de location d'engins (LOXAM, LAO).

Conformément à la DUP, les entreprises locales et régionales ont pu bénéficier du chantier d'A43.

Estimation de l'ensemble des emplois liés au chantier (base : 6 ans)

Emplois-an directs liés au chantier	1180
Estimation en emplois-an du personnel de siège (10%)	118
Emplois indirects en emplois-an (1/3 des emplois liés au chantier)	649
Total	1947

Conformément à ce qui était prévu dans le dossier DUP, les entreprises savoyardes ont, dans l'ensemble, bien su se positionner sur les marchés de l'A 43 puisque 35 % du total des marchés leur ont été attribués, à la fois comme mandataires ou co-traitants, ou comme sous-traitants (source : enquête auprès des entreprises participant aux travaux de l'A 43, de septembre 1997 au printemps 2000).

Comme prévu, les entreprises mauriennaises n'ont été que très rarement mandataires ou co-traitantes des marchés. Elles ne l'ont été que dans 5,5 % des cas (source : enquête auprès des entreprises participant aux travaux de l'A 43 de septembre 1997 au printemps 2000).

Il faut souligner que la présence des entreprises mauriennaises a été très significative comme sous-traitantes des entreprises ou groupements mandataires des marchés. Leur part représente près du quart des marchés de sous-traitance (23,2 %) (source : enquête 1997-2000).

Ainsi, les entreprises locales ont bien su s'associer aux entreprises régionales voire nationales.

Dans le dossier DUP, les effets du chantier de l'A 43 sur l'hébergement n'ont pas été traités.

Les points à retenir :

- Le chantier de la construction d’A43 avec ses 63,5 km aura représenté une opportunité majeure pour l’économie de la vallée, que ce soit en termes de désenclavement, d’emplois, en termes d’activité pour les entreprises de BTP de la Maurienne, pour les restaurateurs, hôteliers, et enfin pour les commerces et services.
- Le chantier a représenté en moyenne 1700 emplois-an sur une durée de 6 ans et 10 mois, soit 20% de moins que les prévisions du dossier DUP.
- Conformément à ce qui était prévu dans le dossier DUP, les entreprises savoyardes ont, dans l’ensemble, bien su se positionner sur les marchés de l’A43 puisque 35% du montant total leur ont été attribués, que ce soit comme mandataires, co-traitants ou sous-traitants.
- Comme prévu dans le dossier DUP, les entreprises mauriennaises n’ont été que très rarement mandataires ou co-traitantes (5,5% des cas).
- Dans le dossier DUP, les effets du chantier d’A43 sur l’hébergement n’ont pas été traités. On retiendra que pendant la durée des travaux (de 1994 à juillet 2000), le personnel du chantier d’A43 a occupé 835 emplacements, représentant environ 1 135 personnes. Tous les hôtels de la vallée ont travaillé avec le personnel du chantier (sauf les hôtels d’altitude et de Haute-Maurienne) ; 36 hôteliers-restaurateurs en ont profité.

4.2.3 L’agriculture

4.2.3.1 Méthodologie

- L’analyse des effets de l’A 43 sur l’agriculture repose sur l’exploitation des éléments suivants :
- Une approche générale de l’agriculture en Maurienne sur la base des données du dernier recensement agricole datant de 2000,
 - Des enquêtes menées en 1998, en 2001 et 2007 auprès d’une quinzaine d’agriculteurs de la vallée de la Maurienne, concernés directement ou non par le tracé de l’A 43,
 - Des enquêtes réalisées en 1998, en 2001 et en 2007 auprès de 3 coopératives laitières des Arves, La Chambre et Lanslebourg afin de connaître l’évolution de l’approvisionnement des points de vente dans les stations mauriennaises,
 - Des entretiens réalisés auprès d’acteurs du territoire (Chambre d’Agriculture, groupement de développement, Syndicat de Pays de Maurienne).

4.2.3.2 Evolution de l’activité agricole

Les grandes tendances

Comme pour l’ensemble de la Savoie, et plus particulièrement pour les zones de montagne, l’agriculture en Maurienne se trouve dans un processus de diminution et de restructuration des exploitations agricoles. La diminution des effectifs est flagrante puisque de 1 443 exploitations en 1979, le nombre d’exploitations a chuté à 513 en 2000. Ce nombre devait s’approcher de 400 exploitations en 2006 en référence aux 380 chefs d’exploitation déclarés lors des dernières élections consulaires en 2007.

Tableau 58 : Evolution du nombre d’exploitations agricoles en Maurienne et en Savoie

	De 1970 à 1979	De 1979 à 1988	De 1988 à 2000
En Maurienne	- 32 %	- 42 %	- 38%
En Savoie	- 21 %	- 33 %	- 41%

Source : RGA

Cette diminution du nombre exploitations s’accompagne d’une restructuration caractérisée par une augmentation de la taille moyenne des exploitations et une professionnalisation des exploitants. Ainsi, entre 1988 et 2000 la surface moyenne par exploitation a pratiquement doublé passant de 21 à 40 hectares.

Cette restructuration prend en particulier sa source dans le fait que les exploitations de la vallée étaient historiquement de petite taille (10 et 15 vaches) et qu’elles ne correspondaient plus aux critères de viabilité actuels ni aux attentes des nouveaux agriculteurs soucieux des conditions de travail et de revenus différents.

Dans cette même veine, l’agriculture souffre de la « concurrence » des revenus offerts par l’industrie et surtout par le tourisme⁷.

Cette mutation a même produit une augmentation du cheptel mauriennais sur les 12 dernières années⁸, alors qu’il diminue à l’échelle savoyarde :

- + 13 % pour les chèvres,
- + 17 % pour les vaches laitières,
- + 17 % pour les moutons,
- + 43 % pour les vaches allaitantes.

En termes de surfaces, sur la base des seuls éléments du RGA de 2000, l’agriculture entretenait presque autant d’espaces que 12 ans auparavant.

Le Recensement Agricole comptait même une Surface Agricole Utilisée (SAU.) plus importante en 2000 qu’en 1988 (17 419 hectares en 1988 contre 20 361 hectares en 2000). Cette hausse était en fait partiellement produite par la prise en compte d’alpages précédemment non comptabilisés.

Le phénomène décrit est donc bien celui d’une concentration de l’agriculture. On constate ainsi qu’entre 1988 et 2000, le nombre d’exploitations de plus de 50 hectares a augmenté de 62 % alors que celui des moins de 20 hectares a diminué de plus de 50 %.

Cette concentration des exploitations s’illustre également à travers le fait que les exploitations de plus de 50 hectares détiennent les trois quarts de la Superficie Agricole Utilisée (SAU).

Cette diminution/restructuration des exploitations a, par ailleurs, eu comme conséquence le rajeunissement relatif des chefs d’exploitation et une plus grande professionnalisation de l’activité avec notamment plus de structures collectives type GAEC, EARL,... Ces éléments seront autant d’atouts pour la pérennité de l’agriculture dans les années à venir.

7 :Même si le fort taux de doubles actifs peut également être retenu comme un facteur positif du maintien de l’agriculture par son apport de revenus : 49 % des chefs d'exploitation mauriennais sont double-actifs (source : Syndicat de Pays de Maurienne).

8 :Source : Syndicat de Pays de Maurienne

Territoire de Maurienne

Espaces agricoles



Répartition des surfaces agricoles exploitées

déclarées à la PAC en 2007

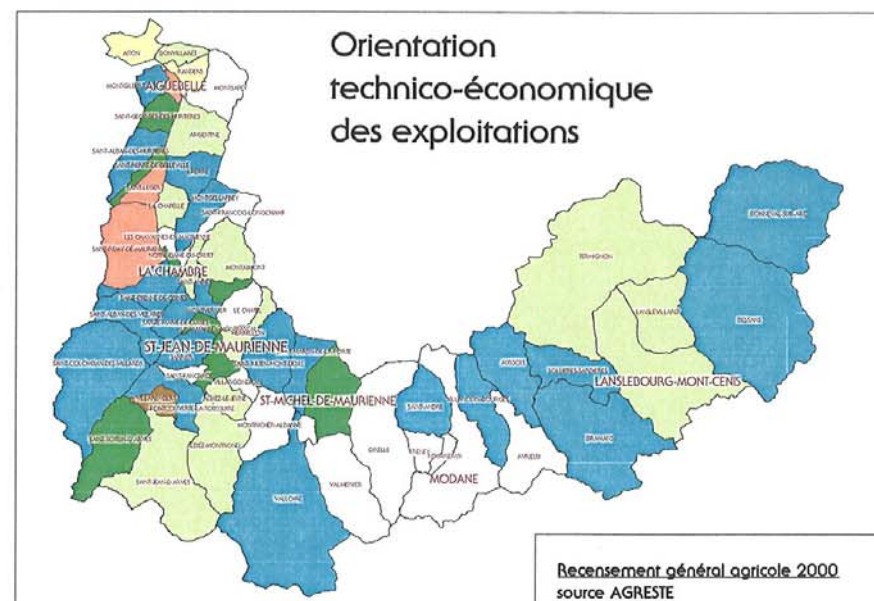
- Cultures pérennes
- Maïs
- Oléo-protéagineux
- Herbes
- Surfaces gelées
- Céréales
- Autres cultures

Autre occupation du sol

source : IGN BD carto 2001

- Prairies
- Broussailles ou végétation basse
- Forêts
- Rocher ou éboulis
- Glaciers

Orientation technico-économique des exploitations



Recensement général agricole 2000 source AGRESTE

- Bovins - lait
- Herbivores - ovins/caprins
- Bovins - lait/viande
- Bovins - viande
- Cultures - élevage
- Polyculture
- vins
- Fruits et cultures permanentes
- Grandes cultures
- Maraîchage, horticulture

Fond cartographique

source : IGN BDcarto 2001

- Limites de communes
- Espace bâti et zones d'activité
- Autoroute
- Réseau routier principal
- Lacs et cours d'eau

0 5
Kilomètres
Échelle : 1/250 000

Fond : IGN BD carto Données : DDAF 73, RGA 2000

Cartographie : DDAF 73, septembre 2008

Approche par filière

Comme sur l'ensemble des zones montagneuses de Savoie, l'agriculture de Maurienne a fondé son développement sur une logique de filière.

La filière lait est la plus importante en Maurienne avec plus d'un quart des exploitations de la vallée et des démarches collectives très fortes, symbolisées par les coopératives laitières. Les exploitations livrent généralement leur lait à une des quatre coopératives de la vallée qui transforment une grande partie du lait en fromage d'AOC Beaufort mais aussi en Bleu de Bonneval et diverses tommes locales.

Ces productions labellisées apportent une très bonne valorisation du lait par rapport à une production non labellisée. Il s'agit là du principal atout de l'agriculture de Maurienne. Un avantage qui implique également des contraintes notamment en terme d'autonomie fourragère et donc de maintien d'une capacité de production de foin sur le territoire.

Pour ce qui est du secteur d'Aiguebelle qui n'est pas en zone A.O.C. Beaufort, le lait produit est principalement transformé à la coopérative de Bissy (à Chambéry) pour la fabrication de Tomme de Savoie et d'Emmental de Savoie (Identifications Géographiques Protégées).

Autre composante de la filière lait bovine, la fabrication fermière. Développée dans des secteurs non collectés par les coopératives, elle concerne près de 12 % de la production totale de lait. La fabrication fermière s'est notamment développée dans l'environnement des pôles touristiques afin de profiter directement d'un réservoir de clients en constante augmentation sur la Maurienne.

En complément du lait d'origine bovine, l'élevage de chèvres et de brebis laitières est aussi présent en Maurienne avec généralement de la transformation et de la vente directe à la ferme ou sur des marchés locaux. Exempte de quotas, la production de lait de chèvre parvient à se maintenir, voire à se développer, en bénéficiant d'une commercialisation en circuit court auprès des clientèles touristiques.

En termes d'évolution, la filière lait est la plus touchée par la restructuration évoquée précédemment. Cette restructuration est essentiellement le fruit d'évolutions internes à la filière. Ainsi, que ce soit sous l'effet de politiques agricoles spécifiques à la montagne⁹, des primes à la cessation d'activité, du principe des quotas laitiers liés au foncier¹⁰, de l'augmentation de productivité des vaches laitières ou des quotas fermiers, les exploitations laitières se sont concentrées sur moins d'unités mais de tailles plus importantes en cheptel et en surface.

Ce phénomène prend une dimension géographique avec une concentration de la production laitière sur les cantons de La chambre et de Saint Jean de Maurienne.

De son côté la **filière viande** tente de se faire une place dans l'économie agricole locale malgré un contexte national peu porteur mais avec un argument de choix qu'est l'abattoir de Maurienne situé à Saint Etienne de Cuines.

Cet établissement, ouvert en 1998, affiche des résultats satisfaisants, même si les volumes restent réduits, et un potentiel de développement qui passe notamment par la structuration de circuits courts

9 :Les exploitations laitières françaises localisées en montagne ont bénéficié depuis 1984 de plusieurs décisions relatives au mode de gestion national des droits à produire (prélèvement moindre sur le quota laitier initial, allocation de références supplémentaires ...).

10 Le quota laitier, aussi appelé « quantité de référence laitière », correspond à la quantité de lait qu'un producteur est autorisé à produire par rapport à une surface d'exploitation donnée. La gestion des quotas laitiers est fondée sur des mécanismes non-marchands. Ils ne peuvent être transférés indépendamment du foncier auquel ils sont attachés.

associant éleveurs et bouchers, mais aussi une meilleure valorisation des vaches de réforme et l'augmentation de l'élevage de veaux de lait.

L'abattoir présente l'avantage d'être le seul en Savoie à posséder une chaîne d'abattage des moutons. Il développe ainsi une activité sous le signe de qualité « agneau de l'Adret » en partenariat avec la coopérative Die-Grillon (dont le siège social est à Die – Drôme).

L'abattoir de Maurienne, rayonne sur toute la vallée et donc au-delà pour ce qui est de l'abattage ovin. A ce titre, le gain de temps de transport par l'autoroute est un atout de choix pour le développement de l'abattoir, situé à quelques centaines de mètres de l'échangeur de La Chambre.

Plus spécifiquement à la Maurienne, l'élevage ovin a également subi de fortes restructurations. Ainsi, on constate une forte augmentation de la taille des troupeaux (en moyenne de 59 ovins par exploitation en 1988 à 110 en 2000) avec des disparités énormes entre petits producteurs pluriactifs (de moins en moins nombreux) et les très grosses exploitations spécialisées (de 600 à 1 400 brebis). La production ovine est essentiellement présente en Haute Maurienne.

Deux autres filières viennent compléter l'activité agricole de la vallée : l'une plutôt en difficulté, l'autre plutôt en émergence.

La première recouvre **la production de végétaux**, principalement de céréales. Elle est limitée et circonscrite dans le bas de la vallée. Il s'agit généralement d'une production complémentaire à une autre production principale.

La seconde renvoie à des activités non productrices de matières premières :

- **L'agro-tourisme** : hébergement ou accueil à la ferme, restauration à base de produits de la ferme,
- **Les services**, pour d'autres exploitants (travaux agricoles), pour des collectivités (entretien voirie, piste de ski,...) ou pour des particuliers.

Si les prestations de services n'appellent pas de commentaires particuliers, la question de l'agro-tourisme revêt un enjeu clé pour l'avenir des agricultures de montagne. Cet enjeu recoupe deux fonctions que les professionnels agricoles reconnaissent à leur activité, celle d'entretien du territoire et celle d'accueil.

La fonction d'entretien et sa participation essentielle à la préservation et à la valorisation de la qualité des espaces, des paysages constituent un argument de choix dans la défense d'une agriculture dynamique en Maurienne.

Destination touristique reconnue, la Maurienne ne peut plus faire l'économie d'une bonne gestion de ses espaces et de ses paysages afin de rester attractive dans un marché touristique où la dimension environnementale de l'acte touristique va croissante. L'agriculture mauriennaise et son modèle actuel d'exploitation plutôt extensif restent le meilleur outil pour préserver ces paysages.

De même, la fonction d'accueil, que se soit le développement de formules d'accueil l'offre de produits locaux de qualité ou bien encore la visite de coopératives, constitue également un élément fort de complémentarité entre l'agriculture et le tourisme.

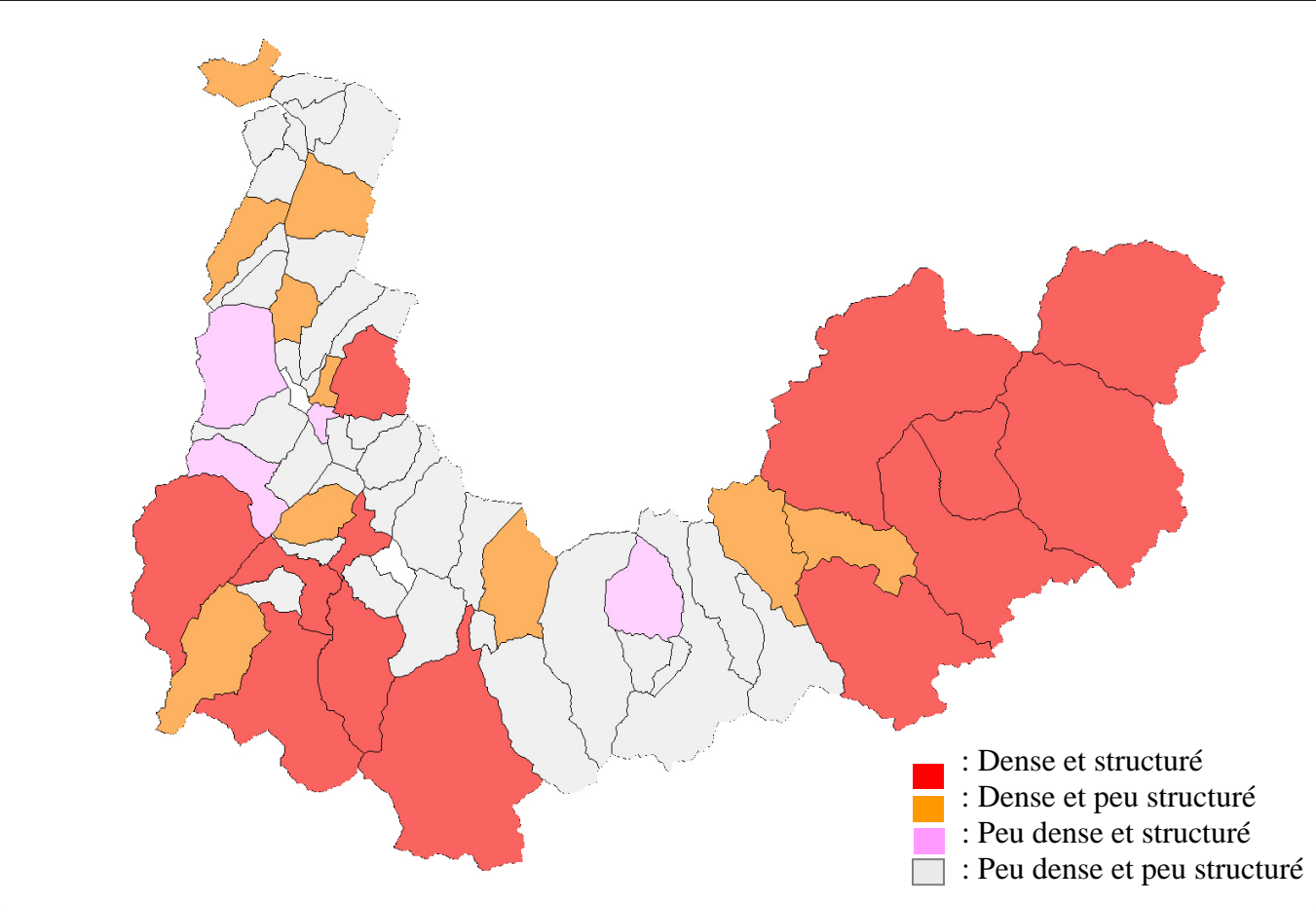
Plus généralement et au-delà du seul aspect agro-touristique, c'est l'activité touristique qui est perçue comme « intéressante » pour l'agriculture en apportant des débouchés supplémentaires aux productions locales et en confortant, le cas échéant, les revenus des pluriactifs.

Une agriculture mauriennaise inégalement répartie

L’agriculture de Maurienne n’est pas homogène à l’échelle de la vallée. Le relief de la vallée et son histoire ont (re)distribué l’activité agricole au gré des contraintes ou capacités locales. Ainsi, la carte suivante, issue du site Internet du Syndicat de Pays de Maurienne, illustre la diversité du tissu agricole par commune en 2000.

La carte du tissu agricole de Maurienne présente le nombre d’exploitations par commune en 2000 et le type de tissu illustre son état. Un tissu dense et structuré comporte des exploitations nombreuses (plus de 8) et de taille moyenne élevée (plus de 0.95 UTA).

Figure 24 : Le tissu agricole de Maurienne



Source : RGA 2000

Cette diversité se retrouve dans les évolutions du nombre d’exploitations agricoles par canton notamment dans ceux de Modane et Saint Jean de Maurienne où le nombre d’exploitations a fortement baissé.

Tableau 59 : Evolution du nombre d’exploitations agricoles par canton en Maurienne

Cantons	1988	2000	Evolution
Aiguebelle	132	94	- 29 %
La Chambre	150	95	- 37 %
Saint Jean de Maurienne	265	144	- 46 %
Saint Michel de Maurienne	63	44	- 30 %
Modane	65	32	- 51 %
Lanslebourg	160	104	- 35 %

Source : RGA

La répartition des superficies agricoles par canton redessine elle aussi la carte de la Maurienne en faisant en particulier ressortir le canton d’Aiguebelle qui se distingue par une forte proportion de terres labourables (et même en augmentation), certainement liée à la qualité des sols, mais aussi à son non appartenance au périmètre de l’AOC Beaufort et enfin certainement à l’intérêt des primes de la P.A.C.

Tableau 60 : Evolution des surfaces agricoles par canton

Cantons	Terres labourables		Superficie toujours en herbe		Surface Agricole Utilisée	
	1988	2000	1988	2000	1988	2000
Aiguebelle	322	349	2 058	1 661	2 396	2 019
La Chambre	85	73	2 377	3 269	2 475	3 345
Saint Jean de M.	45	3	4 432	4 577	4 483	4 584
Saint Michel de M.	7	0	559	1 317	567	1 319
Modane	31	15	362	1 022	395	1 038
Lanslebourg	249	240	6 851	7 813	7 103	8 056
TOTAL	739	680	16 640	19 659	17 419	20 361

Source: RGA

Les évolutions du cheptel en Maurienne confirment l’existence de sous ensemble agricoles en Maurienne, avec en particulier l’importance de l’élevage bovin sur le canton de Saint-Jean-de-Maurienne et des ovins sur celui de Lanslebourg.

Tableau 61 : Evolution du cheptel par canton

Cantons	Total bovins			Total caprins			Total ovins		
	1979	1988	2000	1979	1988	2000	1979	1988	2000
Aiguebelle	1 085	837	664	279	158	116	1 049	1 977	2 066
La Chambre	1 657	1 577	1 709	529	477	286	2 365	1 797	2 998
Saint Jean de M.	3 020	2 519	2 606	868	536	654	1 971	1 705	2 570
Saint Michel de M.	180	156	201	240	87	33	1 242	666	497
Modane	148	129	123	52	45	118	1 368	1 281	1 451
Lanslebourg	1 844	1 291	1 704	742	618	794	11 605	6 949	7 754
Total	7 934	6 509	7 007	2 710	1 921	2 001	19 600	14 375	17 336

Source: RGA

Ces éléments nous conduisent à nuancer nos analyses en fonction des territoires agricoles de Maurienne et de leur spécificité, avec en particulier celle du canton d’Aiguebelle.

4.2.3.3 Effets d’A43 sur l’activité agricole

Trois enquêtes (en 1998, 2001 et 2007) ont été réalisées auprès d’un même échantillon d’agriculteurs mauriennais, dont certains ont été directement touchés par la construction de l’autoroute¹¹ et d’autres non¹².

Ces enquêtes permettent d’évaluer de manière qualitative et quantitative l’impact de l’autoroute sur des exploitations pendant 10 ans.

Sur les 16 agriculteurs du panel de 1998, deux exploitations ont disparu en 2007 (une sur St Etienne de Cuines et une sur Albiez-Montrond). Sans successeur et atteints par l’âge de la retraite, les exploitants ont cessé leur activité. Les terres qu’ils exploitaient ont été récupérées par d’autres exploitants déjà en place.

¹¹ Recensement en 1997 des exploitations agricoles concernées par une restructuration de leur exploitation liée à l’ A43 et choix d’un panel en collaboration avec la DDE de Savoie (le service chargé par la SFTRF de l’achat du foncier dans la partie basse de l’autoroute). Les exploitations les plus touchées par l’emprise ont été retenues.

¹² Les agriculteurs situés en altitude ont été contactés afin de nous renseigner plus particulièrement sur la complémentarité tourisme/agriculture.

Les impacts sur les systèmes de productions

Evolution des productions de 1998 à 2007

Assez représentatif de la vallée, une majorité (9 sur 14) des agriculteurs enquêtés produisent du lait sous label de qualité (AOC Beaufort ou IGP Tomme de Savoie). Hormis trois cas de monoproduction (une maraîchère, une horticole et une en vaches allaitantes), les autres productions (viande bovine, lait caprin, viande ovine, vache allaitante, céréales), sont généralement complémentaires à la production de lait sous label.

Géographiquement, la typologie de ces productions est très marquée avec notamment une certaine concentration en basse Maurienne des productions « hors Beaufort » (maraîchage, pépinières et céréales).

L’impact de l’autoroute de Maurienne sur la typologie des productions s’est limité à quelques exploitations de la basse Maurienne et a évolué avec le temps.

Ainsi, en 2001, la diminution des capacités de production de foin avait, dans un premier temps, incité quelques exploitants à envisager la réduction de leur cheptel.

Depuis, la tendance s’est plutôt inversée et **on constate une modification structurelle du cheptel** (exemple : production de lait à la place de vaches allaitantes) **et globalement une augmentation des cheptels. Ce résultat est entièrement imputable à la capacité d’adaptation des exploitants qui ont cherché et souvent trouvé eux-mêmes des compensations aux pertes de terrains subies avec l’autoroute.**

Reste le cas des exploitations à forte valeur ajoutée (pépinière et maraîchage) qui n’ont trouvé comme variable d’ajustement que la réduction de leur production pour la pépinière, ou la concentration de leur activité sur une seule filière le maraîchage (abandon d’une activité d’élevage bovin complémentaire en 2000).

Ainsi forcées de s’adapter, près de la moitié des exploitations enquêtées et directement touchées, ont modifié leur système d’exploitation en fonction de leurs nouvelles disponibilités foncières.

Ces modifications n’ont cependant pas été de nature à remettre en cause l’activité agricole en tant que telle.

Evolution des structures d’exploitation

Les années passant, deux successions bien assurées et l’association d’un exploitant individuel dans un GAEC, ont largement contribué à maintenir l’âge moyen des exploitants rencontrés autour de 45 ans en 2007.

Ce constat concorde avec l’évolution globale de la population agricole mauriennaise qui était, selon le RGA de 2000, de plus en plus jeune (la proportion d’exploitants de moins de 55 ans était passée de 43 % à 62 % entre 1979 et 2000).

Les perspectives de succession laissent également entrevoir un avenir à moyen terme pour chaque exploitation. Les seules craintes exprimées se portent sur la pérennité du foncier agricole qui se trouve consommé régulièrement par l’urbanisation de la vallée (crainte exprimée également dans le dossier de la DUP : « il n’est pas exclu qu’une pression foncière s’exerce sur des terres agricoles »).

L'autre tendance confirmée est l'augmentation des structures collectives (GAEC et autres formes de société) même si la majorité des exploitations rencontrées sont des exploitations individuelles.

Ces exploitations individuelles affichent un fort recours à l'aide ou même à l'emploi issu du cadre familial. Par ailleurs, nous avons à faire dans ces structures le plus souvent à de la pluriactivité (essentiellement avec un emploi dans le tourisme) qui est une autre caractéristique de l'agriculture de Maurienne.

Sur cet aspect humain de l'activité, **la construction de l'autoroute n'a pas eu d'effet direct au regard d'un fonctionnement classique d'une exploitation.**

Il n'en est pas de même sur le foncier.

Les impacts sur le foncier, principal outil de travail des agriculteurs

Une consommation de foncier agricole ...

Bien que le tracé de l'autoroute ait évité les emprises sur les meilleures terres agricoles, préservant en particulier le secteur de la basse Maurienne, certains secteurs de production ont été utilisés pour permettre le passage de l'infrastructure.

Ainsi, l'ensemble des chefs d'exploitation touchés ont vu leur situation se détériorer, mais dans aucun cas la vie de l'exploitation n'a été mise en danger.

Sur la base des déclarations des différents agriculteurs rencontrés en juin 2007, une quarantaine d'hectares de terres agricoles ont été « consommées » par l'autoroute. Selon les exploitations, la perte de surface s'est échelonnée de 1 à 20 hectares.

Les terres mobilisées par l'infrastructure étaient pour l'essentiel des prés de fauche. Cela a induit une diminution de l'autonomie fourragère des exploitations imposée par l'AOC Beaufort.

Dès la mise en route du chantier, les exploitants ont été contraints de s'adapter soit en achetant du foin, souvent à l'extérieur de la zone Beaufort (donc sans régler la question de leur autonomie fourragère), soit en modifiant ou en arrêtant une partie de leur production.

Les stratégies ont différé selon les exploitants. Certains ont tenté de retrouver rapidement des marges de manœuvre par leur propre moyen (exemple : location de terres sur une autre commune) d'autres ont fait des choix provisoires (achat de foin ou réduction du cheptel) dans l'attente des procédures de rétrocessions de terrains, ce qui ne s'est pas avéré être la meilleure solution.

... jugée pas toujours bien compensée

La première des mesures prises pour réduire le manque à gagner des exploitants était le versement d'indemnités en rapport avec les terres perdues.

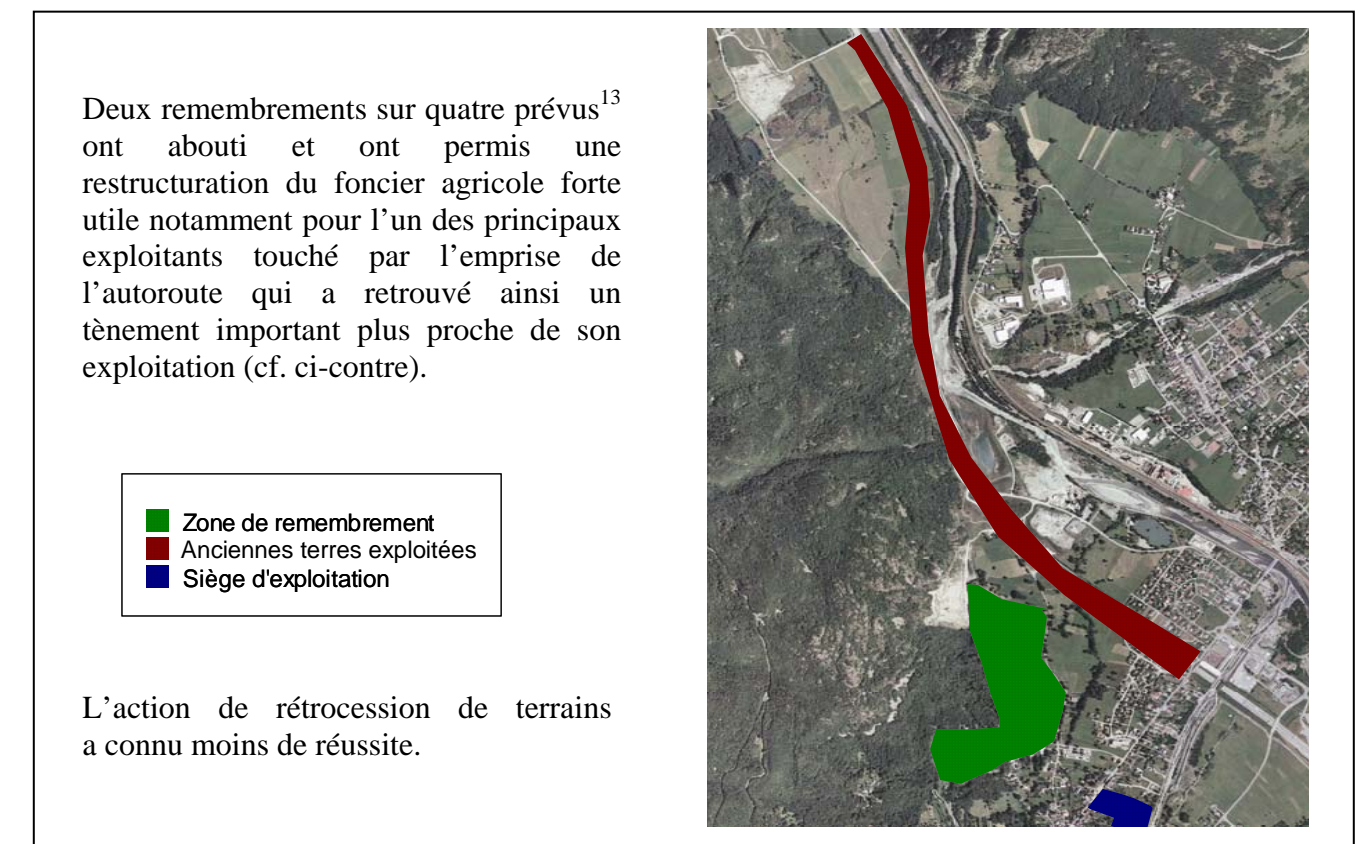
Comme il ne s'agissait pas en général de terres dont les agriculteurs étaient propriétaires, mais de locations dans la tradition des baux oraux, ce processus a souvent desservi les exploitants au moment de l'indemnisation allouée aux propriétaires car ces derniers n'ont semble-t-il pas toujours « fait suivre » l'indemnité à l'exploitant.

Ces indemnités, malgré l'effort de la SFTRF en matière de valorisation du m² agricole, se sont, dans l'ensemble, révélées à peine suffisantes pour l'achat de matériel ou de foin en compensation des pertes subies.

Par ailleurs, en amont du chantier, la prise en compte des impacts sur le foncier agricole avait abouti en plus des indemnités, à la mise en place d'actions de remembrement et de systèmes de compensation en nouvelles terres associant souvent les collectivités locales.

L'action la plus bénéfique, même si elle est restée limitée aura été le remembrement.

Figure 25 : Illustration d'une action de remembrement



Le constat effectué 10 ans après l'ouverture du chantier est mitigé avec :

- **Des rétrocessions non encore effectuées et des bornages absents,**
- **Une lenteur de la procédure** qui interroge les agriculteurs sur la volonté des différents intervenants à mener à terme la démarche,
- **Le cas échéant, des terrains rétrocédés ou échangés aux qualités fourragères en-dessous du potentiel initial.** Entre des débris non traités laissés sur site, un sous-sol qui ne retient plus l'eau et une terre végétale quasi inexistante, les parcelles rétrocédées se sont révélées bien moins productives qu'initialement voire quasiment inexploitable pour certaines.

¹³ Deux remembrements réalisés à Hermillon et Saint-Etienne-de-Cuines et deux remembrements suspendus à Aiguebelle et Sainte-Marie-de-Cuines.

Si ces constats réalisés montrent quelques dysfonctionnements assez ponctuels, ils laissent également l'opportunité aux différents partenaires (SFTRF, communes et exploitants) d'optimiser la situation dans le cadre des futures rétrocessions de terrains.

Ces actions seraient d'autant plus utiles que d'autres effets indirects de la mise en service de l'A43 viennent accentuer la pression sur le foncier agricole.

4.2.3.4 Rappel des prévisions du dossier DUP

« Les unités de la basse vallée où l'agriculture est encore bien implantée (plaine d'Argentine, coteaux et plaine de La Chapelle et des Chavannes) n'auront pas à subir des effets d'emprises directs de l'autoroute. Toutefois, il n'est pas exclu qu'une pression foncière s'exerce sur des terres agricoles situées au voisinage des échangeurs autoroutiers. C'est le cas notamment à St Etienne et à Sainte-Marie-de-Cuines où l'activité agricole est dans l'état actuel en déclin. »

4.2.3.5 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Parmi les effets indirects de l'A 43, la construction de résidences principales, secondaires ou de locaux d'activités représente le principal risque qui pèse sur le foncier agricole.

A titre d'illustration pour l'année 2006, sur les deux seuls cantons d'Aiguebelle et de La Chambre, 242 résidences principales ont été autorisées (source DRE Rhône-Alpes) avec une surface moyenne des terrains à bâtir de l'ordre de 1 130 m² (source : Observatoire des notaires). Même si toutes ces constructions ne touchent pas forcément des terrains agricoles et peuvent être destinés à des logements collectifs, cela présage d'une consommation foncière de près de 20 hectares par an.

Sur les cantons de Saint-Jean-de-Maurienne et Saint-Michel-de-Maurienne, de la même façon la consommation est estimée à 26 hectares par an.

Certes toutes ces constructions ne se réalisent pas en fond de vallée, mais rien que pour les résidences principales (donc sans tenir compte des 984 résidences secondaires autorisées la même année !) l'impact foncier de l'urbanisation résidentielle, sur les quatre cantons d'Aiguebelle, de La Chambre, de Saint-Jean-de-Maurienne et de Saint-Michel-de-Maurienne équivaut en une seule année à l'impact global de l'autoroute.

Il est clair que l'autoroute de Maurienne a joué et joue encore un rôle de catalyseur dans le développement de l'habitat notamment à proximité des échangeurs (Aiton, Sainte-Marie-de-Cuines, Epierre, ...). Le dossier de la DUP avait bien identifié cet effet : « il n'est pas exclu qu'une pression foncière s'exerce sur des terres agricoles situées au voisinage des échangeurs autoroutiers ».

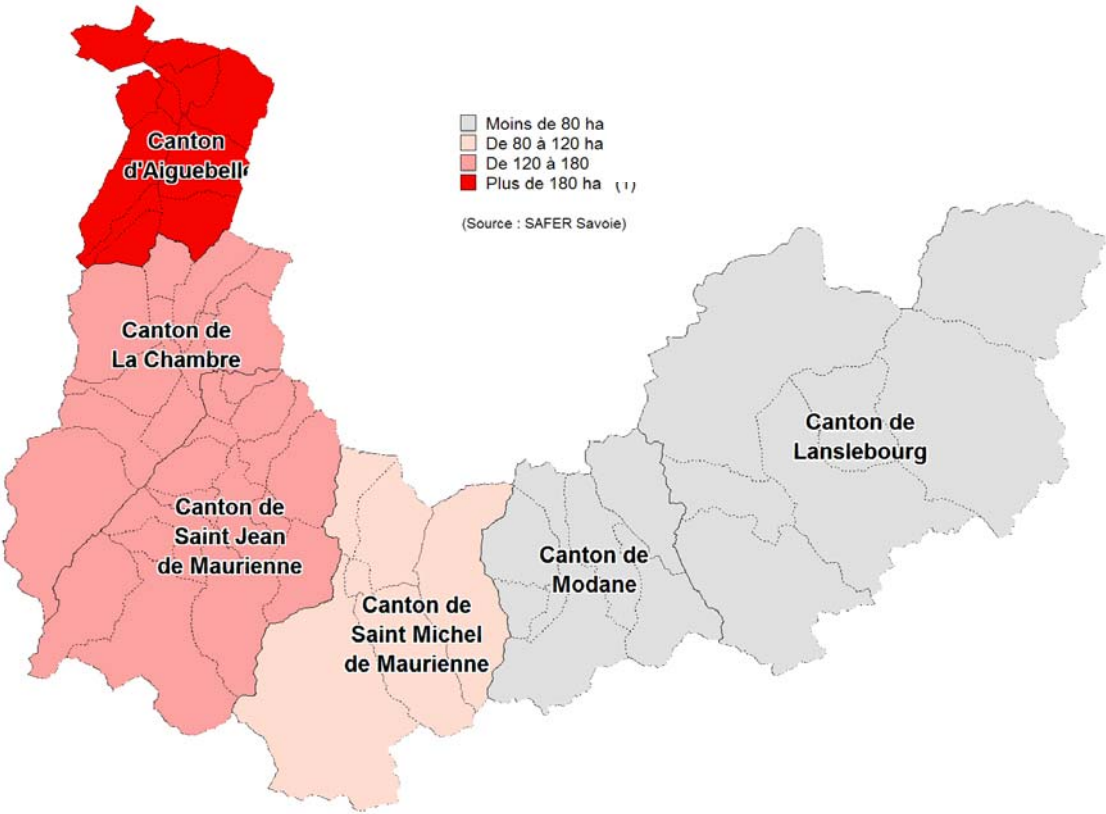
Cette pression foncière s'identifie également à travers l'évolution du marché foncier dans l'espace rural¹⁴. Les données de la SAFER sont, à ce sujet, éloquentes puisque pour les cantons d'Aiguebelle et Saint-Jean-de-Maurienne, les valeurs de l'ensemble des ventes ont triplé passant de la strate 1.14/1.83 M€ à celle de 4/6 M€ de 2000 à 2006.

Cette pression est produite autant sous l'effet de la hausse de prix moyen des biens que de la hausse des surfaces vendues. A ce titre et pour indication, sur les deux années cumulées 2005/2006, ce sont :

- 180 hectares sur le canton d'Aiguebelle,
- 120 hectares sur le canton de La Chambre,
- 120 hectares sur le canton de Saint Jean de Maurienne,

d'espace rural qui ont changé de propriétaire.

Figure 26 : Marché foncier de l'espace rural de la Maurienne en 2005 et 2006 (surface en hectares)



Source : SAFER Savoie

Sachant que par ailleurs et selon des données de la SAFER à l'échelle départementale, seulement 55 % des biens agricoles en vente restent dans le domaine agricole, le reste étant construit ou artificialisé, cela indique bien où se situent les enjeux pour le foncier agricole en Maurienne.

¹⁴: Biens bâtis et non bâtis cumulés.

Les points à retenir :

- Comme pour l'ensemble de la Savoie, et plus particulièrement pour les zones montagneuses, l'agriculture en Maurienne se trouve dans un processus de diminution et de restructuration des exploitations agricoles.
- Bien que le tracé de l'autoroute ait évité les emprises sur les meilleures terres agricoles, préservant en particulier le secteur de la basse-Maurienne, certains secteurs de production ont été utilisés pour permettre le passage de l'autoroute. Une quarantaine d'hectares de terres agricoles ont été consommés par l'emprise de l'autoroute.
- Les opérations de remembrement, lorsqu'elles ont eu lieu, ont été bénéfiques.
- Il reste que la construction de résidences principales, secondaires ou de locaux d'activités représente le principal effet indirect de la mise en service d'A43. L'A43 a joué et joue encore un rôle de catalyseur dans le développement de l'habitat notamment à proximité des diffuseurs. Le dossier DUP avait bien identifié cet effet.

4.2.4 L'industrie et les zones d'activités

4.2.4.1 Méthodologie

Les analyses portant sur le thème du secteur industriel et de la construction se sont appuyées sur les sources d'informations suivantes :

- Les données de constructions de locaux à usage économique (SITADEL), sur la période 1997-2006,
- Les données SIRENE portant sur l'évolution du nombre d'établissements sur la période 1996-2006,
- L'enquête postale réalisée auprès des maires des communes concernées par l'enquête préalable à la DUP,
- Les entretiens réalisés auprès de quelques acteurs du territoire.

4.2.4.2 Evolution du tissu industriel

Comme le souligne le « Diagnostic territorial du Pays de Maurienne », de nombreuses industries anciennes ont marqué l'histoire de l'économie de la vallée de la Maurienne.

Les industries extractives (mines et carrières) ont laissé des plaies plus ou moins visibles dans le paysage de la vallée. On y exploite le gypse et l'ardoise ; on y extrait du calcaire, les minerais de fer et de cuivre. L'héritage industriel de fond de vallée, lié aux ressources minières et hydro-énergétiques (électrometallurgie, électrochimie, aluminium, phosphore, zinc, hydro-électricité), a conféré à la vallée de la Maurienne une certaine « culture industrielle », une tradition qui reste encore active en 2008.

La vallée de la Maurienne a observé un repli de l'emploi industriel et une reconversion vers les activités tertiaires. Depuis le début des années 1980, certains grands groupes industriels se sont désengagés ; des emplois ont disparu et des bâtiments ont été abandonnés, livrant une image parfois peu favorable du tissu économique local¹⁵.

Comme dans toute zone à dominante industrielle, les restructurations des années 1970 et 1980 ont particulièrement affecté la Maurienne. Le nombre d'emplois dans l'industrie y a fortement chuté. Ces baisses n'ont pas été compensées, entre 1982 et 1990, par les créations d'emplois dans les services : le nombre total d'emplois a donc chuté sur cette période.

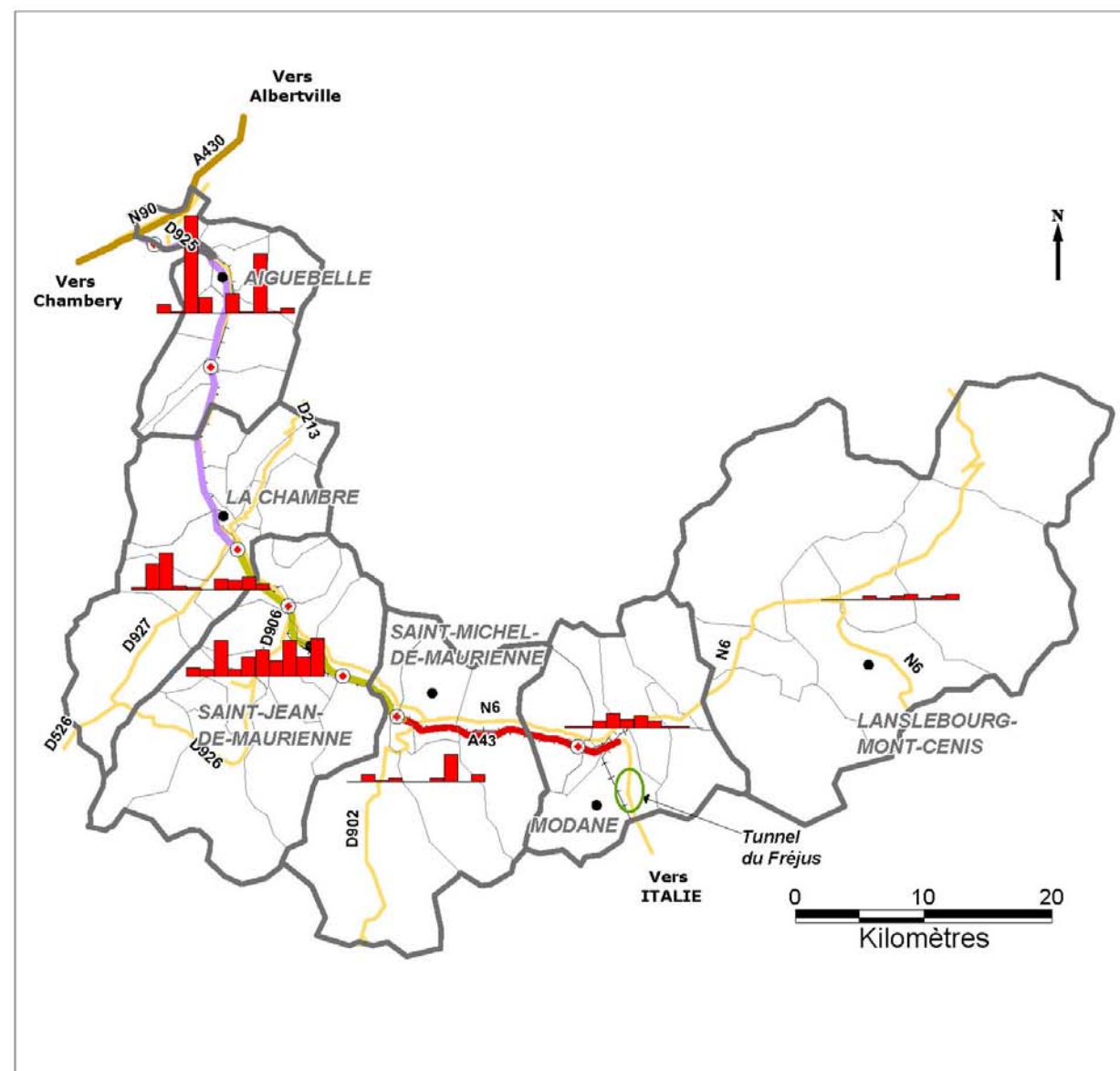
Le nombre total d'emplois offerts sur le territoire a en revanche nettement augmenté entre 1990 et 1999. Ce redressement résulte à la fois du développement des services et d'une stabilisation de l'emploi dans l'industrie.

La reconversion économique du bassin industriel et la persistance de friches industrielles a en grande partie justifié le classement de la vallée de la Maurienne en pôle de reconversion, au titre du contrat de plan 2000-2006. Dans le même esprit, elle a été inscrite dans le zonage du programme européen « objectif 2 ».

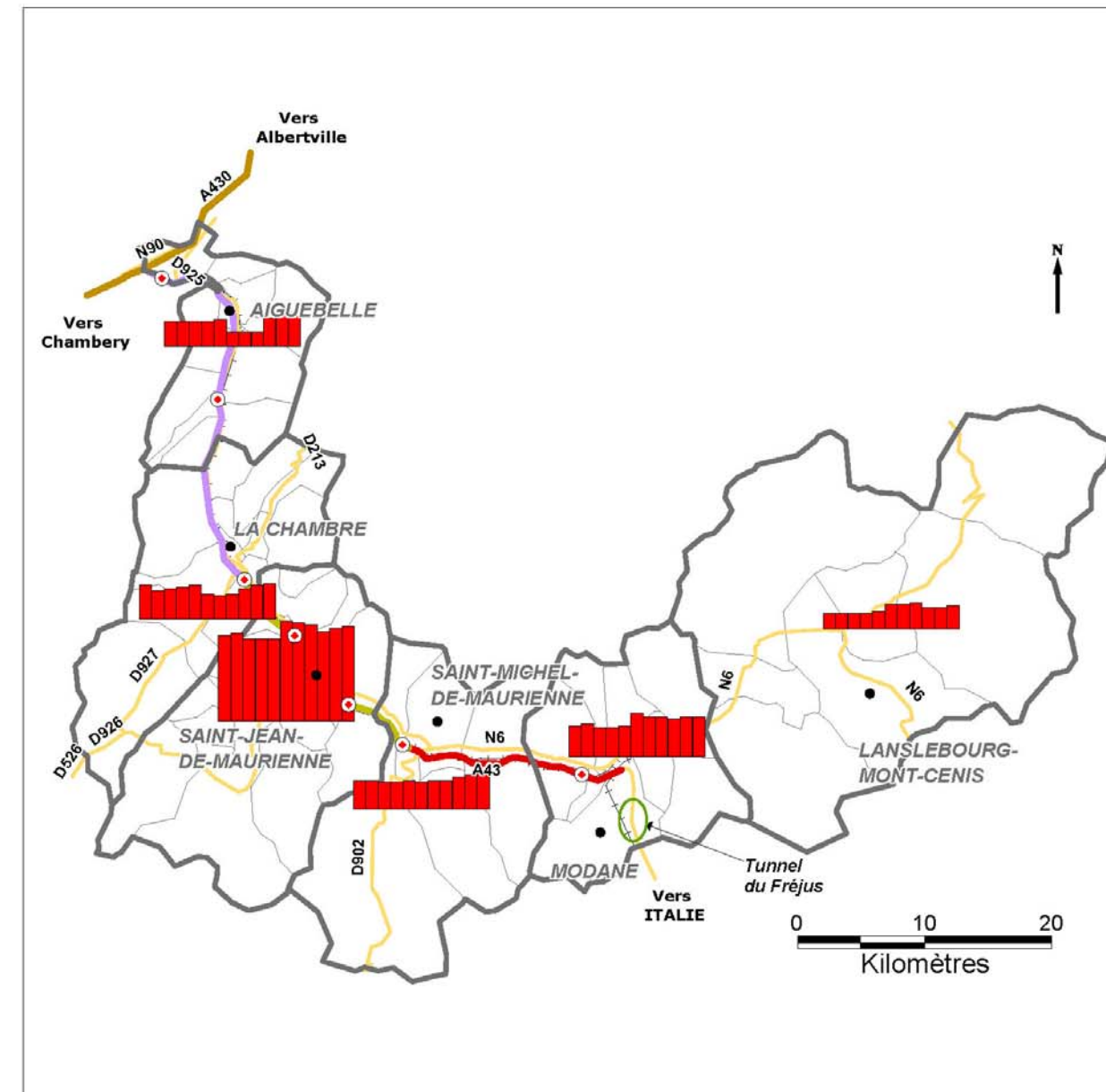
Malgré les restructurations, l'emploi industriel est encore fortement présent.

¹⁵ Source : Pays de Maurienne, Diagnostic territorial de la Maurienne, sans date.

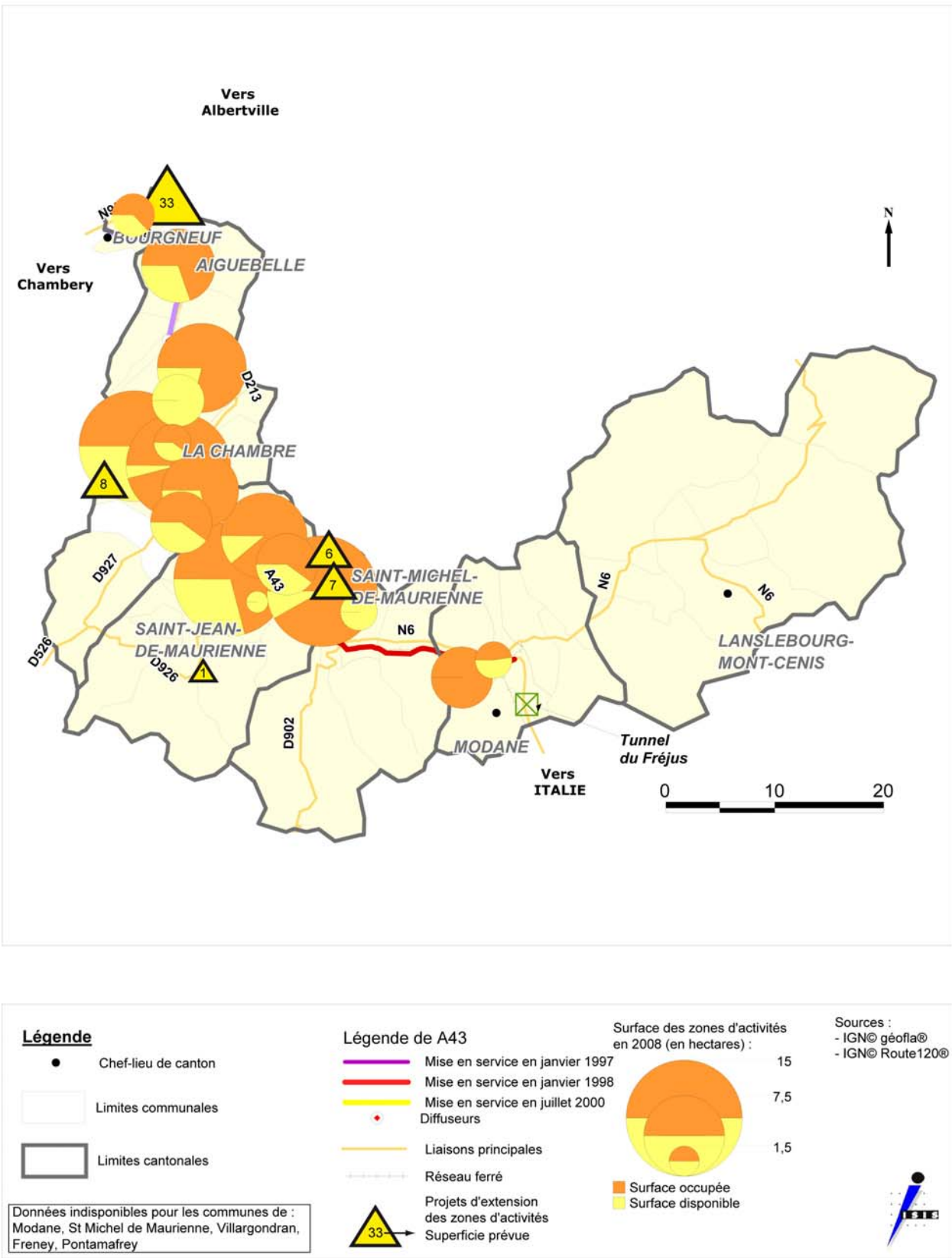
OBSERVATOIRE DE L'AUTOROUTE A43 CONSTRUCTION DE LOCAUX A VOCATION INDUSTRIELLE ENTRE 1997 ET 2006



OBSERVATOIRE DE L'AUTOROUTE A43 NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS EN MAURIENNE ENTRE 1996 ET 2006



LES ZONES D'ACTIVITÉS DE MAURIENNE EN 2008



Conformément à la tendance générale, la construction de locaux industriels enregistre deux pics particulièrement marqués au cours des années 1999 et 2004, respectivement 18 884 m² et 13 058 m². En 1999, les locaux industriels représentent plus de 70% des constructions.

La carte du tissu de zones d'activités met clairement en évidence le pôle de Saint-Jean-de-Maurienne. Il comprend notamment le pôle industriel du Pré de la Garde et les zones d'activités de Saint-Julien-Montdenis, Villargondran et Hermillon. S'ensuivent les cantons de Modane et de La Chambre, Aiguebelle et Modane. Le canton de Saint-Michel-de-Maurienne a pour principale zone d'activités Les Oeillettes, à Saint-Michel-de-Maurienne et Saint-Martin-la-Porte.

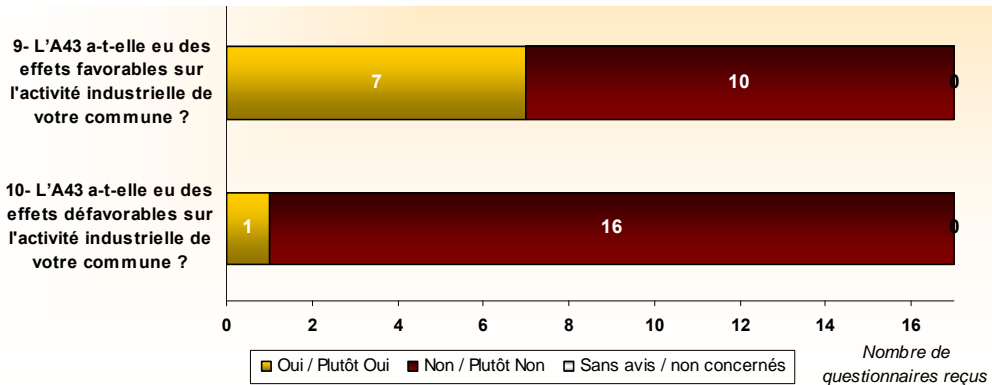
4.2.4.3 Les effets d'A43 sur le secteur industriel et les zones d'activités

Effets d'A43 sur le secteur industriel

L'évolution de l'industrie en Maurienne s'inscrit en conformité avec l'évolution structurelle du secteur industriel en France. En revanche, si la Maurienne n'avait pas accueilli la mise en service de l'autoroute A43, sans doute les difficultés de l'industrie auraient-elles été plus profondes. L'autoroute a renforcé la fonction de couloir de la Maurienne et l'émergence de plusieurs projets industriels italiens, certes de dimensions modestes doit être regardée comme un signe encourageant même si peu se sont réalisés, la crainte des difficultés inhérentes à s'installer en pays étranger étant facteur d'abandon dans bien des cas.

Selon l'enquête réalisée auprès des maires des communes concernées par l'enquête préalable à la DUP, plus de 40% des communes enquêtées ont enregistré des effets favorables d'A43 sur leur activité industrielle. Seule la commune du Freney a subi une disparition totale de ses espaces industriels suite à la mise en service de l'autoroute.

Figure 27 : Effets d'A43 sur l'industrie



Source : Enquête postale auprès des maires des communes concernées par l'enquête préalable à la DUP d'A43

Effets d’A43 sur les zones d’activités

L’agence économique de Savoie fait remarquer le fait que **certaines évolutions économiques sont sans doute liées à A43** :

- Extension de la ZA de Saint-Avre à La Chambre, près du diffuseur autoroutier,
- Disponibilités foncières à proximité d’A43 ayant généré un développement : ZA des Oeillettes à Saint-Martin-la-Porte à la sortie A43 de Saint-Michel-de-Maurienne (implantation d’un fabricant de palettes pour des expéditions sur le marché italien).

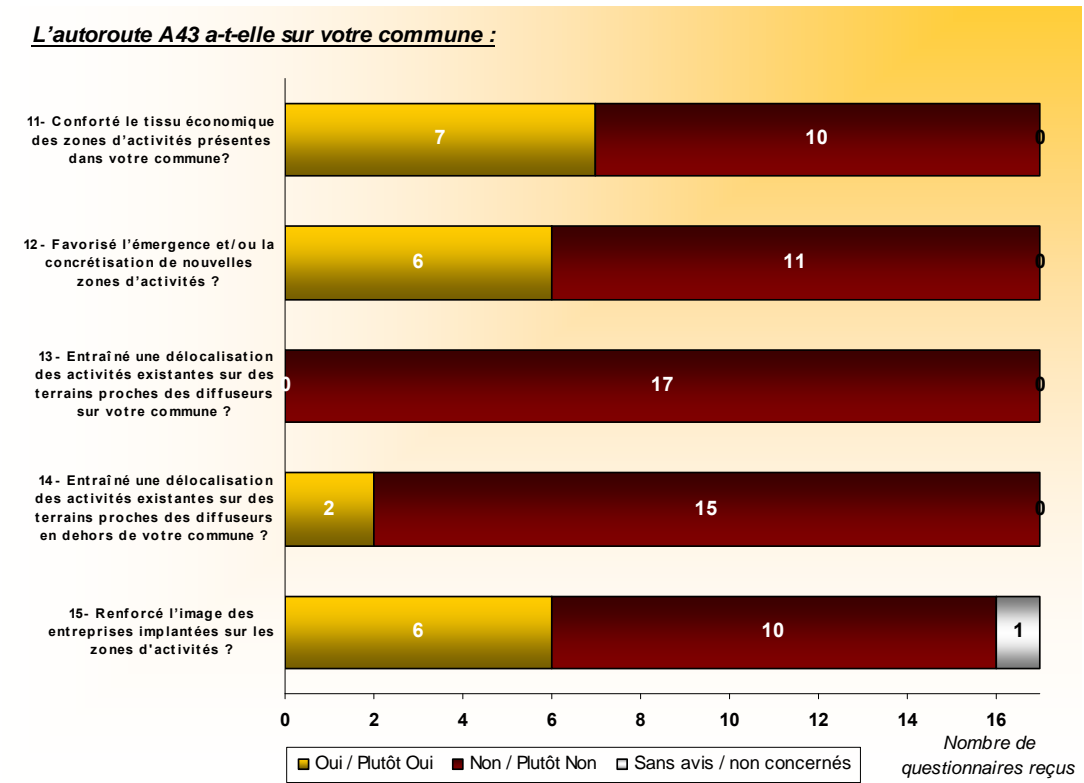
L’autoroute a dynamisé les zones d’activités situées aux diffuseurs. Au cours de la période 1996-2001, plusieurs établissements implantés sur ces zones se sont étendus (Jemaplast à Epierre, Spirel et Gate à Saint-Rémy-de-Maurienne).

Selon l’enquête réalisée, pour plus de 40% des communes, l’autoroute a conforté le tissu économique des zones d’activités (Epierre, Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-Martin-de-la-Porte,...).

35% des communes interrogées estiment qu’A43 a favorisé l’émergence et/ou la concrétisation de nouvelles zones d’activités (Bourgneuf, Villargondran,...), **mais aussi a renforcé l’image des entreprises implantées sur ces zones.**

Aussi, l’A43 n’a entraîné aucune délocalisation des activités industrielles existantes sur des terrains proches des diffuseurs.

Figure 28 : Effets d’A43 sur les zones d’activités



Source : Enquête postale auprès des maires des communes concernées par l’enquête préalable à la DUP d’A43

4.2.4.4 Rappel des prévisions du dossier DUP

« Le maintien de l’industrie lourde en Maurienne est subordonné aux nouvelles stratégies européennes qui se mettent en place au seuil du 21ème Siècle. L’avenir semble promis aux petites unités de fabrication ; à ce titre l’amélioration des infrastructures routières et par voie de conséquence la diminution des coûts de transport pourront inciter des industriels français et italiens à s’implanter sur les différentes zones d’activités qui jalonnent la vallée.
Une infrastructure routière moderne jouera le rôle de catalyseur d’une revitalisation industrielle qui ne sera effective qu’au prix d’une action de promotion prise en charge par les collectivités locales, les organismes consulaires et les services de l’Etat. »

« Le développement de la Maurienne passera par une maîtrise locale des activités économiques et industrielles de la vallée. Cette maîtrise sera sans nul doute un élément déterminant en vue de constituer un réseau de petites et moyennes industries prenant le relais des grandes unités.
La réalisation de l’autoroute dans la vallée ne peut aller dans ces conditions que dans le sens d’une revitalisation du fond de la vallée; les nombreux échangeurs autoroutiers qui accompagneront la construction de l’autoroute seront favorables à l’émergence d’une dynamique industrielle. »

« Une promotion efficace de zones d’accueil industriel ne peut être conçue que pour un nombre limité d’entre elles, leur qualité devant être le critère de sélection.
Deux sites méritent ici d’être mentionnés, celui du district de Saint-Jean-de-Maurienne auquel il faut associer la zone de la commune de Saint-Julien-Mont-Denis, et celui de Saint-Rémy-de-Maurienne dont la caractéristique est de vouloir combiner accueil d’industries et d’activités de loisirs.

Afin de renforcer la position des PME mauriennes de BTP lors de la mise en chantier des aménagements, il conviendrait de les inciter rapidement à se regrouper ainsi qu’à renforcer leur savoir-faire. Une position plus solide pourrait déboucher sur des relations de partenariat et non pas de stricte dépendance vis à vis des grands groupes qui seront présents sur ce marché. »

4.2.4.5 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Les effets d’A43 sont conformes à ceux attendus dans le dossier DUP.

L’évolution du tissu industriel en Maurienne, tributaire des centres de décision extérieurs, s’inscrit dans le contexte général de la diminution du poids de l’industrie dans le système productif.
On assiste en effet à un processus de tertiarisation de l’économie, qui se traduit par une diminution de l’emploi industriel.
Si les entreprises industrielles souffrent encore de la situation géographique de la Maurienne, l’A43 a contribué au désenclavement de la vallée.
Certaines entreprises ont pu maintenir leur activité, d’autres se sont installées sur les zones d’activités proches de l’autoroute

Les points à retenir :

- De nombreuses industries ont marqué l'histoire de l'économie de la vallée de la Maurienne. L'héritage industriel de fond de vallée lié aux ressources minières et hydro-énergétiques a conféré à la vallée de la Maurienne une certaine « culture industrielle », une tradition qui reste encore active en 2008.
- La vallée de la Maurienne a observé un repli de l'emploi industriel vers les activités tertiaires.
- Plus de 40% des communes concernées par l'enquête préalable à la DUP ont enregistré des effets favorables d'A43, que ce soit sur leur activité industrielle ou sur le tissu de zones d'activités.
- Certaines évolutions de l'industrie en Maurienne sont sans doute liées à l'A43 : extension de la ZA de Saint-Avre (La Chambre, près du diffuseur autoroutier), ZA des Oeillettes (Saint-Martin-la-Porte, à la sortie A43 de Saint-Michel de Maurienne).
- L'autoroute a dynamisé les zones d'activités situées aux diffuseurs. Au cours de la période 1996-2001, plusieurs établissements implantés sur ces zones se sont étendus.
- Les effets d'A43 sont conformes aux prévisions du dossier DUP.

4.2.5 Les commerces

4.2.5.1 Méthodologie

L’analyse des effets d’A43 sur le commerce repose sur l’exploitation des éléments suivants :

- Les entretiens réalisés auprès de quelques acteurs socio-économiques du territoire,
- L’enquête postale réalisée auprès des maires des communes concernées par l’enquête préalable à la DUP,
- Le recensement des surfaces commerciales de plus de 300 m² établi par la CCI de Savoie,
- Les statistiques sur l’évolution du nombre d’établissements commerciaux sur la période 1996-2006.

4.2.5.2 Evolution du tissu commercial

Surfaces commerciales de 300 m2 et plus

La Maurienne présente une forte densité commerciale, étroitement liée à l’attrait touristique.
Les pôles commerciaux majeurs sont Saint-Jean-de-Maurienne, puis ceux des communes de fond de vallée (Aiguebelle, Saint-Etienne-de-Cuines, Hermillon, Saint-Michel-de-Maurienne, Modane et Fourneaux), enfin ceux des stations d’altitude.
Selon la CCI de Savoie, la vallée de la Maurienne présente un modèle d’évolution comparable à ce que l’on peut observer au niveau national.
Après une régression numérique entre 1986 et 1996, on observe une légère augmentation du nombre de commerces et services connexes sur la période 1996-2006.

La cartographie ci-dessous permet de visualiser l’ancienneté du tissu commercial actuel par commune.

Le développement récent, notamment sur la période 1998-2000, s’est avant tout manifesté à Saint-Jean-de-Maurienne, Modane, Saint-Michel-de-Maurienne et enfin dans les stations.

Entre 2001 et 2003, aucune implantation nouvelle n’a été enregistrée.
D’après les informations fournies par la CCI de Savoie, quelques extensions de surfaces ont cependant pu être relevées :

- L’Intermarché de Hermillon a demandé l’extension de 750 m2,
- Le supermarché Champion de Saint-Michel de Maurienne a demandé une extension de 139 m2.

Entre 2003 et 2006, les surfaces commerciales de Maurienne ont augmenté de près de 4 000 m², soit une évolution de +12% en 3 ans. Aucune fermeture n’a été constatée. En revanche, plusieurs implantations ou projets d’implantation ont été identifiés à Montgellafrey et Saint-Jean-de-Maurienne :

- Un ensemble commercial à Montgellafrey créé fin 2006, d’une surface de vente de 629 m²,

- Une grande surface spécialisée GIFI à Saint-Jean-de-Maurienne de 1 100 m², dont la création est non effective,
- Une autre grande surface spécialisée, « Laurent Tissus », à Saint-Jean-de-Maurienne créée en Juin 2006, d’une surface de vente de 980 m²,
- Un supermarché Ecomarché de 750 m2, à Sollières, dont la création est en projet.

Par ailleurs, le supermarché SHOPI souhaite créer par transfert/extension une surface de vente de 450 à 880 m².

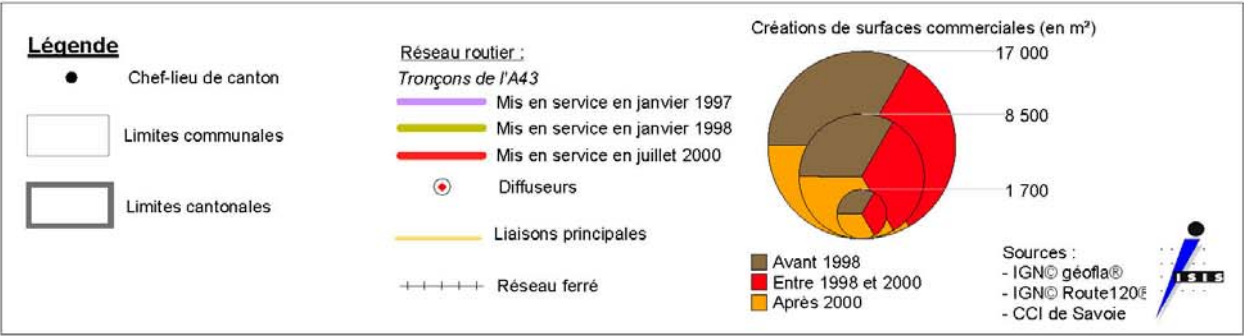
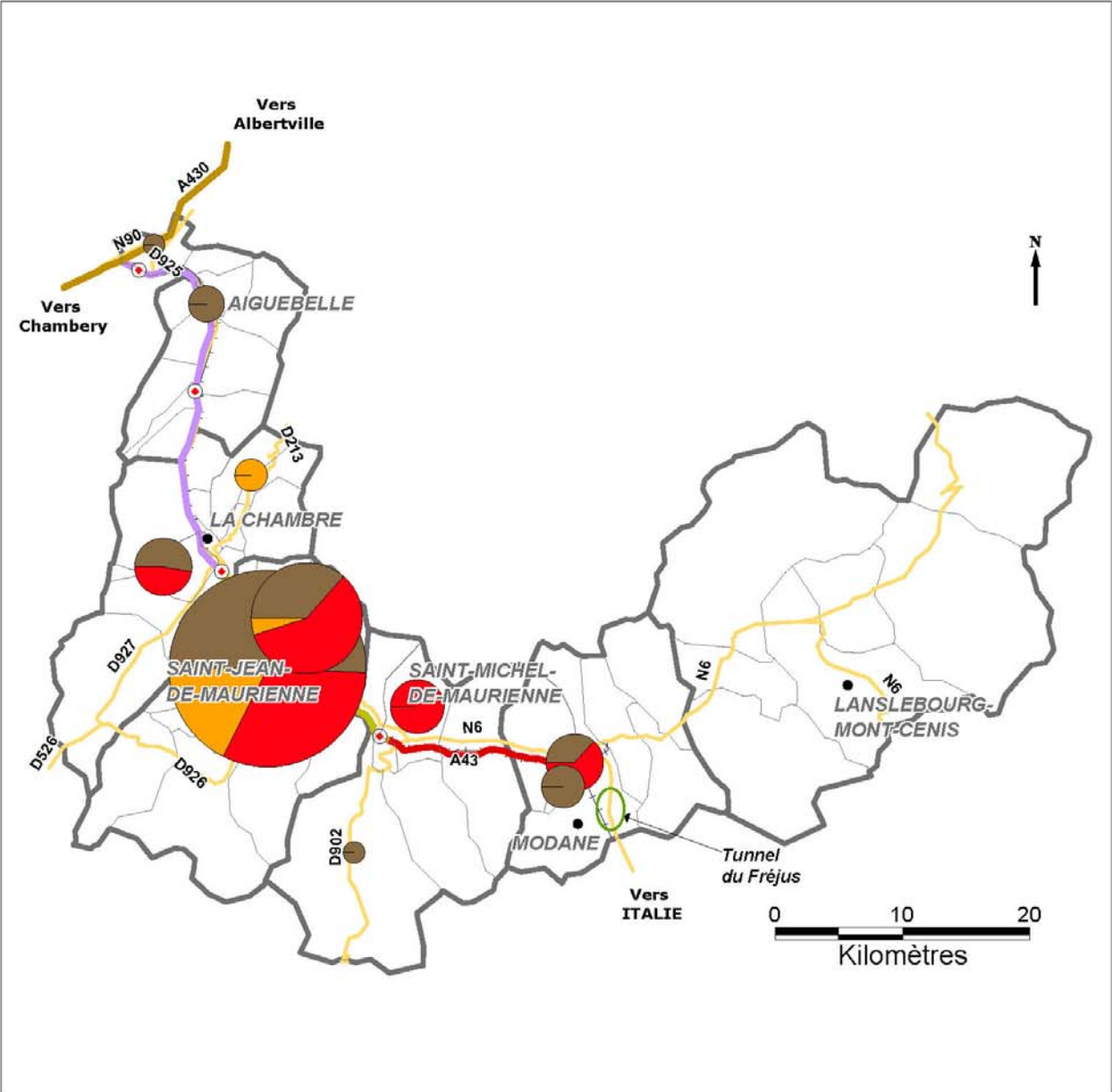
Les commerces de périphérie d’agglomérations se sont multipliés, souvent au détriment du commerce classique (alimentation, vêtements) et des supérettes.

Tableau 62 : Description du tissu commercial de la Maurienne en 2006

Enseigne	Commune	Surface de vente totale	famille d'activité	Date de création
SHOPI	AIGUEBELLE	880	Alimentaire	08/06/1994
GAMM VERT	AITON	300	Culture loisirs	14/06/1995
INTERMARCHE	FOURNEAUX	1090	Alimentaire	25/09/1989
BRICOMARCHE	HERMILLON	3500	Equipement de la maison	14/02/1998
INTERMARCHE	HERMILLON	1200	Alimentaire	28/02/1990
NEW DECOR	HERMILLON	990	Equipement de la maison	01/01/1972
STATIONMARCHE	HERMILLON	300	Automobile	14/06/2001
SUPERMARCHE CASINO	MODANE	1200	Alimentaire	01/07/2000
WELDOM	MODANE	700	Equipement de la maison	28/04/1989
ENSEMBLE COMMERCIAL	MONTGELLAFREY	629	Divers	28/12/2006
INTERMARCHE	SAINT-ETIENNE-DE-CUINES	900	Alimentaire	30/11/2000
MEUBLE MONTAGNE	SAINT-ETIENNE-DE-CUINES	1000	Equipement de la maison	01/04/1991
AUX SERRES DE SAINT JEAN	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	620	Culture loisirs	18/09/2000
BAZARLAND	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	750	Equipement de la maison	01/04/1983
BUT	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	1900	Equipement de la maison	01/01/2001
CHAMPION	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	2150	Alimentaire	06/06/1986
ED	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	555	Alimentaire	30/06/1999
GEANT MAURIENNE	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	2600	Alimentaire	01/07/2000
GIFI	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	1100	Equipement de la maison	
HYPER AUX VETEMENTS	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	950	Equipement de la personne	23/08/1994
LA BOITE A OUTILS	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	1300	Equipement de la maison	03/12/1997
LAURENT TISSUS	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	980	Equipement de la maison	01/06/2006
L'HYPER AUX CHAUSSURES	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	400	Equipement de la personne	23/08/1994
MARCHE U	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	520	Alimentaire	01/12/1998
MAURIENNE DIFFUSION	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	1150	Equipement de la maison	01/01/1986
MEUBLES FINAZ	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	600	Equipement de la maison	24/10/1986
MULTISOL	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	400	Equipement de la maison	01/07/1994
POINT P. RHONE ALPES	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE		Equipement de la maison	01/01/1994
SA EXPERT COMBET PASQUIER	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	600	Equipement de la maison	01/07/1989
SPORT 2000	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE	900	Culture loisirs	27/05/1999
CHAMPION	SAINT-MICHEL-DE-MAURIENNE	1020	Alimentaire	30/04/2000
WELDOM	SAINT-MICHEL-DE-MAURIENNE	730	Equipement de la maison	01/02/1999
ECOMARCHE + STM	SOLLIERES	750	Alimentaire	
8 A HUIT	VALLOIRE	300	Alimentaire	16/12/1996

Source : CCI de Savoie

OBSERVATOIRE DE L'AUTOROUTE A43
CREATIONS DE SURFACES COMMERCIALES



Commerces et service de bord de RD 1006

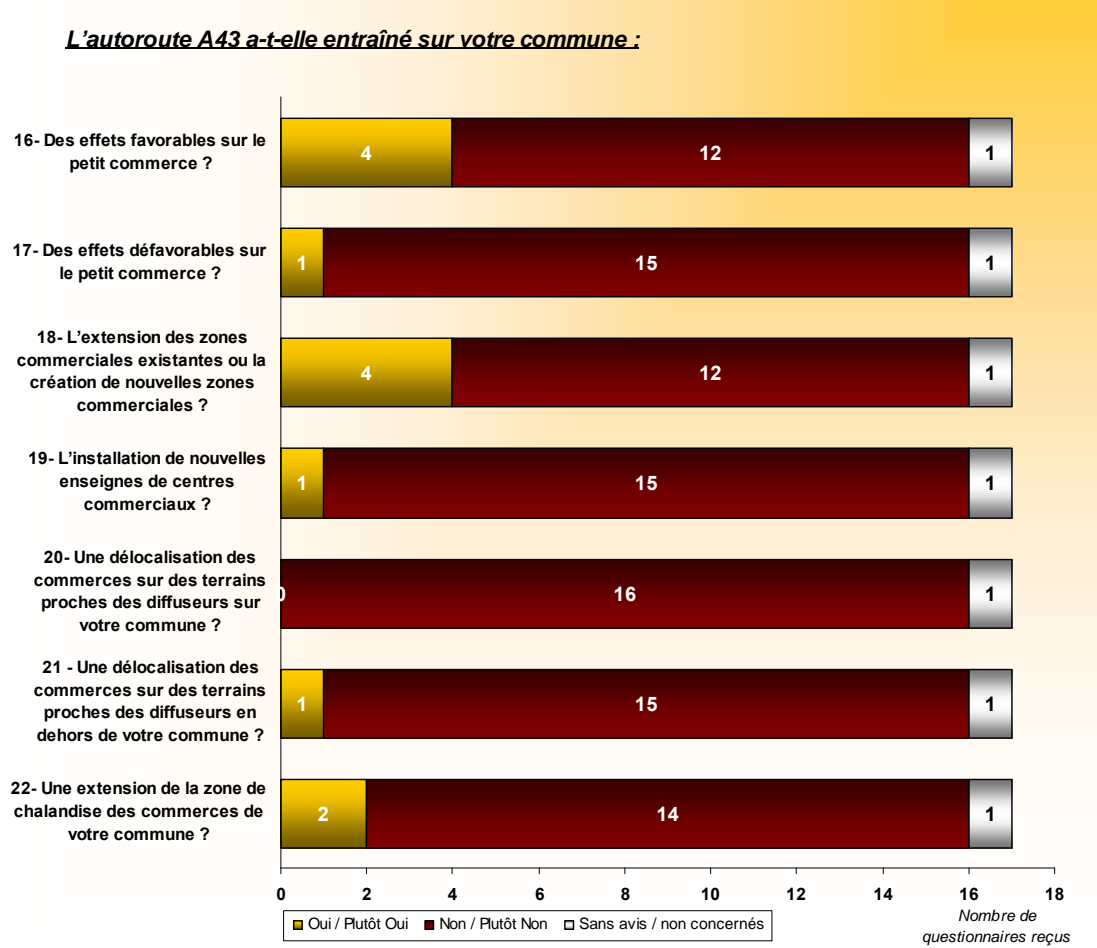
Le long de la RD 1006, de 1989 à l'ouverture complète d'A43, le nombre de commerces était globalement en chute libre.
En 2001, au moment où l'inventaire a été réalisé dans le cadre de l'Observatoire des effets socio-économiques et des transports de l'autoroute de la Maurienne, la tendance semblait s'être inversée.
Les petites communes ont continué à subir une certaine érosion. Les commerces alimentaires, les restaurants et les garages stations-services étaient à la baisse. A l'inverse, les autres commerces ont enregistré une progression.

4.2.5.3 Effets d'A43 sur les commerces

Ressenti général des communes de Maurienne

D'après l'enquête réalisée auprès des maires des communes concernées par la DUP (cf graphique ci-dessous), de façon générale, il semble que l'autoroute n'ait eu qu'un impact limité sur le tissu commercial des communes enquêtées.

Figure 29 : Effets d'A43 sur le commerce



Source : Enquête postale auprès des maires des communes concernées par l'enquête préalable à la DUP d'A43

Un quart des communes estiment qu'A43 a eu un impact positif sur le petit commerce, tandis qu'une seule commune (Saint-Julien-Montdenis) considère, au contraire, que cet impact est défavorable. Ces résultats doivent néanmoins être traités avec prudence : certaines communes ne disposent que de quelques commerces (café, tabac,...), voire aucun (Saint-Martin-de-la-Porte).

Aussi, **un quart des communes enquêtées ont enregistré une extension de leurs zones commerciales existantes ou la création de nouvelles zones.** Seule la commune de Saint-Jean-de-Maurienne fait référence à l'installation de nouvelles enseignes de centres commerciaux, suite à la mise en service d'A43.

Par ailleurs, 12% des communes, soit deux communes ont enregistré un effet favorable d'A43 sur l'extension des aires de chalandise de certains commerces.

Dans la majorité des cas, les communes estiment qu'A43 n'a pas eu d'effets sur le tissu commercial : **aucune commune n'a enregistré de délocalisation de commerces à la faveur des espaces proches des diffuseurs sur leur propre territoire et une seule (Le Freney) a noté une délocalisation de commerces sur des terrains proches d'un diffuseur en dehors de leur territoire.**

Effets sur les moyennes et grandes surfaces commerciales

Le développement récent du tissu commercial, notamment postérieur à 1998, s'est avant tout manifesté à Saint-Jean-de-Maurienne, Modane, Saint-Michel-de-Maurienne et enfin dans les stations. Les commerces de périphérie d'agglomérations se sont multipliés, souvent au détriment du commerce classique (alimentation, vêtements) et des supérettes.

Depuis 2003, les implantations ou projets d'implantation de commerces de 300 m² et plus ont été nombreux et aucune fermeture n'a été constatée.

La CCI de Savoie constate qu'**A43 n'a pas généré l'implantation de surfaces commerciales à proximité des diffuseurs.**

La Maurienne a enregistré, depuis la mise en service d'A43, une évolution globalement conforme à la tendance nationale. Néanmoins, l'autoroute a pu jouer un rôle sur le tissu commercial à plusieurs niveaux :

- **A43 a favorisé – amplifié – la concentration du commerce sur certains pôles privilégiés.** Selon la CCI de Savoie, sans A43, et en raison de la baisse de population, cette concentration et l'implantation des grandes enseignes ne se seraient pas produites à Saint-Jean-de-Maurienne. Sur le pôle de Saint-Jean-de-Maurienne, des commerces ont quitté le centre-ville au début des années 2000 pour les zones d'activités de la plaine. De nombreux petits établissements sont venus s'installer ainsi que de grandes surfaces spécialisées.

Dans l'implantation des nouveaux établissements commerciaux sur la période 1996-2001, la desserte autoroutière et la libération de trafic qu'elle a entraîné sur la RD1006 est un facteur non négligeable qui vient s'ajouter au rôle de principal pôle économique de Maurienne que joue Saint-Jean-de-Maurienne.

- **A43 a pu générer l'extension de l'aire de marché – et donc l'attractivité – du pôle commercial de Saint-Jean-de-Maurienne.**
- **Extension de l'aire de chalandise commerciale de Chambéry en direction de la Maurienne.**

Effets sur les commerces et services de bord de RD 1006

Afin de mesurer l'influence d'A43 sur les commerces et services aux usagers de la route, situés le long de la RD1006, un suivi a été effectué depuis l'ouverture de la première section en 1997, et ce jusqu'en 2001.

Les effets d'A43 sur les commerces demeurent difficilement mesurables car de nombreuses mutations commerciales et sociologiques participent à l'évolution tendancielle du secteur. **L'A43 a sans doute joué un rôle important dans la fermeture d'un certain nombre de stations-service. Pour autant, comme évoqué dans le pré-bilan de l'Observatoire, en détournant les poids lourds et une partie du trafic elle a permis à la clientèle locale et aux touristes de se réapproprier les commerces situés en agglomération le long de la RD1006.**

Ainsi peut-on parler de mutation mais pas de détérioration du tissu commercial.

4.2.5.4 Rappel des prévisions du dossier DUP

« En matière de commerce, les abords des échangeurs constitueront des points d'ancrage intéressants pour les grandes surfaces souhaitant s'implanter en Maurienne. Toutefois, leur localisation précise sera fonction des projets de zones d'activité qui existent ou seront créées dans la vallée. De façon plus globale, les agglomérations pourraient saisir l'opportunité de l'aménagement routier pour développer des activités commerciales et industrielles au voisinage des échangeurs.

Les commerces situés sur la RN6 seront très directement touchés par l'aménagement neuf. Pour les hôtels-restaurants et stations service, la forte diminution de la clientèle de passage [...] engendrera nécessairement des disparitions ou des reconversions. D'autres, mieux situés pourront en revanche bénéficier d'un effet de vitrine. »

4.2.5.5 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Les analyses ont montré qu'A43 a eu un certain nombre d'effets sur le tissu commercial. Les effets constatés sont cependant sensiblement différents de ceux attendus dans le dossier DUP.

Les principaux pôles commerciaux de la vallée ont vu se renforcer leur offre commerciale. C'est en particulier Saint-Jean-de-Maurienne qui en a le plus profité.

Toutefois, **contrairement à ce qui était prévu dans le dossier DUP, A43 n'a pas généré l'implantation de surfaces commerciales à proximité immédiate des diffuseurs.**

D'après la CCI de Savoie, **contrairement à ce qui était prévu dans le dossier DUP, la mise en service d'A43 n'a pas eu d'effets particuliers sur les commerces et services situés le long de la RD 1006.**

Les points à retenir :

- **La Maurienne présente une forte densité commerciale, étroitement liée à l'attrait touristique.**
- **Selon la CCI de Savoie, la vallée de la Maurienne présente un modèle d'évolution comparable à ce que l'on peut observer au niveau national.**
- **Selon les maires des communes concernées par l'enquête préalable à la DUP, A43 n'a pas réellement eu d'effets sur le commerce.**
- **L'A43 a néanmoins pu jouer un rôle sur le tissu commercial**, à savoir : amplification de la concentration du commerce sur certains pôles privilégiés, extension de l'aire de marché du pôle commercial de Saint-Jean-de-Maurienne, extension de l'aire de chalandise commerciale de Chambéry en direction de la Maurienne.
- **Les effets constatés sont sensiblement différents de ceux attendus dans le dossier DUP. Contrairement à ce qui était évoqué dans le dossier DUP, l'A43 n'a pas généré d'implantation de surfaces commerciales à proximité des diffuseurs ; l'A43 n'a pas eu d'effets particuliers sur les commerces et services situés le long de la RD 1006.**

4.2.6 Le tourisme et les activités de loisirs

4.2.6.1 Méthodologie

L'analyse des effets de l'A 43 sur le tourisme repose sur :

- Des traitements statistiques :
 - Evolution du nombre de nuitées touristiques, Agence Touristique Départementale (2001 à 2006),
 - Evolution des résidences secondaires (recensements de population de l'INSEE),
- Les rapports de statistiques immobilières de la Chambre des notaires de la Savoie (de 1997 à 2006),
- L'Observatoire du tourisme en Savoie (période de 1994 à 2006),
- L'Observatoire des logements touristiques des Alpes du nord (de 1996 à 2005), Mission Développement Prospective,
- L'étude IPSOS (été 2006) sur la clientèle touristique de la Maurienne,
- L'ouvrage de Pierre PREAU : « L'esprit des lieux Savoie/Haute Savoie » 1992,
- Le guide Gallimard « La Maurienne », avril 2004,
- Le guide Curien, annuel,
- Les entretiens avec des élus de Maurienne, chargés de mission au Syndicat de Pays de Maurienne, à l'Agence Touristique Départementale, à la CCI de Savoie.

4.2.6.2 Présentation de l'activité touristique et des activités de loisirs

La question de l'image de la vallée

Pendant longtemps, la Maurienne n'a été qu'un lieu de passage. Sa beauté ne s'ouvrait qu'aux initiés. Elle était réputée cachée aux touristes pressés. Les stations de Maurienne n'ont pas connu le développement des stations de Tarentaise, pour des raisons :

- Géographiques (les champs de neige sont moins nombreux et moins faciles à équiper),
- Industrielles (l'emploi s'est massivement orienté vers l'industrie très présente depuis l'avènement de la houille blanche,
- Culturelle enfin (la présence des grands groupes a initié une culture salariée, peu compatible avec les exigences du développement touristique).

Ajoutons que la **Maurienne a longtemps souffert de son image. Les paysages industriels handicapaient la communication touristique des stations.** Tout était fait pour que « l'espace vestibule » qu'il fallait traverser en fond de vallée soit perçu, au mieux, comme un sas qu'il ne fallait pas voir.

Les paysages ont donc marqué structurellement et profondément l'économie maurienne. Ils ont symbolisé la vocation industrielle de la vallée et en quelque sorte sa prospérité. Mais ils constituaient le principal facteur limitant du tourisme.

Les fumées, les odeurs, les murs d'usines, les rues des villages encombrées du flux incessant des camions... sont autant d'arguments qui ont gêné les promoteurs du tourisme en Maurienne.

L'autoroute a participé à un nouvel élan. Grâce à la formidable amélioration des circulations d'une part et tout autant parce que la première résultante du chantier autoroutier est la métamorphose paysagère de la vallée, le tourisme possède dès 2000 les atouts qu'il n'a jamais eus.

Le tourisme en Maurienne, une activité économique à part entière

Le tourisme est devenu, en l'espace de 10 ans, une activité économique de premier ordre pour la Maurienne. **20 % de la population active en Maurienne travaille dans le tourisme.**

Une étude réalisée par le Syndicat de Pays de Maurienne en 2005/2006 précise que **l'économie touristique génère 7 000 emplois directs et indirects** (dont 4 700 en stations), soit 4 000 équivalents temps plein sur les 20 100 salariés (source INSEE) que compte la vallée en 2006.

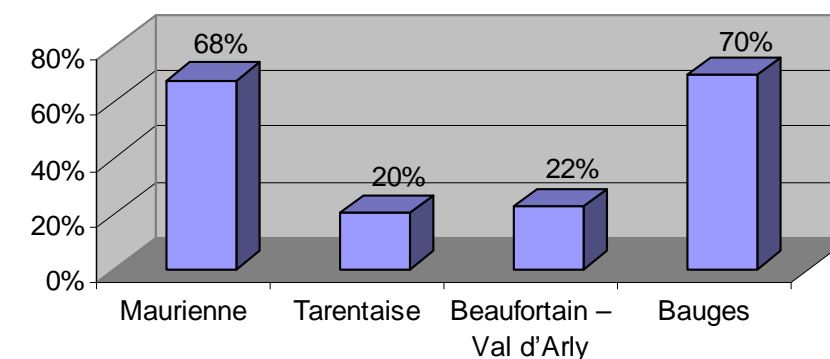
L'impact économique des dépenses touristiques est estimé à 288 millions d'euros (206 pour l'hiver et 82,5 pour l'été).

L'impact sur la fiscalité locale concernant essentiellement la taxe professionnelle et les taxes d'habitation et foncière, représente en 2005/2006 28,5 millions d'euros.

L'offre touristique en matière d'hébergement

Entre 1994 et 2006, le nombre de lits a augmenté de près de 68 % en Maurienne. Il en est de même pour les Bauges, territoire bénéficiant également des avantages fiscaux liés au classement en Zone de Revitalisation Rurale (ZRR). Pour autant, ce classement n'explique pas tout. Le potentiel touristique des lieux est au moins aussi nécessaire au développement des projets immobiliers. L'exemple de l'Avant-pays savoyard qui n'a pas enregistré de création de lits en ZRR en est la preuve.

Figure 30 : Evolution du nombre de lits entre 1994 et 2006 (% par massif)



Source : Observatoire du Tourisme 73/74

Une large majorité des lits créés sont des résidences de tourisme, lits marchands assurant un taux moyen de remplissage bien supérieur à n'importe quel autre mode d'hébergement.



Pays de Maurienne ou Maurienne-tourisme.com

Tableau 63 : Part de la capacité d’hébergement par massif

	1 994	2 006
Maurienne	18 %	24 %
Tarentaise	68 %	63 %
Beaufortain – Val d’Arly	12 %	11 %
Bauges	2 %	2 %

Source : Observatoire du tourisme 73/ 74

Par rapport aux autres massifs savoyards, la Maurienne a le plus augmenté sa capacité d’hébergement entre 1994 et 2006.

4.2.6.3 Effets d’A43 sur le tourisme et les activités de loisirs

Le rôle de l’autoroute dans le développement des stations touristiques mauriennes est primordial.

- La Maurienne est devenue plus rapidement accessible depuis les grandes agglomérations rhône-alpines.
- La fréquentation à la journée des stations de sports d’hiver a explosé comme en témoigne l’évolution du nombre de journées skieurs entre 1996 et 2006 : + 61 % alors que la moyenne départementale est de 17 % sur la même période.

Tableau 64 : Part de la capacité d’hébergement par massif

	Evolution du nombre de journées skieurs Hiver 1995-1996 et 2005-2006
Maurienne	+ 61 %
Beaufortain	+ 33 %
Bauges	+ 23 %
Tarentaise	+ 13 %

Source : Agence Touristique Départementale

La Maurienne s’installe comme le deuxième pôle touristique fort de la Savoie en matière de journées skieurs. Elle passe ainsi de 12 % de part de marché des journées skieurs de Savoie en 2000/2001 à 30 % durant l’hiver 2005/2006.

- Le développement du domaine des Sybelles (310 km de pistes) est lié à l’A 43.
- Le domaine skiable des Sybelles a été créé conjointement à la construction de l’autoroute de Maurienne. Composé des stations de St-Sorlin-d’Arves, St-Jean-d’Arves, Albiez-Montrond, Le Corbier, La Toussuire, Les Bottières, St-Colomban-des-Villard et Jarrier, le domaine des Sybelles se situe aux premiers abords de la sortie d’autoroute de St-Jean-de-Maurienne.

Les Sybelles connaissent une montée en puissance tout à fait remarquable, qui s’est concrétisée par :

- Un programme de construction ambitieux avec 2114 logements construits entre 1995 et 2006,
- Un chiffre d’affaires record de près de 20 millions d’euros en 2006,
- Un net gain en terme de fréquentation puisqu’en 2006, le domaine des Sybelles dépasse le million de journées skieurs, soit quasiment ¼ du total des journées skieurs réalisées en Maurienne.

Comme évoqué précédemment, entre 1995 et 2006, l’offre ski des stations de Maurienne s’est radicalement transformée. Les différents acteurs ont pris conscience du potentiel du territoire et se sont « décomplexés ». Ils offrent maintenant un ski de qualité associé à une dimension authentique et conviviale que n’auront jamais les grandes stations d’altitude.

Cependant, de fortes incertitudes demeurent pour l’avenir liées principalement aux résidences de tourisme. En effet, un certain nombre d’appartements à l’issue du bail de 9 ans risquent de sortir du circuit marchand. A moyen terme, la dynamique lancée s’expose à un essoufflement.

Quant à l’été, la Maurienne est globalement mieux positionnée que sa grande voisine la Tarentaise. Pour autant, la fréquentation estivale reste problématique et n’est pas à la hauteur des investissements réalisés en fond de vallée, notamment sur le canton d’Aiguebelle où l’économie et la fréquentation touristique restent assez limitées.

Le rôle de l’autoroute de Maurienne dans le développement du potentiel touristique de la vallée demeure difficile à appréhender de manière directe et précise. Il est certain que :

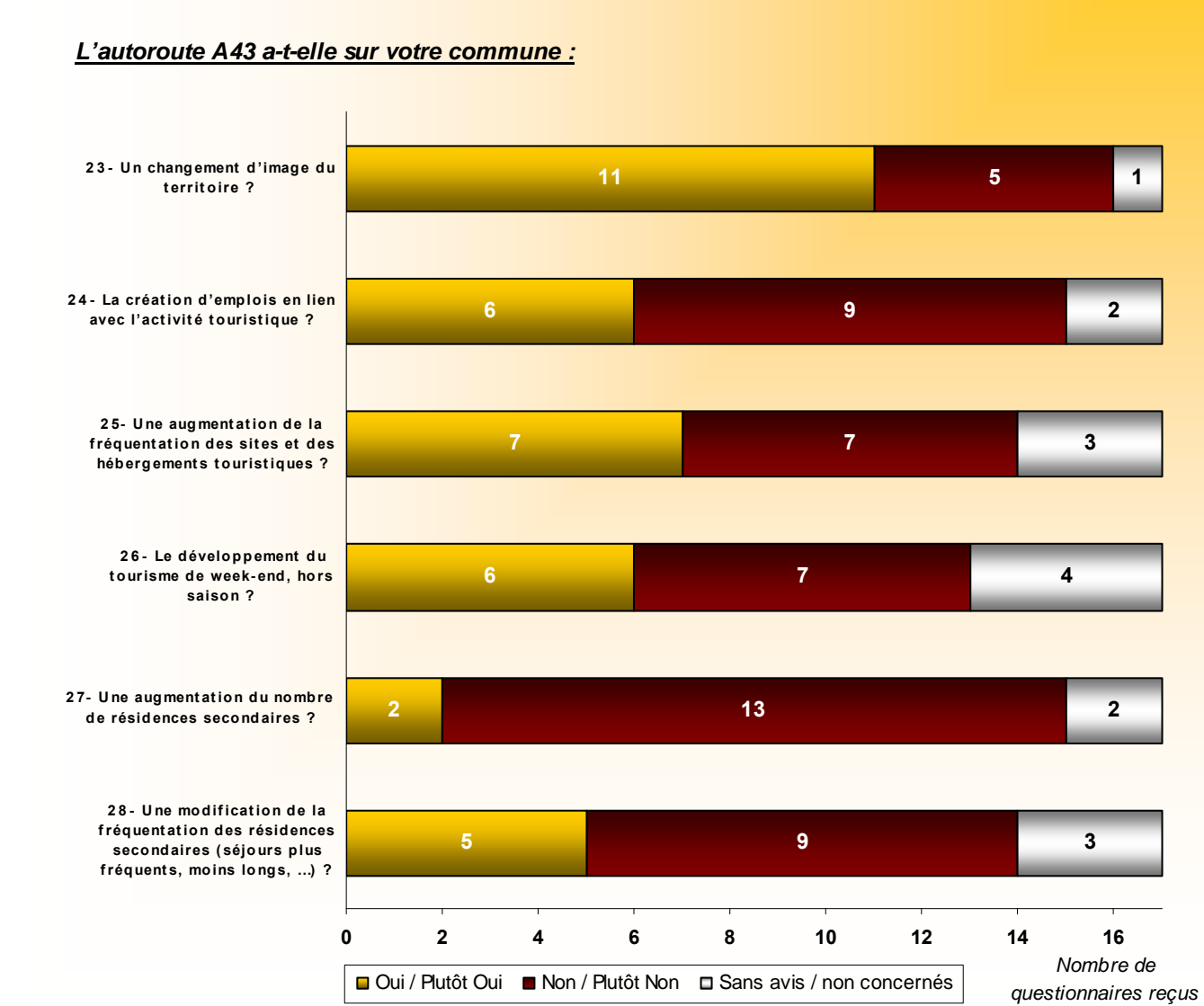
- La requalification du fond de vallée
 - La création d’aménagements structurants (plan d’eau, équipements touristiques,...)
 - L’amélioration de la desserte routière et le désenclavement qui y est associé
- ont indéniablement participé à la montée en puissance touristique de la vallée. C’est sans doute la prise de conscience et la redécouverte de leur vallée depuis l’autoroute par les acteurs locaux, ainsi que la dynamique lancée par les premiers investissements liés à l’autoroute qui ont permis à l’ensemble de la machine du développement touristique de se mettre en route.

Les résultats de l’enquête postale réalisée auprès des communes concernées par l’enquête préalable à la DUP, montrent que le principal effet de l’A 43 est d’avoir contribué au changement d’image des territoires traversés.

Le second effet le plus notable relevé par 42% des communes est l’augmentation de la fréquentation des sites et hébergements touristiques.

Par ailleurs, selon le graphique ci-dessus, 35% des communes enquêtées constatent un développement du tourisme de week-end, et en hors saison. 35% des communes ont également enregistré une création d’emplois en lien avec l’activité touristique, suite à la réalisation de l’autoroute (création d’un hôtel « Etap » à Sainte-Marie-de-Cuines). Enfin, près de 30% des communes ont connu une modification de la fréquentation des résidences secondaires. Toutefois, seules 12% d’entre elles ont observé une augmentation du nombre de ces résidences.

Figure 31 : Effets d'A43 sur le tourisme



Source : Enquête postale auprès des maires des communes concernées par l'enquête préalable à la DUP d'A43

4.2.6.4 Rappel des prévisions du dossier DUP

« L'activité des stations de sport d'hiver est considérée comme devant le plus de l'amélioration des infrastructures. La desserte actuelle des stations de Maurienne est considérée comme bonne, surtout par rapport à la Tarentaise, aussi les aménagements devraient accentuer cet avantage et conforter l'image de la vallée. Ajoutons que la clientèle Italienne peut accéder très rapidement aux champs de neige mauriennais depuis que l'itinéraire Italien a été aménagé de l'autre côté du tunnel du Fréjus, c'est-à-dire avant même la réalisation des projets français. Cependant, les perspectives générales des marchés de sports d'hiver sont assez médiocres. Le scénario jugé le plus réaliste par les responsables locaux est celui d'une stagnation du taux de fréquentation. »

4.2.6.5 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Trois facteurs de succès ont contribué à améliorer la fréquentation touristique de la Maurienne :

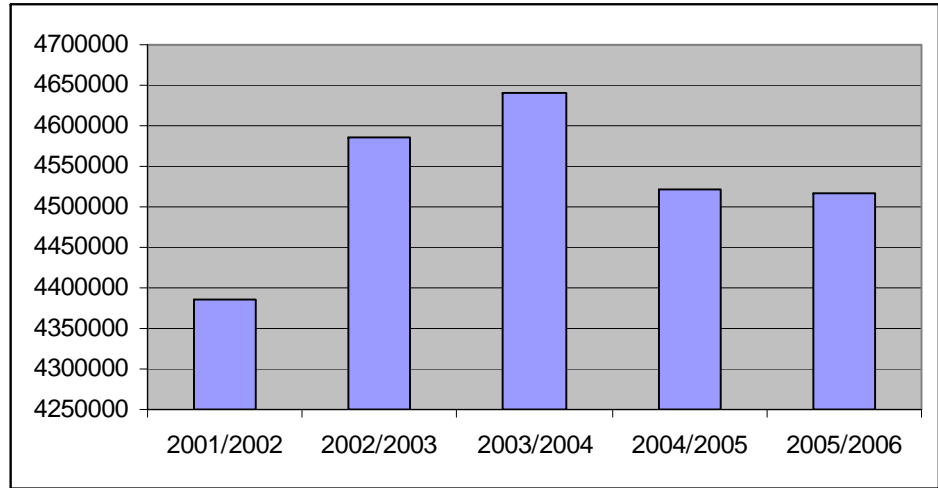
- L'arrivée d'investisseurs privés dans le secteur des remontées mécaniques :
- Le besoin de capitaux pour faire face aux investissements lourds que requiert la modernisation des domaines skiables, le besoin de professionnalisme accru, les synergies dans les domaines de la gestion et de la sécurité, expliquent le phénomène de concentration dans la gestion des remontées mécaniques. Cette concentration a été initiée par la Compagnie des Alpes au début des années quatre vingt dix. Aujourd'hui, les remontées mécaniques intégrées au sein des groupes Compagnie des Alpes, Transmontagne, Sofival, Remy Loisirs, Société des Trois Vallées, représentent près de la moitié du chiffre d'affaires total des remontées mécaniques françaises.
- La présence d'une infrastructure de transport autoroutière.

Le premier mérite de l'autoroute a été de faire émerger des entrepreneurs qui croyaient dans la potentialité de la vallée et qui y ont investi.

Contrairement aux prévisions de la DUP, la fréquentation touristique n'a pas stagné.

La fréquentation touristique qui a fortement augmenté de 2001 à 2003 semble se stabiliser depuis 2004-2005 (la forte hausse étant liée à la création de logements). On assiste à une érosion du taux de remplissage des hébergements avec comme corollaire une sortie de marché des hébergements de moindre confort. Cet impact est positif dans la mesure où il permet une homogénéisation par le haut de la qualité des hébergements.

Figure 32 : Evolution du nombre de nuitées touristiques en Maurienne (saison d'hiver)



Source : ATD et BET

Le classement de la Maurienne Zone de Revitalisation Rurale donne droit à des avantages fiscaux sur certains programmes immobiliers qui ont permis le fort développement de résidences de tourisme. De 1990 à 2005, un total de 7 097 logements ont été autorisés en résidence de tourisme, soit 93,4 % du nombre total de logements autorisés en résidences secondaires et de tourisme. Les résidences de tourisme sont ainsi devenues le premier mode d'hébergement en Maurienne.

Tableau 65 : Nombre de logements autorisés, par année, en résidence de tourisme

Stations	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Albiez-Montrond					45					202
Valloire			56	38	12	249	212	317	95	
Bessans										43
Bonneval sur Arc					16					
Saint-Colomban-des-Villard			41						98	
Aussois						41	49		17	211
La Norma			23		207			133		
Bonneval										
Corbier					125					68
Valfréjus		54	72		16	107	101	82		
Saint-Sorlin-d'Arves				12	52		261	81	91	114
Saint-François-Longchamp	32		76		86	319	102			179
Termignon							115			83
La Toussuire						111	137			
Saint-Jean-d'Arves			142		116	117	102		178	
Valmeinier			88		177	363	168	72	115	116
Val-Cenis				83		11		201	334	
Orelle									159	
TOTAL	32	54	498	133	856	1318	1247	886	1057	1016

Source : DRE - Extrait de l'Observatoire des logements touristiques des Alpes du Nord (MDP)

Les points à retenir :

- **Pendant longtemps, la Maurienne n’a été qu’un lieu de passage.** Elle a souffert de son image ; les paysages industriels handicapaient la communication touristique des stations.
- **L’autoroute a participé à un nouvel élan.** Grâce à l’amélioration des circulations d’une part et tout autant parce que la première résultante du chantier autoroutier est la métamorphose paysagère de la vallée, **le tourisme possède dès 2000 les atouts qu’il n’a jamais eus.**
- **Le tourisme est devenu, en l’espace de 10 ans, une activité économique de premier ordre pour la Maurienne.** 20 % de la population active y travaille dans le tourisme. Entre 1994 et 2006, le nombre de lits a augmenté de près de 68%.
- **Le rôle de l’autoroute de la Maurienne dans le développement du potentiel touristique de la vallée demeure difficile à appréhender de manière directe et précise.**
- Les résultats de l’enquête réalisée auprès des communes concernées par l’enquête préalable à la DUP montrent que **le principal effet de l’A43 est d’avoir contribué au changement d’image des territoires traversés.**
- **Contrairement aux prévisions de la DUP, la fréquentation touristique n’a pas stagné. Trois facteurs de succès ont contribué à améliorer la fréquentation touristique de la Maurienne :** l’arrivée d’investisseurs privés dans le secteur des remontées mécaniques, le besoin de capitaux pour faire face aux investissements lourds que requiert la modernisation des domaines skiables, et la présence d’une autoroute.
- **Finalement, le premier mérite de l’autoroute a été de faire émerger des entrepreneurs qui croyaient dans la potentialité de la vallée et qui y ont investi.**

4.3- AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET ORGANISATION DE L'ESPACE

4.3.1 Aménagement du territoire, organisation de l'espace et mesures d'accompagnement

4.3.1.1 Méthodologie

L'analyse des effets de l'A43 sur l'organisation de l'espace et les mesures d'accompagnement repose sur :

- Les recensements de population de l'INSEE de 1990, 1999,
- La base navettes domicile-travail de l'INSEE pour les années 1990 et 1999,
- La PAO (population active occupée), source INSEE, 1990 et 1999,
- Des entretiens avec les Maires de la vallée de la Maurienne en 1998, 2001 et 2007,
- Des entretiens avec des chargés de mission à l'Agence économique départementale, au Syndicat de Pays de Maurienne.

4.3.1.2 Evolution générale du territoire et des mesures d'accompagnement

A - Une augmentation générale des mobilités domicile-travail dans la vallée

Présentation générale

La comparaison des données INSEE « déplacements domicile-travail » indique un accroissement de la mobilité des actifs et des distances domicile-travail pour la période 1990-1999.

- En 1990, 92 % de la population active occupée (PAO) résidant en Maurienne travaille dans la vallée,
- En 1999, 91 % de la population active occupée (PAO) résidant en Maurienne travaille dans la vallée.

Pour autant, l'analyse des données de l'INSEE ne montre pas une évasion vers les agglomérations de Chambéry et d'Albertville.

Bien au contraire, on constate une légère augmentation des déplacements domicile-travail en direction de la Maurienne de 1990 à 1999.

De 1990 à 1999, on enregistre des nouveaux flux entre les cantons de :

- Aiguebelle et Saint-Michel-de-Maurienne,
- La Chambre et Modane,
- Saint-Jean-de-Maurienne et Modane,
- Saint-Jean-de-Maurienne et Chambéry,
- Saint-Jean-de-Maurienne et Albertville.

Evolution des migrations alternantes dans le détail des cantons de Maurienne

- Le canton d'Aiguebelle

Plus de la moitié de la population active occupée (PAO) travaille à l'extérieur de son canton de résidence. De 1990 à 1999, la mobilité domicile-travail, en dehors du canton d'Aiguebelle, s'est plus accentuée en direction de la Maurienne qu'à l'extérieur vers Chambéry et Albertville.

On peut voir là l'effet de l'autoroute dans les déplacements professionnels des mauriennais.

Tableau 66 : Population active occupée sortant du canton d'Aiguebelle (en nombre) :

	1990	1999	Evolution 1990/1999
Vers les cantons de Maurienne	172	326	+ 154
Vers les secteurs de Chambéry, Combe de Savoie et Albertville	283	378	+ 95

Source : RGP INSEE, base navettes domicile travail

A l'inverse, l'évolution des déplacements domicile-travail vers le canton d'Aiguebelle montre que le canton est encore plus attractif en 1999 qu'en 1990 pour la population extérieure périphérique : Chambéry, Combe de Savoie et Albertville.

Tableau 67 : Population active occupée venant travailler sur le canton d'Aiguebelle (en nombre) :

	1990	1999	Evolution 1990/1999
Autres cantons de Maurienne	98	101	+ 3
Secteurs de Chambéry, Combe de Savoie et Albertville	103	262	+ 159

Source : RGP INSEE, base navettes domicile travail

- Le canton de La Chambre

Le mouvement des actifs à l'extérieur du canton est comparable à celui du canton d'Aiguebelle : les flux de la PAO se sont développés en Maurienne et ont diminué à l'extérieur de la vallée (en direction de Chambéry et vers d'autres départements).

Saint-Jean-de-Maurienne est de loin le pôle urbain le plus attractif pour le canton de La Chambre. En 9 ans, son attractivité s'est renforcée :

- En 1990, 25 % de la PAO du canton de La Chambre travaille dans le canton de Saint-Jean-de-Maurienne,
- En 1999, 30 % y travaillent, soit 162 personnes supplémentaires.

- Le canton de Saint-Jean-de-Maurienne

Grâce au pôle d'emploi de Saint-Jean-de-Maurienne, la population active du canton de Saint-Jean-de-Maurienne travaille à plus de 80 % sur son canton de résidence. Peu nombreux, les déplacements domicile-travail sont concentrés sur les cantons voisins de La Chambre, Saint-Michel-de-Maurienne et Modane, dans des proportions qui n'ont pratiquement pas évolué depuis 1990.

Il n'y a pas de flux notoires vers d'autres secteurs de Savoie ou vers d'autres départements.

Dans le sens des « entrées », l'évolution de 1990 à 1999 est bien marquée puisque **l'attraction du canton de Saint-Jean-de-Maurienne s'est renforcée dans tous les secteurs géographiques alentour**. Les distances kilométriques, et non pas les distances temps, se sont fortement allongées grâce à l'A 43. On vient désormais travailler sur Saint-Jean-de-Maurienne des secteurs de Chambéry, Albertville, Modane, et même d'Isère et de Haute Savoie.

La crainte d'une fuite des emplois en dehors de la vallée n'est donc pas fondée, comme en témoignent les données INSEE de 1999.

Alors que le nombre d'habitants du canton de Saint-Jean-de-Maurienne a baissé de 0,5 % entre 1990 et 1999, la population active a augmenté de 5 %, **ce qui montre bien l'effet induit de l'autoroute sur le développement économique du territoire.**

- Le canton de Saint-Michel-de-Maurienne

Les déplacements domicile-travail du canton n'ont presque pas évolué de 1990 à 1999. On perçoit une diminution des déplacements en direction de Modane, liée à la baisse des emplois sur ce secteur.

- Le canton de Modane

L'attraction du canton de Modane se limite aux cantons limitrophes et à celui de Saint-Jean-de-Maurienne dans de faibles proportions (3 à 6 %) qui n'ont quasiment pas varié depuis 1990.

- Le canton de Lanslebourg

Le schéma des migrations alternantes du canton de Lanslebourg est simple puisque ce secteur fonctionne en « autarcie ». Plus de 82 % de la population active occupée travaille sur son propre canton. En 10 ans, il n'y a pas eu d'évolution.

B- Les stratégies et mesures d'accompagnement

L'organisation locale a connu une évolution remarquable. Les Mauriennais se sont dotés d'outils à l'échelle de la vallée. Avec l'Association des maires (créée en 1972 et devenue en 2000 le Syndicat du Pays de Maurienne), a été mise en place une structure de concertation entre les communes. Cette fédération a elle-même suscité par la suite la création de dispositifs organisant certains types de services à l'échelle de la Maurienne : c'est le cas de la structure Maurienne

Expansion, chargée de l'animation du développement économique de la vallée, de la Mission locale pour l'emploi, ou encore du Comité des stations en matière de tourisme.

La montée de l'intercommunalité a également modifié le paysage politique du territoire : les communes se sont organisées en intercommunalité de proximité maillant l'ensemble du territoire :

- La communauté de communes Portes de Maurienne
- Le SIVOM du canton de La Chambre
- La communauté de communes de la Vallée de l'Arvan
- La communauté de communes Cœur de Maurienne
- La communauté de communes Maurienne Galibier
- Le SIVOM du canton de Modane
- La communauté de communes Haute Maurienne Vanoise
- La communauté de communes de la vallée du Glandon.

Une longue pratique des politiques contractuelles

A travers la mise en œuvre des multiples dispositifs, les élus et les acteurs locaux de la Maurienne ont répondu à des problématiques de développement très diverses à l'échelle de la vallée :

- Les contrats régionaux : le Contrat de développement économique de bassin (1991-1994), puis le Contrat global de développement (1991-2001),
- Les fonds européens : objectif 5 B, objectif 2, Leader II, Leader +, Interreg 1, Interreg 2
- Les programmes thématiques : contrat de rivière, opération agri-environnementale...

Ces politiques contractuelles ont facilité l'émergence d'une stratégie de développement territorial...

Le contrat global de développement est issu d'une stratégie articulée autour d'un axe majeur de développement : « sur un espace Maurienne solidaire et à l'identité affirmée, irrigué par des axes de communication structurants, volonté de maintenir et développer une économie diversifiée de qualité » et comportant un objectif quantitatif de 50 000 habitants à 20 ans.

A partir de 2000, dans le cadre des travaux conduits par le Syndicat du Pays de Maurienne, le territoire de Maurienne a travaillé à l'élaboration de son projet qui a débouché sur l'adoption d'une charte de pays et d'un programme d'actions dont les garants de l'exécution sont le Syndicat de pays de Maurienne et le Département de la Savoie.

Les actions sont déclinées dans 4 orientations stratégiques :

- 1 Promouvoir, dans un territoire de montagne, une culture de services et de relations de niveau urbain,
- 2 Densifier et diversifier le tissu économique,
- 3 Poursuivre et accélérer un développement touristique diversifié,
- 4 Gérer son cadre de vie avec exigence.

Chacune de ces orientations repose sur des éléments de constats identifiés dans le cadre des groupes de travail du Conseil Local de Développement (composé d'élus, d'acteurs socio-économiques, associatifs locaux).

Les objectifs de développement affichés dans chacune des orientations se déclinent en engagements qui témoignent de la volonté des élus et des acteurs locaux de Maurienne, de proposer des perspectives de développement adaptées au territoire.

Ainsi, à travers la démarche de pays, la Maurienne a souhaité être en mesure d’exprimer ses positions et de les argumenter. Cette capacité à influencer les décisions extérieures sur certains sujets tels que l’industrie, les transports, provient de la puissance des élus et des professionnels à se faire entendre, notamment par le biais de la structure du Conseil Local de Développement.

4.3.1.3 Effets d’A43 sur l’aménagement du territoire, l’organisation de l’espace et les mesures d’accompagnement

Effets généraux

L’autoroute a amélioré l’accessibilité globale de la vallée, a participé à l’ouverture du territoire et ainsi au développement de la Maurienne.
Par un effet de portes d’entrées multiples, l’autoroute de la Maurienne a offert des opportunités nouvelles en matière de déplacements domicile-travail à l’intérieur de la vallée.
Les trajets domicile-travail sur de longues distances ont fortement augmenté de 1990 à 1999.

Pour ce qui concerne les mesures d’accompagnement, il est apparu une réelle volonté de la Maurienne de porter un projet de territoire.
Toutefois, il faut opposer à cela la remarque d’un chargé de mission rencontré en avril 2008 dans une structure économique du Conseil général de la Savoie : « le lien que crée l’autoroute de Maurienne ne favorise pas une politique de coopération entre les zones économiques principales (...). Ce n’est pas l’A43 qui constitue un facteur de coordination des territoires ».

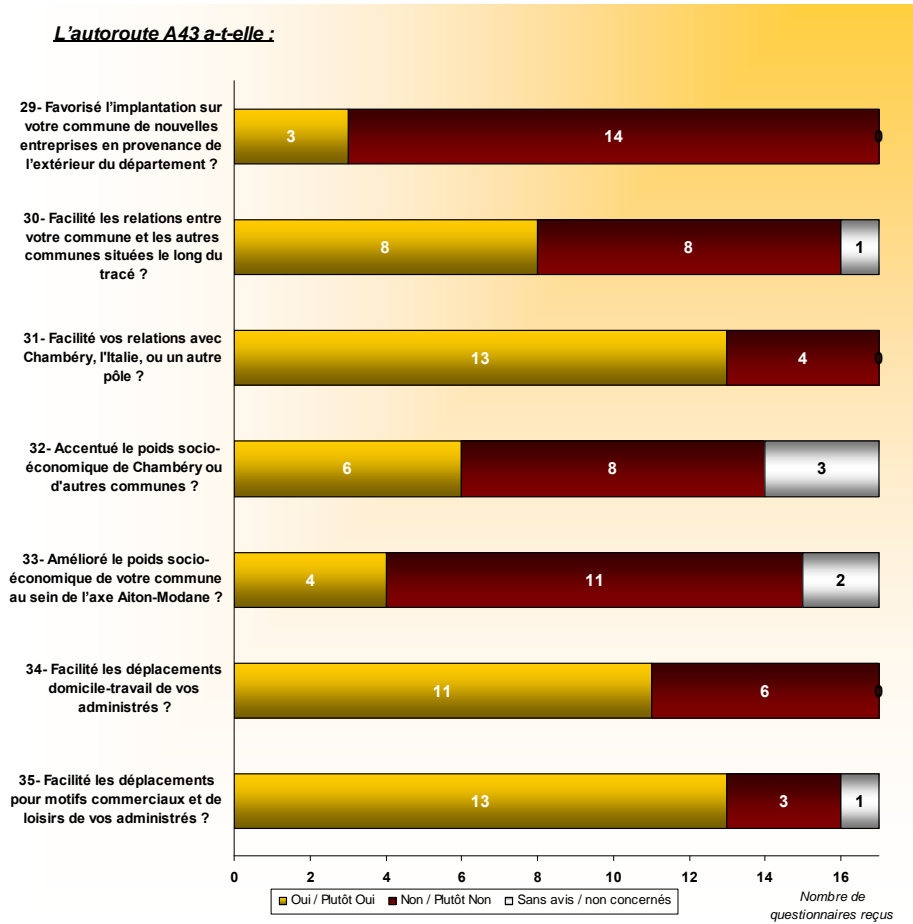
Ressenti des maires des communes concernées par l’enquête préalable à la DUP

Les effets d’A43 sur la structuration et le fonctionnement du territoire ont été ressentis de façon particulièrement marquée :

- Selon 76% des communes traversées par l’A43, les relations avec Chambéry, l’Italie, ou un autre pôle ont été améliorées suite à la mise en service de l’autoroute,
- De plus, un même nombre de communes estiment que les déplacements pour motifs commerciaux et de loisirs des administrés ont été facilités par l’A43. Près de 65% des communes enquêtées ont également enregistré une amélioration des déplacements domicile-travail de leurs administrés,
- La moitié des communes ayant répondu au questionnaire ont constaté une amélioration des relations entres territoires situés le long du tracé,
- 35% des communes situées au sein de l’axe Aiton - Modane remarquent qu’A43 a accentué le poids socio-économique de Chambéry ou d’autres communes. Parallèlement, 24% des communes ont enregistré une amélioration de leur poids socio-économique,

Enfin, 18% des communes observent qu’A43 a favorisé l’implantation sur leur territoire de nouvelles entreprises en provenance de l’extérieur du département, suite à la mise en service de l’autoroute.

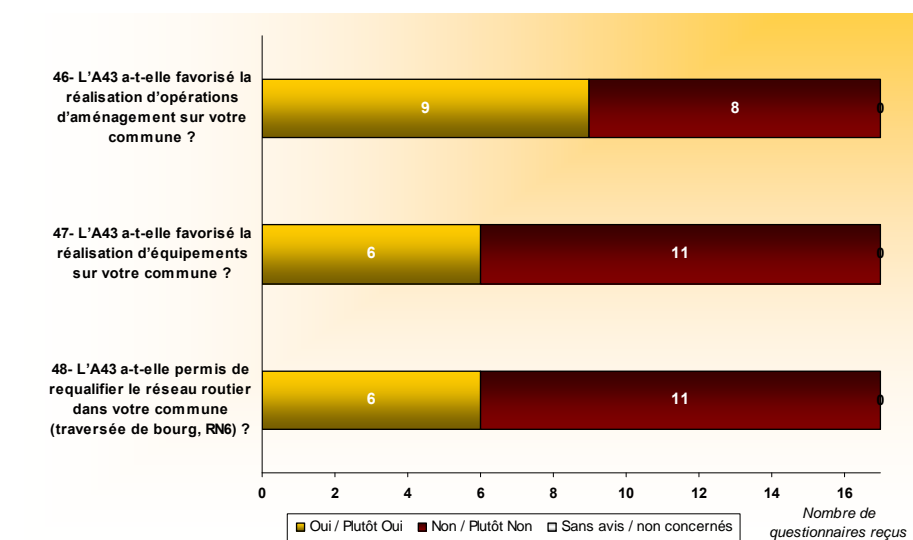
Figure 33 : Effets d’A43 sur la structuration et le fonctionnement du territoire



Source : Enquête postale auprès des maires des communes concernées par l’enquête préalable à la DUP d’A43

Plus de la moitié des communes estiment qu’A43 a favorisé la réalisation d’opérations d’aménagement au sein de leur territoire (création de nouvelles voies communales sur la commune des Chavannes-en-Maurienne, plan d’eau à Villargondran, etc.).
Ainsi, la mise en service d’A43 a, pour 35% des communes, encouragé la réalisation d’équipements mais aussi la requalification du réseau routier (les traversés des bourgs par la RN6 par exemple).

Figure 34 : Effets d’A43 sur les aménagements et les équipements



Source : Enquête postale auprès des maires des communes concernées par l’enquête préalable à la DUP d’A43

Selon près de la moitié des communes enquêtées, la desserte des territoires par A43 a constitué un élément important du développement local.

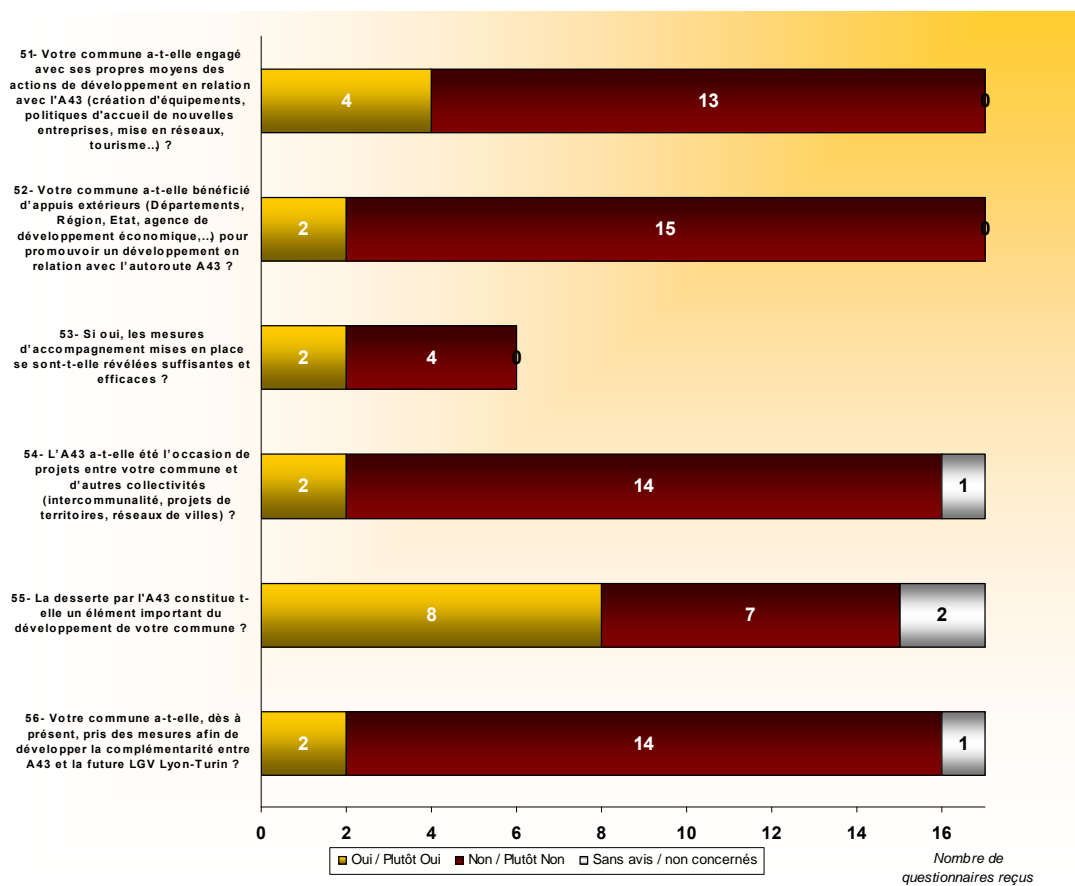
Cependant, peu de communes ont engagé des actions de développement en relation avec A43 avec leurs propres moyens financiers ou grâce à des appuis extérieurs (respectivement 24% et 12%). Lorsque ces stratégies voient le jour, il s’agit principalement d’aménagements urbains (requalification de l’entrée de la ville de Fourneaux).

Sur les six communes ayant engagé des actions d’accompagnement de manière autonome ou grâce à des appuis extérieurs, seules deux estiment que ces actions ont été suffisantes et efficaces.

Malgré le manque d’actions lancées individuellement ou entre elles, 12% des communes confirment qu’A43 a constitué une occasion de créer des projets entres communes et autres collectivités.

Enfin, seules 12% des communes enquêtées ont, dès à présent, pris des mesures afin de développer la complémentarité entre A43 et la future LGV Lyon-Turin

Figure 35 : Effets d’A43 sur les stratégies d’accompagnement



Source : Enquête postale auprès des maires des communes concernées par l’enquête préalable à la DUP d’A43

4.3.1.4 Rappel des prévisions du dossier DUP

« La Maurienne est depuis fort longtemps un axe international, et les aménagements ne feront que l’améliorer. L’accessibilité et la qualité du site seront renforcées, mais il n’y aura pas véritablement d’effet de désenclavement. A ce titre, la réalisation des aménagements et infrastructures ne peut être considérée comme un fait majeur devant modifier de façon radicale les comportements des agents économiques. »

- Parmi les « mesures d’accompagnement possibles », extraites de la DUP, précise :
- « La décentralisation, les mutations du système productif et l’évolution des activités de la Maurienne, le moindre rôle des grands aménageurs historiques de la vallée (les groupes industriels et EDF en particulier) sont autant d’éléments convergents qui rendent impérative la mise en place de stratégies locales de développement ».
 - « Les démarches concertées de développement sont couramment pratiquées en Maurienne, au plan de la vallée, mais également à une échelle plus restreinte par le biais des districts et syndicats intercommunaux, notamment à Saint-Jean-de-Maurienne et dans la partie haute de la vallée.
 - Une stratégie plus large, déjà engagée au niveau de la vallée, ainsi qu’une concertation départementale, sont des compléments indispensables à cette approche par sous-ensembles ».

4.3.1.5 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Contrairement à ce qui était évoqué dans le dossier DUP, l'A43 a permis de désenclaver la vallée de la Maurienne.

Il reste que si les acteurs de la vallée ont mis en place des stratégies de développement depuis le début des années 2000, peu d'entre elles semblent directement liées à l'A43.

Les points à retenir :

- Contrairement à ce qui était prévu dans le dossier DUP, l'autoroute a amélioré l'accessibilité globale de la vallée, a participé à l'ouverture du territoire et ainsi au développement de la Maurienne.
- L'autoroute de la Maurienne a offert des opportunités nouvelles en matière de déplacements domicile-travail à l'intérieur de la vallée. Les trajets domicile-travail sur de longues distances ont fortement augmenté de 1990 à 1999.
- Pour ce qui concerne les mesures d'accompagnement, il est apparu une réelle volonté de la Maurienne de porter un projet de territoire.
- Selon 76% des communes traversées par l'A43, les relations avec Chambéry, l'Italie, ou un autre pôle ont été améliorées suite à la mise en service de l'autoroute. Une même part des communes estiment que les déplacements pour motifs commerciaux et de loisirs des administrés ont été facilités par l'A43.
- La moitié des communes ayant répondu au questionnaire ont constaté une amélioration des relations entre territoires situés le long du tracé.

4.3.2 Population et logement

4.3.2.1 Méthodologie

L'analyse des effets de l'A 43 sur la population et les logements repose sur :

- Les recensements de population de l'INSEE, années 1982, 1990, 1999 ; recensements annuels de 2004, 2005, 2006, 2007,
- Des entretiens avec les maires de la vallée de la Maurienne réalisés en 1998, 2001 et 2007,
- Des entretiens avec des agents immobiliers de Maurienne,
- L'Observatoire de la Chambre des notaires de la Savoie, années 1996, 1998, 2001, 2004, 2006,
- Des entretiens au CAL-PACT (Centre d'amélioration du logement de la Savoie) ; à la DDE de la Savoie (service Habitat),
- Le fichier SITADEL de la Direction Régionale de l'Équipement.

4.3.2.2 Evolution de la population et du logement

Evolution démographique de 1990 à 1999 : une très faible croissance dans l'ensemble de la vallée

La population de la Maurienne a légèrement augmenté de 1990 à 1999 : + 1 % (soit 418 personnes) grâce à l'excédent des naissances sur les décès.

En référence, la croissance démographique du département de la Savoie est de 7 % (+ 25 000 habitants), 10 % pour l'arrondissement de Chambéry (+ 20 505 habitants) et 4 % pour l'arrondissement d'Albertville (+ 4 113 habitants) pour la même période de 1990 à 1999.

Le gain de population en Maurienne est dû au solde naturel positif. De 1990 à 1999, la croissance naturelle comble le déficit du solde migratoire de l'ensemble de la vallée :

- solde migratoire : - 206 habitants
- solde naturel : + 620 habitants.

La population mauriennaise a encore vieilli de 1990 à 1999. En 1999, la proportion des jeunes a diminué et celle des personnes âgées a augmenté. On relève autant de jeunes de moins de 20 ans que de personnes de plus de 60 ans en Maurienne (soit 23 % de la population locale), alors qu'à l'échelle de la Savoie, on compte 24 % de jeunes et 21 % de personnes âgées.

Evolution depuis 1999 : la Maurienne retrouve une dynamique démographique

Depuis la mise en service de l'autoroute A 43 en Maurienne, on constate un certain dynamisme démographique dans de nombreuses communes mauriennaises, et surtout celles qui sont situées dans le canton d'Aiguebelle, à l'entrée de la Maurienne.

Malgré la nouvelle méthode de recensement de l'INSEE, on relève une évolution positive pour la plupart des communes de Maurienne analysées en 2004, 2005, 2006 et 2007.

L'évolution de la population dans les cantons de Maurienne

Canton d’Aiguebelle : un canton très attractif pour les populations du bassin chambérien, de Tarentaise et du Grésivaudan

Le canton d’Aiguebelle est le canton de Maurienne où la population a le plus augmenté de 1999 jusqu’aux recensements annuels de 2004 – 2005 - 2006 et 2007. Les communes d’Epierre, Montgilbert, Saint-Pierre-de-Belleville, Montsapey, Argentine, qui avaient perdu au total plus d’une centaine d’habitants de 1990 à 1999, ont gagné 270 habitants de 1999 jusqu’à l’année du dernier recensement.

Aiton est de loin la commune de Maurienne dont la population s’est le plus développée de 1999 à 2007 (+ 541 habitants de 1999 à 2007). Cette forte progression est semblable à celle que la commune avait déjà enregistrée de 1990 à 1999 (+ 599 habitants).

La situation géographique d’Aiton est idéale : au carrefour des vallées de Tarentaise et Maurienne et proche du Grésivaudan. Depuis plusieurs années, des promoteurs ont réalisé un véritable « assaut » sur les terrains constructibles. Ainsi, trois lotissements de 15 maisons, trois bâtiments de 4 logements chacun et un lotissement de 10 maisons ont été construits depuis 1999. Sans compter le nombre croissant de maisons individuelles réalisées hors lotissements. Les prix des terrains ont flambé en moins de 10 ans : 15 euros le m² en 2000 et 120 €uros le m² en 2008.

Canton de La Chambre : à l’image du canton d’Aiguebelle, un fort développement de l’habitat depuis 1999 jusqu’aux recensements annuels

Sur l’ensemble des communes du canton recensées jusqu’en 2007, on constate une progression de la croissance démographique par rapport à la période 1990-1999.

Sainte-Marie-de-Cuines enregistre un taux de variation annuel de 3 % (150 habitants de 1999 à 2007). La construction du Centre Technique de l’A43 (C.E.S.A.M.) et l’installation du peloton de gendarmerie à proximité, ont été des éléments déclencheurs d’une dynamique démographique. Des logements ont été construits pour accueillir cette nouvelle population (lotissement OPAC de 16 pavillons pour loger le peloton de gendarmerie). Par la suite, la commune a réalisé deux lotissements de 15 et 12 lots afin de répondre à une forte demande immobilière. La nouvelle population, installée de 1999 à 2007 à Sainte-Marie-de-Cuines, est essentiellement d’origine mauriennaise.

Saint-Rémy-de-Maurienne dont la population est restée stable de 1990 à 1999, connaît une augmentation de 169 habitants de 1999 à 2006.

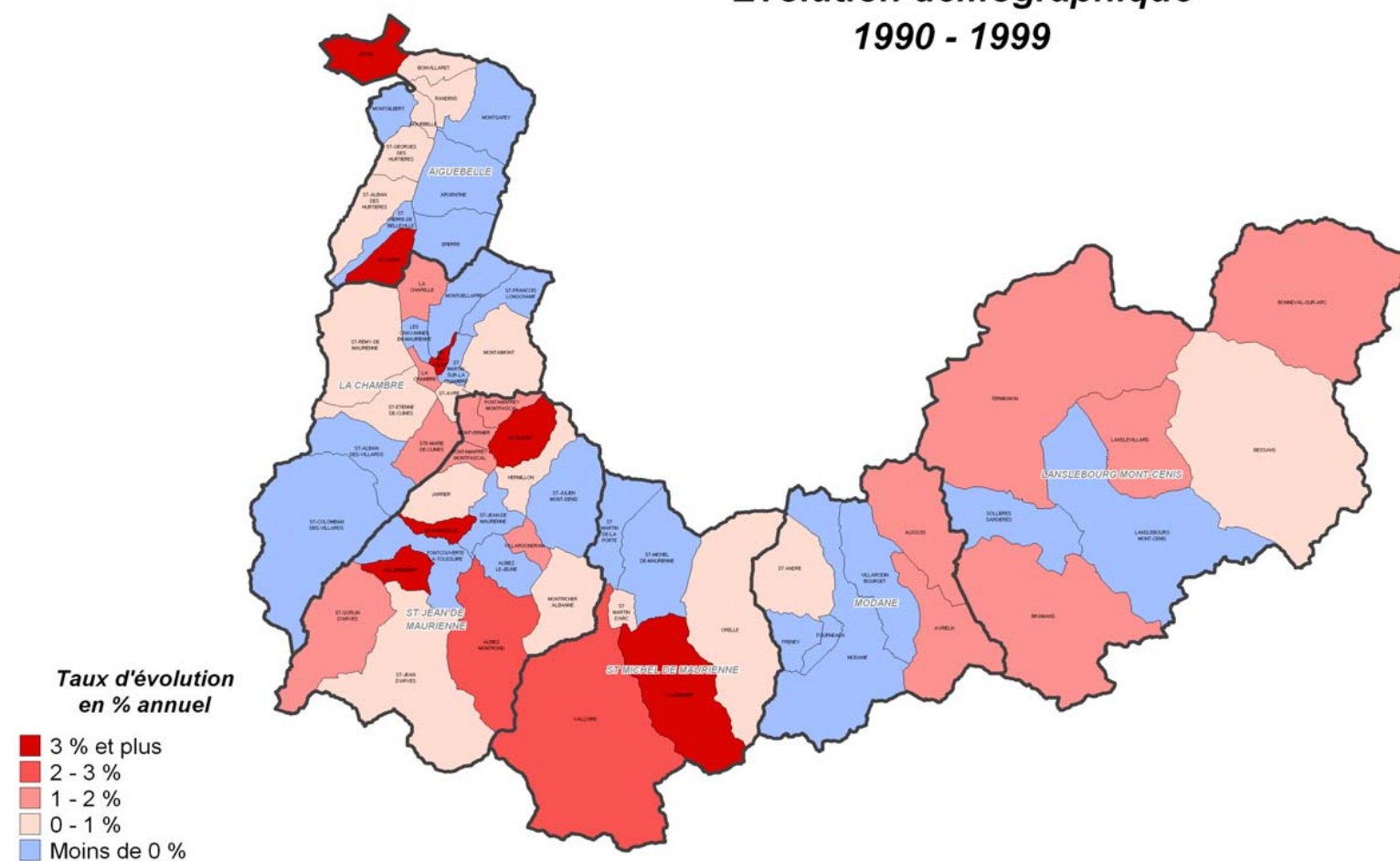
Sur la période 2000-2007, le nombre de nouveaux logements construits a plus que doublé par rapport à 1990-1999 :

1990-1999	41 logements commencés
2000-2007	99 logements commencés

Le développement de la zone industrielle François Horteux incite la population à s’installer sur la commune.

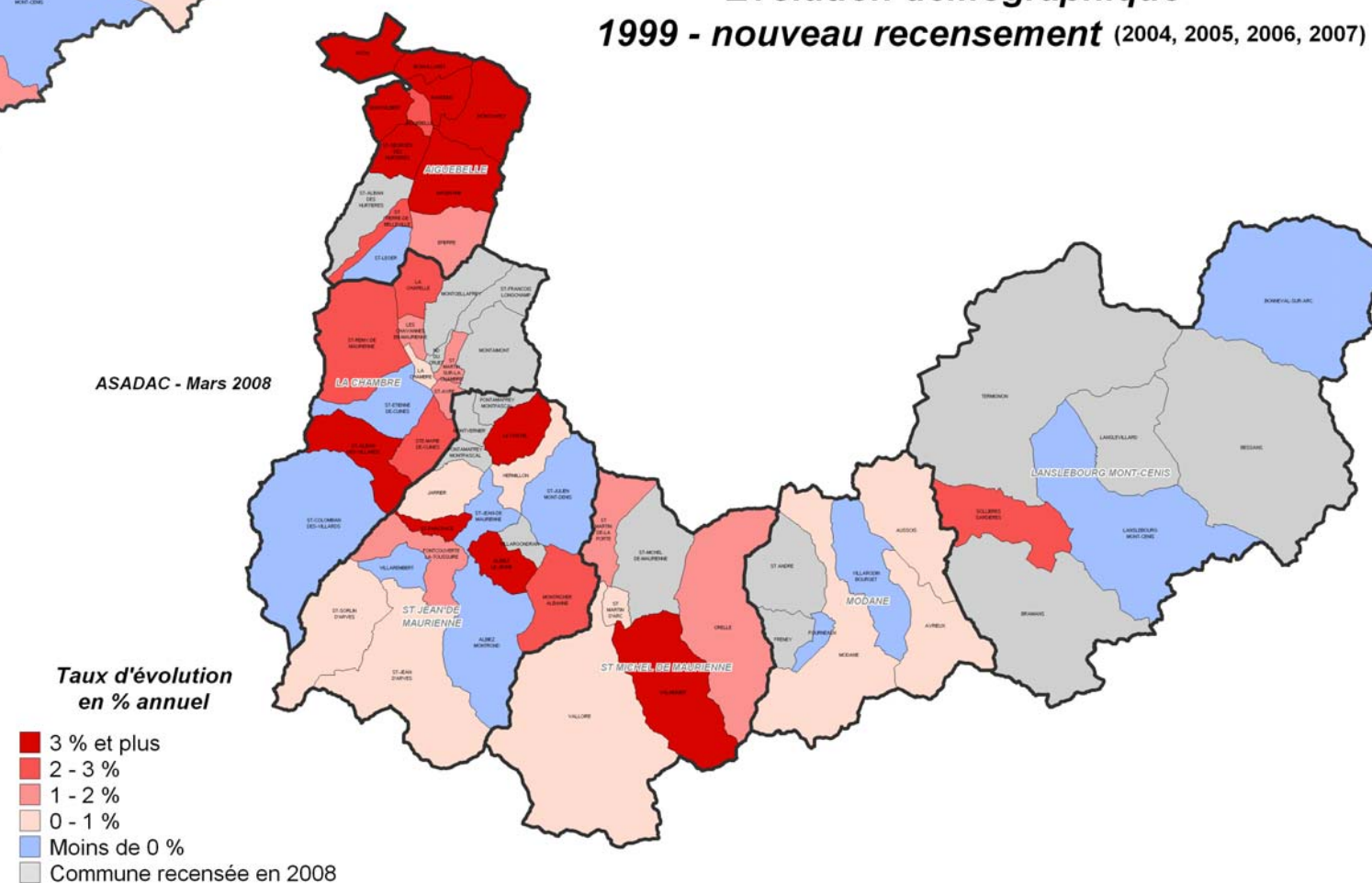
La zone économique rassemblait 500 emplois en 2003 et 650 en 2008. Plusieurs entreprises de Saint-Jean-de-Maurienne se sont délocalisées et sont venues s’installer à Saint-Rémy-de-Maurienne pour des raisons d’impossibilité d’extension et d’indisponibilité foncière liées au tracé du Lyon-Turin.

Evolution démographique 1990 - 1999



Source : INSEE (RGP 1990 et 1999)

Evolution démographique 1999 - nouveau recensement (2004, 2005, 2006, 2007)



Source : INSEE (RGP 1999, recensements annuels provisoires et recensements complémentaires)

ASADAC - Mars 2008

Les communes de fond de vallée comme La Chambre, la Chapelle, Saint-Avre, Saint Martin sur La Chambre et Les Chavannes enregistrent toutes une croissance démographique de 1999 à 2007.

Canton de Saint-Jean-de-Maurienne : une croissance démographique « quasi imperceptible » à l'échelle du canton due au développement de l'habitat des communes périphériques à Saint Jean de Maurienne

Globalement, le canton de Saint-Jean-de-Maurienne semble marquer une légère croissance démographique alors qu'il accusait une baisse de 1990 à 1999 (- 80 habitants), due principalement à la perte de population de Saint-Jean-de-Maurienne.

Saint Jean de Maurienne	1990-1999	1999-2005
	- 537 habitants	- 171 habitants

Même si la commune de Saint-Jean-de-Maurienne compte 203 logements de plus en 2005 qu'en 1999, elle enregistre encore une diminution de sa population.

Saint-Julien-Montdenis continue également à perdre des habitants de 1999 à 2006 (- 46 habitants) alors que la commune compte 95 logements supplémentaires par rapport à 1999.

Les communes situées à la périphérie de Saint Jean de Maurienne poursuivent leur développement démographique, de manière peu marquée cependant.

	1999/nouveau recensement
Saint Pancrace	+ 65 habitants
Le Châtel	+ 33 habitants
Jarrier	+ 14 habitants
Hermillon	+ 12 habitants

Canton de Saint-Michel-de-Maurienne : un bilan démographique a priori positif même si le nombre des nouveaux logements ne progresse pas

Il est difficile d'analyser l'évolution du canton alors que les données démographiques du chef-lieu ne sont pas connues. On remarque toutefois que :

- Toutes les communes recensées depuis 1999 ont gagné des habitants,
- Les communes touristiques (Valloire et Valmeinier) enregistrent une croissance démographique comme sur la période 1990-1999. Orelle, commune de fond de vallée, se développe grâce au tourisme. De nombreux habitants ont un emploi lié à la proximité du domaine skiable des Trois Vallées : activité économique de la télécabine d'Orelle, des résidences de tourisme (600 lits touristiques créés et 1 100 lits supplémentaires projetés), ...
- Saint-Martin-la-Porte et Saint-Martin-d'Arc connaissent aussi une augmentation de population bien que la construction des logements se stabilise.

Canton de Modane : un canton qui retrouve enfin des valeurs à la hausse

Le canton de Modane a retrouvé des valeurs positives grâce au développement démographique de la commune de Modane qui subissait depuis plus de 30 ans, une chute du nombre d'habitants importante.

Modane	1975	1982	1990	1999	2006
	4 974	4 798	4 250	3 668	3 739

La légère croissance démographique de la commune de Modane est liée certainement au développement touristique de la station Valfréjus où le nombre de lits touristiques est passé de 4 500 à 7 000 en 6 années. De nombreux chalets en résidences principales se sont construits dans cette station depuis une dizaine d'années.

Contrairement à Modane, la commune voisine, Fourneaux, enregistre encore une décroissance démographique.

On constate toutefois une atténuation de 1999 à 2007 par rapport à 1990-1999.

Remarque : Aucun logement en résidence principale n'a été construit depuis 2003 à Fourneaux.

Fourneaux	1975	1982	1990	1999	2007
	1 554	1 304	1 078	883	797

Canton de Lanslebourg : une analyse difficile car la plupart des communes sont en cours de recensement

Les communes recensées ne montrent pas une grande évolution, mise à part Sollières-Sardières dont la population a augmenté de 27 habitants, Lanslebourg et Bonneval sur Arc ont perdu respectivement 36 et 3 habitants.

Plus de 35% des communes affirment qu'A43 a contribué à augmenter le nombre de résidents ne travaillant pas dans leur territoire. Néanmoins, seules 18% des communes ont mis en place une politique d'accueil de nouveaux arrivants suite à la mise en service de l'autoroute,

Par ailleurs, selon près de 30% des communes enquêtées, A43 a favorisé l'intensification de l'urbanisation au sein des communes proches de l'autoroute.

Le développement de l'habitat depuis la fin des travaux de l'A 43

La période « fin de chantier A 43 »

Les communes de Maurienne ont profité des incidences foncières de la construction de l'autoroute pour amorcer une réflexion globale sur l'usage de leurs terrains (révision de POS à Aiton, Aiguebelle, Sainte Marie de Cuines, Saint Julien Montdenis,...).

Après 2002 : un décalage entre l'offre et la demande

La construction des logements en résidences principales se développe à un rythme régulier, mais malgré tout, le marché tant pour la vente que pour la location est en déficit d'offres. L'augmentation de la vente des bâtiments vétustes (vieilles fermes, granges,...) en atteste. Et contrairement aux années 90, les maisons à réhabiliter ne restent plus longtemps inoccupées.

Après 2005, l’offre foncière se structure dans le cadre des PLU

Prenant conscience de ce décalage des demandes croissantes de logements et donc de l’augmentation des prix des biens, de nombreuses communes se mobilisent depuis quelques années pour agir et développer l’habitat. Exemples :

- Les communes proches de St Jean de Maurienne ont développé, vers 2005, une politique de lotissements communaux (Le Châtel, Villargondran, Montvernier).
- Le PLU de St Jean de Maurienne, terminé en 2005, a ouvert à l’urbanisation et a facilité la densification de l’habitat et le logement collectif dans un espace urbain assez contraint. Les programmes immobiliers sociaux et en accession se développent en centre ville depuis 2006.
- St Michel de Maurienne a terminé récemment deux lotissements communaux.
- Aiton et St Rémy de Maurienne densifient leurs zones constructibles en 2008 pour mieux maîtriser le développement des logements.
- Le remembrement mis en place à Hermillon permet aujourd’hui de proposer de nouvelles parcelles viabilisées à la population.

4.3.2.3 Effets d’A43 sur la population et le logement

Effets généraux

Le bilan des impacts de l’A 43 montre bien que l’autoroute est un élément moteur qui a favorisé et favorise encore aujourd’hui l’installation de nouvelles populations, notamment à proximité des diffuseurs.

Dans le canton d’Aiguebelle, l’échangeur de l’autoroute, situé à Aiton, a facilité l’installation d’une nouvelle population venue de l’extérieur de la vallée de la Maurienne : essentiellement du bassin chambérien, d’Albertville, du Grésivaudan et de Grenoble.

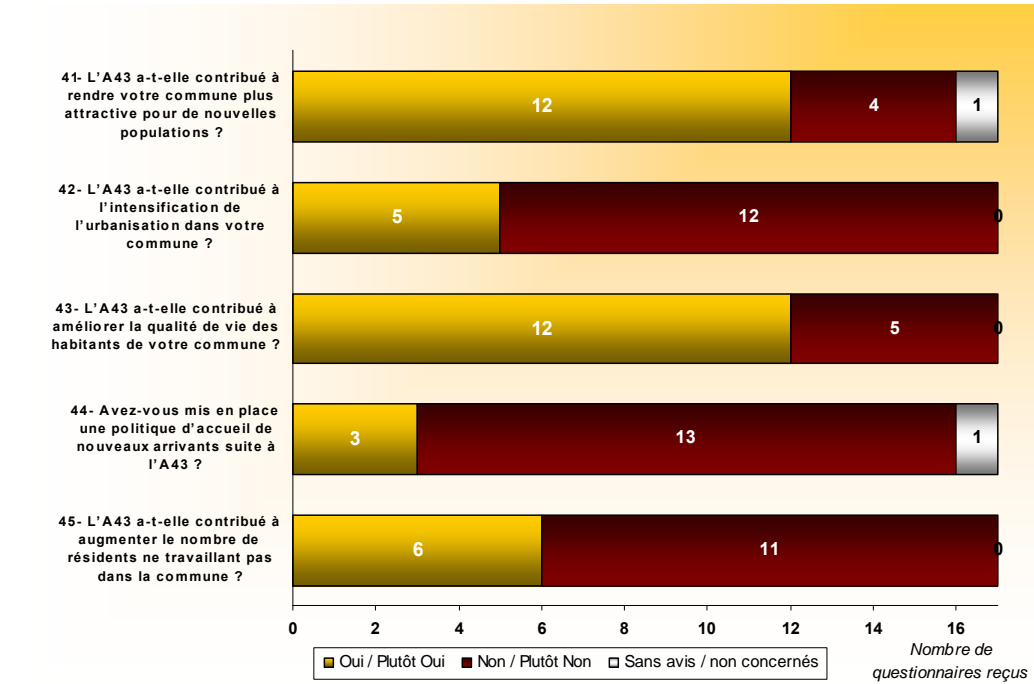
Nombreuses sont les familles qui ont quitté Saint-Jean-de-Maurienne pour habiter Sainte-Marie-de-Cuines. Cette population qui travaille à Saint-Jean-de-Maurienne a fait le choix des trajets journaliers domicile-travail pour plusieurs raisons : plus grandes disponibilités foncières, moindre coût foncier à Sainte-Marie-de-Cuines, facilité (échangeur à Sainte-Marie-de-Cuines) et rapidité de circulation grâce à l’A43 et la RN 6 libérée des camions.

Les communes, quant à elles, ont su saisir l’opportunité et accompagner le dynamisme en créant les conditions favorables au développement de l’habitat.

Le ressenti des maires des communes concernées par l’enquête préalable à la DUP

Environ 70% des communes traversées pensent qu’A43 a contribué à rendre leur territoire attractif pour l’arrivée de nouvelles populations d’une part, et à améliorer la qualité de vie des habitants d’autre part. Par exemple, grâce à A43, la commune d’Orelle enregistre moins de nuisances sonores, en raison de la diminution du trafic de poids lourds. A noter cependant que certaines communes ont subi une dégradation de leur qualité de vie, suite à la mise en service d’A43 (Le Freney par exemple).

Figure 36 : Effets d’A43 sur la démographie



Source : Enquête postale auprès des maires des communes concernées par l’enquête préalable à la DUP d’A43

4.3.2.4 Rappel des prévisions du dossier DUP

Le dossier de la DUP indiquait :

« Le virage industriel qu’a dû négocier la ville de Saint-Jean n’a pas fait chuter de façon significative sa population. La baisse de 1,5 % enregistrée entre 1982 et 1990 correspond probablement à un transfert de population entre Saint-Jean-de-Maurienne et les communes voisines. Pour preuve, la croissance des populations des communes du bassin de La Chambre et de Saint-Julien-Mont-Denis.

D’une façon générale, la Vallée de la Maurienne dispose d’atouts solides pour pallier tout risque de dépeuplement lié à la réalisation d’une infrastructure autoroutière qui pourrait avoir pour conséquence de renforcer les pôles d’attraction les plus importants (Chambéry dans le cas présent). »

4.3.2.5 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Le texte de la DUP a mis en avant une baisse démographique (1982-1990) à Saint-Jean-de-Maurienne due « probablement à un transfert de population entre Saint-Jean-de-Maurienne et les communes voisines ».

En effet, depuis la période 1982-1990, la commune de Saint-Jean-de-Maurienne enregistre une chute de population, accentuée de 1990 à 1999 :

	1982-1990	1990-1999	1999-2006
Commune de Saint-Jean-de-Maurienne	- 202 habitants	- 537 habitants	- 217 habitants

Source INSEE

Cette diminution de population sur le chef-lieu d’arrondissement est nettement moins marquée à l’échelle du canton de Saint-Jean-de-Maurienne, l’évolution devient positive de 1999 à 2006.

	1982-1990	1990-1999	1999-2006
Commune de Saint-Jean-de-Maurienne	- 97 habitants	- 74 habitants	+ 113 habitants

Source INSEE

Comme l’indiquait le texte (cf plus haut) de la DUP, la ville de Saint-Jean-de-Maurienne a été marquée, jusqu’aux années 2000 environ, par un solde migratoire très déficitaire : - 866 personnes de 1990 à 1999. La crise industrielle et le départ des jeunes en sont les principaux éléments explicatifs.

Cependant, les communes voisines de Saint-Jean-de-Maurienne gagnent des habitants depuis les deux derniers recensements de 1999 et 2006. Ces communes périurbaines, attractives, offrent des opportunités foncières intéressantes (Villargondran, St Pancrace, Le Châtel).

	1990-1999	1999-2006
Villargondran	+ 120	+ 25
Saint Pancrace	+ 61	+ 72
Le Châtel	+ 34	+ 47

Source : INSEE

La ville de Saint-Jean-de-Maurienne, précisait lors d’un entretien en 2007, que de nombreuses familles originaires de Saint-Jean-de-Maurienne sont parties s’installer dans des communes voisines pour des raisons de plus grande disponibilité et moindres coûts fonciers. Cette population qui travaille à Saint-Jean-de-Maurienne emprunte quotidiennement la RN 6, libérée des camions depuis la mise en service de l’A 43. Sainte-Marie-de-Cuines, dans le canton de La Chambre, a vu sa population augmenter de 63 habitants de 1990 à 1999 et de 150 habitants de 1999 à 2006. La présence de l’échangeur autoroutier sur cette commune est un facteur d’explication.

Les points à retenir :

- L’A43 est un élément moteur qui a favorisé et favorise encore aujourd’hui l’installation de nouvelles populations, notamment à proximité des diffuseurs. 70% des communes concernées par l’enquête préalable à la DUP confirment ce diagnostic.
- Conformément aux prévisions du dossier DUP, « la vallée de la Maurienne dispose d’atouts solides pour pallier tout risque de dépeuplement lié à la réalisation d’une infrastructure autoroutière qui pourrait avoir pour conséquence de renforcer les pôles d’attraction les plus importants ».

4.3.3 Richesse de la Maurienne

4.3.3.1 Méthodologie

- L'analyse des effets de l'A 43 sur la richesse des communes repose sur :
- Les données « potentiel fiscal 4 taxes » du Ministère de l'Intérieur, Direction générale des collectivités territoriales,
 - Les données « taxe professionnelle par commune », bases nettes imposables, Centre départemental d'assiette.

4.3.3.2 Effets d'A43 sur la richesse de la Maurienne

Bilan du chantier

Les entreprises de travaux publics versent la taxe professionnelle à la commune d'implantation du chantier lorsque la durée du chantier est supérieure à trois mois. L'analyse a été réalisée à partir des bases nettes imposables. La période étudiée regroupe les années fiscales 1995 à 2001, elle représente l'activité réelle du chantier de 1993 à 1999. L'impact de l'activité économique n'est incorporé dans les bases que deux ans après. L'année N est l'année d'activité, l'année N + 1 est l'année du bilan de l'année N et donc des déclarations fiscales qui sont incorporées dans les bases des communes l'année N + 2.

Analyse d'ensemble

Les bases nettes d'imposition versées aux communes de Maurienne, dans le cadre du chantier de l'A 43, se sont élevées à **30,2 millions d'euros** sur la période 1995-2001. 6 communes sur les 32 concernées par le chantier concentrent 52 % des bases nettes d'imposition des entreprises de travaux publics. Toutes ces communes, mise à part Aiguebelle, se situent dans la partie haute du chantier de l'autoroute de Maurienne.

Montant total des bases de taxe professionnelle de 1995 à 2001		
Aiguebelle	=	2 millions d'euros
Saint-Jean-de-Maurienne	=	2,6 millions d'euros
Saint-Martin-la-Porte	=	2,7 millions d'euros
Saint-Michel-de-Maurienne	=	2,6 millions d'euros
Orelle	=	2 millions d'euros
Le Freney	=	3,8 millions d'euros

Source : Centre départemental d'assiette

A lui seul, le canton de Saint-Michel-de-Maurienne représente 25 % de la taxe professionnelle chantier sur la période 1995-2001.

La répartition des bases nettes suit l'évolution géographique du chantier

L'évolution des bases marque l'avancée des travaux de l'A 43 du bas de la vallée jusqu'au Freney. Les bases de 1998 mettent en évidence le point culminant des travaux de construction de l'autoroute de l'année 1996.

- En 1995 Les bases nettes de 1995 correspondent au début du chantier (ouvert en juillet 1993). Elles s'élèvent à 274 000 euros au total.
- En 1996 Les bases nettes s'élèvent à 1,5 millions d'euros
Le canton d'Aiguebelle rassemble 70 % des bases nettes de l'ensemble des communes concernées par les travaux de l'autoroute. La commune d'Aiguebelle représente à elle seule un poids de 43 % en Maurienne.
- En 1997 Les bases sont quatre fois plus importantes qu'en 1996 et leur répartition est plus homogène en Maurienne. Le canton de La Chambre représente 30 % du total.
- En 1998 1998 est l'année où les bases d'imposition des entreprises du chantier atteignent le montant le plus élevé : 8,5 millions d'euros. Les cantons de Saint-Jean et de Saint-Michel marquent 60 % des bases des communes de Maurienne.
- En 1999 Dans l'ensemble de la Maurienne, les bases nettes ont diminué fortement : de 8,5 millions d'euros à 4,9 millions d'euros. La part des cantons d'Aiguebelle et de La Chambre est désormais insignifiante : moins de 10 %. 50 % des bases nettes se situent sur les communes de Le Freney (1,1 million d'euros), Saint-Michel-de-Maurienne (700 000 euros) et Saint-Martin-la-Porte (530 000 euros).
- En 2000 60 % des bases nettes déclarées concernent les 3 communes de Le Freney (1,2 million d'euros), Saint-Michel-de-Maurienne (808 000 euros) et Saint-Jean-de-Maurienne (808 000 euros).
- En 2001 Le chantier de l'A 43 est terminé, les bases nettes représentent 3,6 millions d'euros dont les 2/3 sont sur Le Freney, Saint-Jean-de-Maurienne et Saint-Michel-de-Maurienne.

A la fin du chantier, l'Etat a compensé les pertes de taxe professionnelle dans les communes de Maurienne par le versement du Fonds national de la taxe professionnelle de façon dégressive et pendant 3 ans. (90 %, puis 75 % et 50 %).

Evolution du potentiel fiscal de la Maurienne

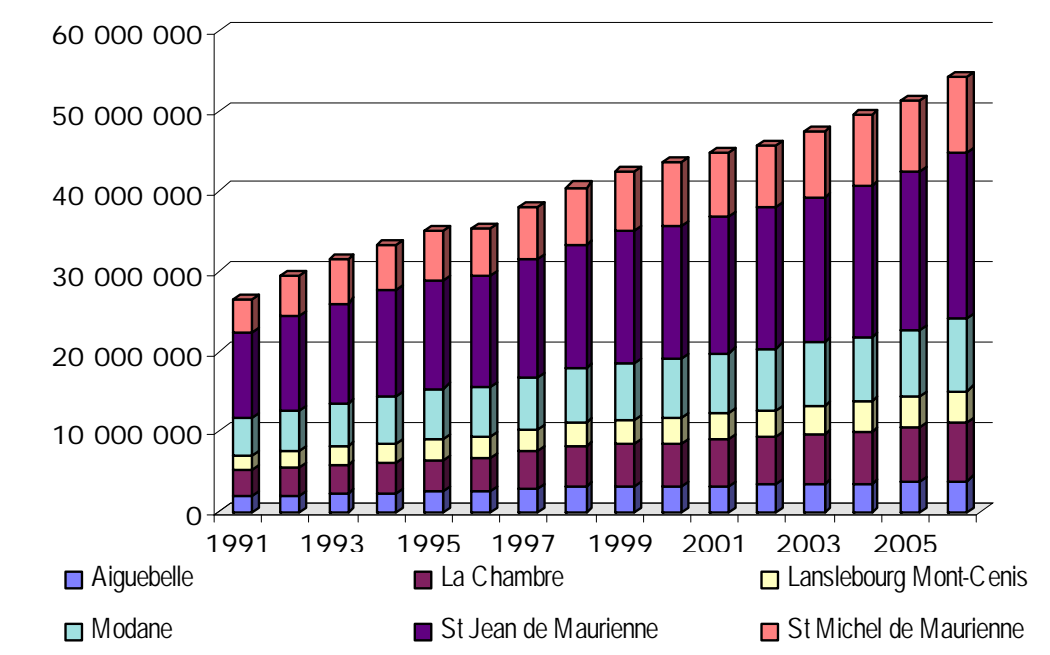
Le potentiel fiscal

Le potentiel fiscal permet d’apprécier la richesse fiscale théorique des communes. Il est égal à la somme du produit des bases brutes des quatre taxes locales multipliées par leur taux d’imposition moyen national.

Analyse par canton

La richesse fiscale des communes de Maurienne connaît une croissance relativement régulière depuis 1991 avec une concentration sur le canton de Saint-Jean-de-Maurienne (38 % en 2006).

Figure 37 : Evolution du potentiel fiscal par canton (en euros)



L’effet du chantier de l’autoroute est nettement marqué par une progression du potentiel fiscal durant les années 1997, 1998 et 1999.

Dans le détail, la croissance du potentiel fiscal sur la période 1991-2006 est assez inégale d’un canton à l’autre :

- La croissance de la richesse fiscale a été particulièrement soutenue dans les cantons de Saint-Michel-de-Maurienne (indice 227 en 2006) et de La Chambre (indice 228 en 2006). Pour ces deux cantons, la progression du potentiel fiscal, largement supérieure à celle de l’ensemble des communes de Maurienne (indice 205 en 2006), se rapproche de l’évolution constatée au niveau départemental (indice 232 en 2006).
- Les cantons de Modane et de Saint-Jean-de-Maurienne, qui représentent une part importante de la richesse fiscale théorique globale de la Maurienne, ont connu la progression la plus faible (indice de 194 en 2006).

Tableau 68 : Evolution du potentiel fiscal
Indice 100 en 1991 (année 2006)

Aiguebelle	201
La Chambre	228
Lanslebourg	203
Modane	194
St-Jean-de-Maurienne	194
St Michel-de-Maurienne	227
Maurienne	205
Tarentaise	254
Bassin chambérien	233
Savoie	232

Analyse en Savoie

Tableau 69 : Evolution de la richesse fiscale théorique en Savoie (en €)

	1991	1996	2001	2005	2006
Avant Pays Savoyard	6 017 077	8 506 376	11 108 773	13 418 771	14 273 201
Bassin Aixois	18 155 040	25 307 933	31 271 851	38 220 682	39 799 906
Bassin Chambérien	39 851 314	57 063 399	73 308 028	89 335 833	92 922 769
Combe de Savoie	8 219 246	12 944 236	16 828 351	20 313 852	21 593 837
Maurienne	26 498 167	35 396 711	44 838 001	51 331 298	54 237 041
Albertville	20 969 327	28 730 126	36 793 693	44 096 794	45 678 965
Tarentaise	40 356 345	62 491 867	79 483 741	97 591 536	102 427 435
Savoie	160 066 516	230 440 648	293 632 437	354 308 766	370 933 154

Tableau 70 : Part du potentiel de la Maurienne dans le potentiel fiscal du département

Année	%
1991	16,55
1992	16,66
1993	16,53
1994	15,96
1995	15,64
1996	15,36
1997	15,36
1998	15,59
1999	15,77
2000	15,44
2001	15,27
2002	14,85
2003	14,66
2004	14,56
2005	14,49
2006	14,62

On distingue 3 périodes : la période 1991-1994 correspondant à la réalisation des plus gros ouvrages de l’autoroute, la période 1995-1999, stable, et la période 2000-2006, montrant définitivement la fin des travaux de l’A 43.

4.3.3.3 Rappel des prévisions du dossier DUP

Dans le dossier DUP, l'évolution de la richesse fiscale des communes n'a pas été traitée.

Dans le présent Bilan loti, cette partie a simplement vocation à donner un éclairage sur l'impact financier de l'A 43 sur les communes de Maurienne.

4.3.3.4 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Sans objet.

Les points à retenir :

- Les bases nettes d'imposition versées aux communes de Maurienne dans le cadre du chantier d'A43 se sont élevées à 30,2 millions d'euros sur la période 1995-2001.
- A la fin du chantier, l'Etat a compensé les pertes de taxe professionnelle dans les communes de Maurienne par le versement du Fonds national de la taxe professionnelle de façon dégressive et pendant 3 ans.
- L'effet du chantier de l'autoroute est nettement marqué par une progression du potentiel fiscal en Maurienne durant la période 1991-2006. C'est durant la période de réalisation des plus gros ouvrages de l'autoroute (1991-1994) que la part du potentiel fiscal de la Maurienne dans le total départemental a été la plus forte.

5- Annexes

5.1 – QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX MAIRES DES COMMUNES CONCERNEES PAR L'ENQUETE PREALABLE A LA DUP



Autoroute A43 Aiton / Modane
Bilan LOTI des effets économiques et sociaux

Enquête auprès des maires des communes concernées par l'enquête préalable à la DUP

Informations préalables :

- 1/ Le présent questionnaire porte sur les effets économiques et sociaux de l'autoroute A43. Ceux-ci ont indifféremment pu être ressentis avant le lancement des travaux, pendant les travaux, ou alors depuis la mise en service de l'autoroute.
- 2/ Merci, dans la mesure du possible, de préciser quantitativement vos réponses. A défaut, fournir une appréciation qualitative.
- 3/ Le questionnaire porte sur les effets enregistrés sur le territoire de votre commune.
- 4/ Certaines questions peuvent ne pas concerner votre commune.

IDENTIFICATION DE LA COMMUNE ENQUETEE

Nom de la commune :
Personne ayant renseigné le questionnaire :	
Nom
Fonction
Téléphone

QUESTIONNAIRE

1 – Activités économiques

	Questions	Non	Plutôt Non	Plutôt Oui	Oui	Merci de préciser votre réponse
Emploi	1- L'A43 a-t-elle généré sur votre commune des créations d'emplois, de manière directe ou indirecte ?					
	2- L'A43 a-t-elle contribué à réduire les emplois sur votre commune (délocalisation sur une autre commune, fermeture d'activités,...) ?					
Tissu d'entreprises	L'autoroute A43 a-t-elle sur votre commune :					
	3- conforté le tissu d'entreprises local ?					
	4- permis d'attirer de nouvelles entreprises ?					
	5- favorisé la concurrence avec l'extérieur ?					
	6- permis d'élargir l'aire de marché de certaines entreprises ?					

Bilan LOTI de l'autoroute A43Aiton / Modane



- 1 -

	Questions	Non	Plutôt Non	Plutôt Oui	Oui	Merci de préciser votre réponse
Agriculture et industries	7- L'A43 a-t-elle eu des effets favorables sur l'activité agricole de votre commune ?					
	8- L'A43 a-t-elle eu des effets défavorables sur l'activité agricole de votre commune ?					
	9- L'A43 a-t-elle eu des effets favorables sur l'activité industrielle de votre commune ?					
	10- L'A43 a-t-elle eu des effets défavorables sur l'activité industrielle de votre commune ?					
Zones d'activités	L'autoroute A43 a-t-elle sur votre commune :					
	11- conforté le tissu économique des zones d'activités présentes dans votre commune ?					
	12- favorisé l'émergence et / ou la concrétisation de nouvelles zones d'activités ?					
	13- entraîné une délocalisation des activités existantes sur des terrains proches des diffuseurs sur votre commune ?					
	14- entraîné une délocalisation des activités existantes sur des terrains proches des diffuseurs en dehors de votre commune ?					
	15- renforcé l'image des entreprises implantées sur les ZA ?					
Commerce	L'autoroute A43 a-t-elle entraîné sur votre commune :					
	16- des effets favorables sur le petit commerce ?					
	17- des effets défavorables sur le petit commerce ?					
	18- l'extension des zones commerciales existantes ou la création de nouvelles zones commerciales ?					
	19- l'installation de nouvelles enseignes de centres commerciaux ?					
	20- une délocalisation des commerces sur des terrains proches des diffuseurs sur votre commune ?					
	21- une délocalisation des commerces sur des terrains proches des diffuseurs en dehors de votre commune ?					
	22- une extension de la zone de chalandise des commerces de votre commune ?					
Tourisme	L'autoroute A43 a-t-elle entraîné sur votre commune :					
	23- un changement d'image du territoire ?					
	24- la création d'emplois en lien avec l'activité touristique ?					
	25- une augmentation de la fréquentation des sites et hébergements touristiques ?					
	26- le développement du tourisme de week-end, hors saison ?					

Bilan LOTI de l'autoroute A43Aiton / Modane



- 2 -

	Questions	Non	Plutôt Non	Plutôt Oui	Oui	Merci de préciser votre réponse
Tourisme (suite)	27- une augmentation du nombre de résidences secondaires ?					
	28- une modification de la fréquentation des résidences secondaires (séjours plus fréquents, moins longs, ...) ?					

2 – Effets sur l'organisation de votre territoire communal

	Questions	Non	Plutôt Non	Plutôt Oui	Oui	Merci de préciser votre réponse
Structuration et fonctionnement du territoire	L'autoroute A43 a-t-elle :					
	29- favorisé l'implantation sur votre commune de nouvelles entreprises en provenance de l'extérieur du département ?					
	30- facilité les relations entre votre commune et les autres communes situées le long du tracé ?					
	31- facilité vos relations avec Chambéry, l'Italie, ou un autre pôle ?					
	32- accentué le poids socio-économique de l'agglomération de Chambéry ou d'autres communes ?					
	33- amélioré le poids socio-économique de votre commune au sein de l'axe Aiton-Modane ?					
	34- facilité les déplacements domicile-travail de vos administrés ?					
	35- facilité les déplacements pour motifs commerciaux et de loisirs de vos administrés ?					
Transports	36- L'A43 a-t-elle amélioré l'accessibilité de votre commune ?					
	37- L'A43 a-t-elle permis une diminution du trafic sur la RN6 ?					
	38- L'A43 a-t-elle sur votre commune entraîné le développement des activités de transport-logistique ?					
	39- L'A43 a-t-elle sur votre commune entraîné des difficultés pour les activités de transport-logistique ?					
	40- L'A43 a-t-elle permis d'améliorer la sécurité pour les riverains de votre commune (accidents de la route) ?					
Démographie/ Population	41- L'A43 a-t-elle contribué à rendre votre commune plus attractive pour de nouvelles populations ?					
	42- L'A43 a-t-elle contribué à l'intensification de l'urbanisation dans votre commune ?					
	43- L'A43 a-t-elle contribué à améliorer la qualité de vie des habitants de votre commune ?					

Bilan LOTI de l'autoroute A43Aiton / Modane



	Questions	Non	Plutôt Non	Plutôt Oui	Oui	Merci de préciser votre réponse
Démographie/ Population (suite)	44- Avez-vous mis en place une politique d'accueil de nouveaux arrivants suite à la mise en service de l'A43 ?					
	45- L'A43 a-t-elle contribué à augmenter le nombre de résidents ne travaillant pas dans la commune ?					
Aménagements	46- L'A43 a-t-elle favorisé la réalisation d'opérations d'aménagement sur votre commune ?					
	47- L'A43 a-t-elle favorisé la réalisation d'équipements sur votre commune ?					
	48- L'A43 a-t-elle permis de requalifier le réseau routier dans votre commune (traversée de bourg, RN6) ?					
Foncier / Immobilier	49- La construction de l'A43 s'est-elle accompagnée d'une revalorisation du foncier et de l'immobilier ?					
Finances locales	50- L'A43 a-t-elle généré des retombées fiscales importantes pour votre commune ?					

3 – Stratégies d'accompagnement

	Questions	Non	Plutôt Non	Plutôt Oui	Oui	Merci de préciser votre réponse
	51- Votre commune a-t-elle engagé avec ses propres moyens des actions de développement en relation avec l'autoroute A43 (création d'équipements, politique d'accueil de nouvelles entreprises, mise en réseaux, tourisme...)?					
	52- Votre commune a-t-elle bénéficié d'appuis extérieurs (Département, Région, Etat, agence de développement économique....) pour promouvoir un développement en relation avec l'autoroute A43 ?					
	53- Si oui, les mesures d'accompagnement mises en place se sont-elles révélées suffisantes et efficaces ?					
	54- L'A43 a-t-elle été l'occasion de projets entre votre commune et d'autres collectivités (intercommunalité, projets de territoires, réseaux de villes) ?					
	55- La desserte par A43 constitue t-elle un élément important du développement de votre commune ?					
	56- Votre commune a-t-elle, dès à présent, pris des mesures afin de développer la complémentarité entre A43 et la future LGV Lyon-Turin ?					

Bilan LOTI de l'autoroute A43Aiton / Modane



4 – Synthèse

Questions	Non	Plutôt Non	Plutôt Oui	Oui	Merci de préciser votre réponse
57- L'autoroute A43 a-t-elle globalement généré des effets favorables sur votre commune ?					
58- L'autoroute A43 a-t-elle globalement généré des effets défavorables sur votre commune ?					
59- L'autoroute A43 correspond-elle à vos attentes initiales ?					

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de répondre à ce questionnaire.

Nous vous proposons d'indiquer, sur les pages qui suivent :

- les commentaires sur les thèmes listés dans le questionnaire, que vous n'auriez pas pu développer ci-dessus faute de place,
- votre avis sur tout autre thème qui n'aurait éventuellement pas été évoqué dans le questionnaire,
- votre avis sur les effets d'A43 sur d'autres territoires que votre commune.

Nous vous serions gré de bien vouloir renvoyer ce questionnaire avant le xxxxxxx, à l'aide du courrier pré-affranchi à l'adresse suivante:


Maximilien PIQUANT
Egis Mobilité
78, rue de la Villette
69 425 - Lyon Cedex 03

- Si vous le souhaitez, vous pouvez répondre au questionnaire sous sa version informatique. Pour nous permettre de vous adresser le fichier, nous vous remercions de nous envoyer votre adresse mél à l'adresse suivante : maximilien.piquant@egis.fr
- Pour tout autre renseignement, vous pouvez contacter EGIS Mobilité au 04 78 71 89 52.

Précisions et compléments d'informations

[illegible]Bilan LOTI de l'autoroute A43Aiton / Modane

- 6 -

Bilan LOTI de l'autoroute A43Aiton / Modane 

- 5 -