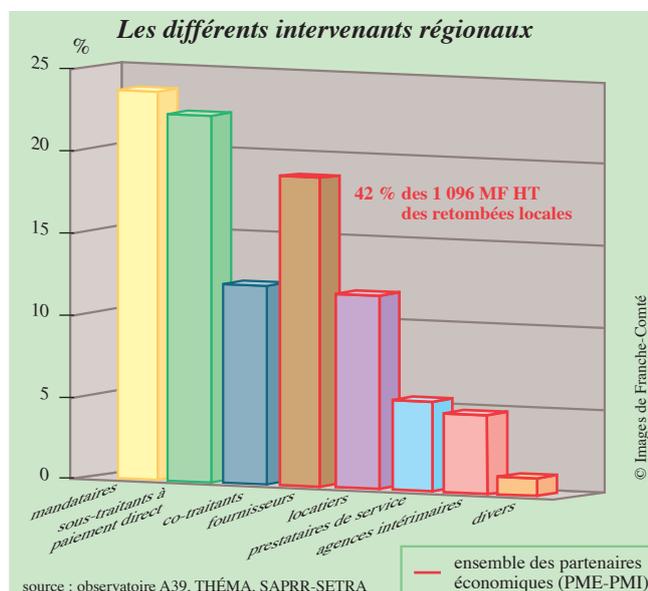
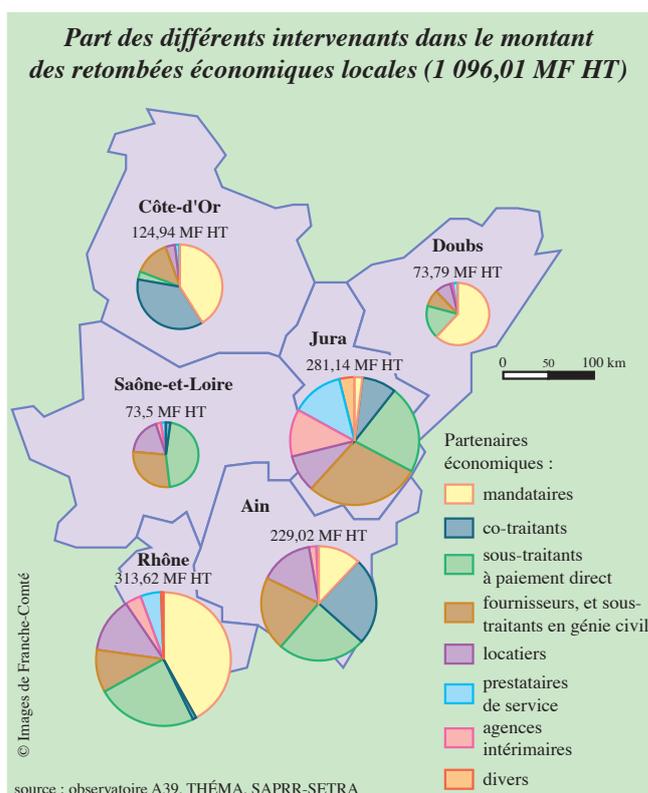


L'impact local du chantier de l'autoroute A 39

Nadège Petitjean, THÉMA, CNRS, université de Franche-Comté

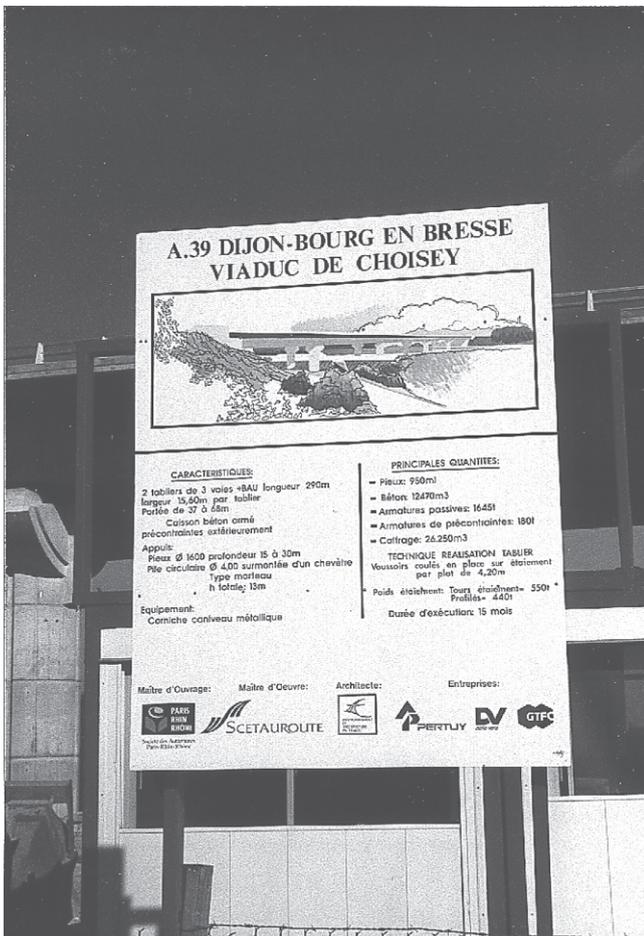
L'autoroute A 39, «l'autoroute verte», récente infrastructure de transport située en marge ouest de la région de Franche-Comté et reliant Dijon à Bourg-en-Bresse, a fait l'objet d'un lourd programme d'études socio-économiques, conduit par l'«Observatoire de l'environnement et des effets économiques de l'autoroute A 39» sur le tronçon Dole-Bourg-en-Bresse, mis en service le 3 juin 1998. Les observatoires d'effets autoroutiers sont apparus après la période des Trente Glorieuses, par décision du ministère de l'Équipement ou des sociétés concessionnaires incités par la Loti (Loi d'orientation des transports intérieurs) de 1982. Ils ont pour vocation d'apprécier, au terme d'une dizaine d'années d'études, les effets de la mise en place d'un grand équipement de transport sur la dynamique sociale et économique des régions traversées. Les études portent essentiellement sur les effets liés à la mise en service et au fonctionnement des nouvelles infrastructures. Or, dès la phase de construction, le chantier génère des retombées économiques sur le tissu économique local et notamment sur le secteur des travaux publics. Ce nouvel axe de recherche suppose alors la mise au point d'une méthodologie rigoureuse, appliquée pour la première fois dans le cadre du chantier de l'A-39. Les travaux de grandes infrastructures font appel à de très nombreuses entreprises, à la fois aux majors des-TP d'envergure nationale et aux entreprises



locales situées à proximité du chantier. L'objectif de la recherche est de déterminer la part de la dépense qui revient à ces dernières et qui dynamise ainsi le tissu économique des régions concernées par le chantier.

Un premier résultat : 45 % de participation locale au chantier A 39.

La dépense globale pour le chantier est de 3,5 milliards de francs hors taxes. Pour cette étude, nous avons analysé la structure des dépenses portant sur 70 % du montant soit 2,4 milliards de francs. Sur ce total, 45 %, soit 1 milliard de francs, reviennent à des entreprises locales, c'est-à-dire situées dans l'un des six départements voisins de l'autoroute A 39 (Côte-d'Or, Jura, Ain, Rhône, Doubs, Saône-et-Loire), les 55 % restant correspondent aux prestations de grands groupes dont le siège social se trouve ailleurs en France. Cette forte implication des acteurs locaux résulte de l'intervention de sous-traitants mais aussi de nombreux partenaires assurant soit



Signalment du viaduc de Choisey. Cliché P. Bérion.

des travaux spécifiques, soit des prestations pour le compte de grandes firmes : locataires (location de matériels de génie civil avec chauffeur), fournisseurs, agences d'intérim... Au total, ce sont des centaines d'entreprises locales qui directement ou indirectement ont participé au chantier.

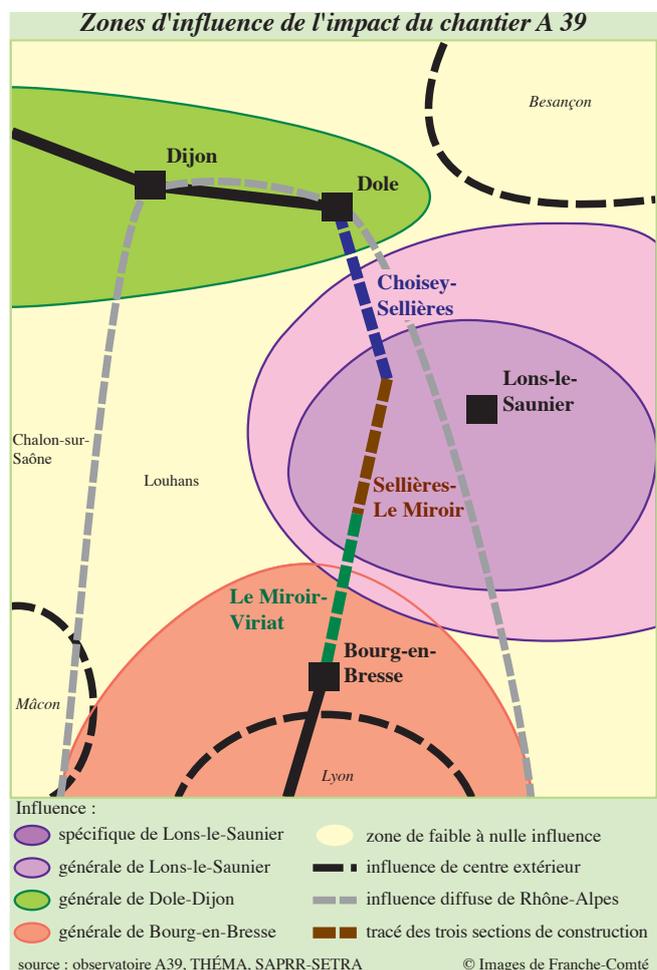
Une analyse plus fine par département montre une inégale répartition de cette participation locale. Le Rhône et le Jura connaissent en effet un degré d'impact relativement proche puisqu'ils bénéficient respectivement de 28,6 % et 25 % des retombées locales. L'Ain est également bien placé avec 21-%, à la différence de la Côte-d'Or (11 %), du Doubs (6,7-%) et de la Saône-et-Loire (6,5 %).

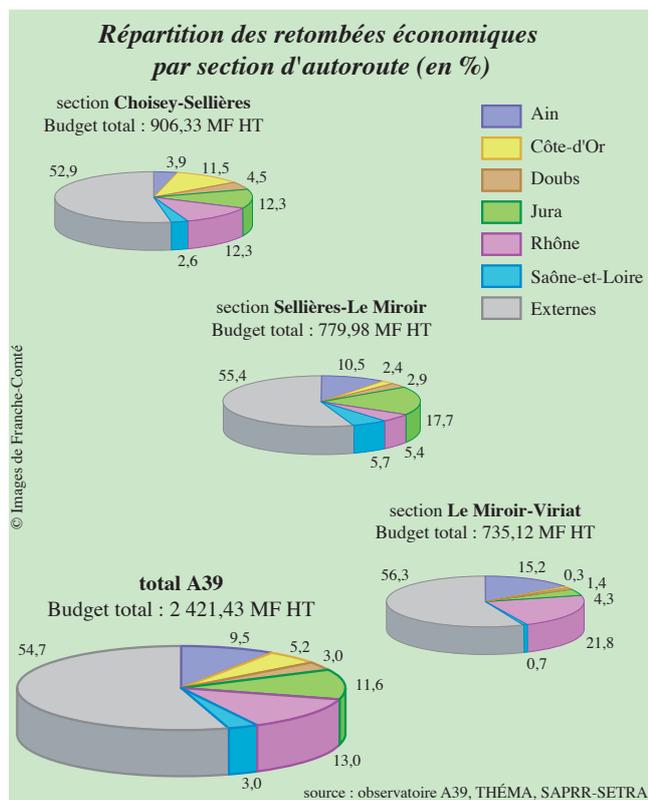
Les zones d'influence du chantier

L'impact économique local s'explique principalement par des faits de proximité et d'accessibilité au chantier, mais aussi

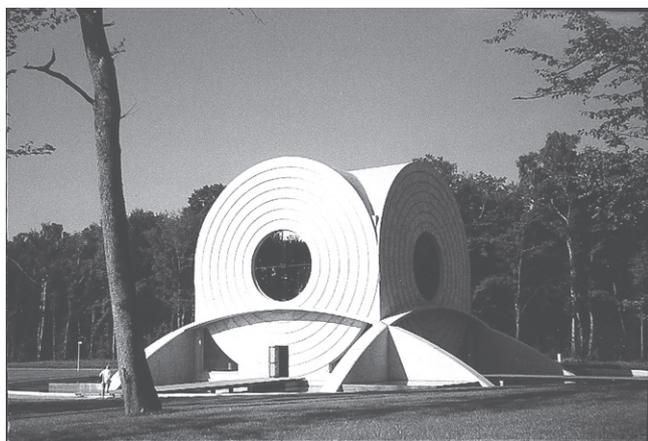
par des différences de potentiel d'entreprises susceptibles d'intervenir sur un tel chantier.

Ainsi, les sociétés originaires de Côte-d'Or interviennent principalement sur le tronçon Nord et sont presque totalement absentes dans les deux autres tronçons. Celles du Jura sont présentes sur les deux tronçons qui intéressent le département : leur poids est surtout important dans la section centrale, alors que plus au nord, elles sont sans doute concurrencées par les entreprises bourguignonnes. Cette bonne participation tient sans doute au fait que la moitié du chantier se situe dans ce département et à proximité des deux grandes agglomérations jurassiennes qui concentrent bon nombre de PMI-PME. Les faibles retombées économiques comptabilisées par le département de Saône-et-Loire, pourtant traversé par l'autoroute, s'expliquent par la localisation de son principal tissu économique très à l'écart du tracé de l'autoroute, sur un axe Chalon-sur-Saône / Mâcon. Enfin, le tronçon Sud est presque exclusivement aux mains des entreprises rhodaniennes ; cela n'empêche pas ces dernières d'être





implantées à des degrés divers, mais toujours sensibles, dans les autres sections. Quelques grandes entreprises de la région lyonnaise, intervenant principalement en qualité de titulaires de marché, échappent à des logiques géographiques de simple proximité. Le tissu économique rhodanien est, en effet, riche en entreprises filiales des majors du secteur des travaux publics propres à répondre à de gros appels d'offres.



Pavillon des cercles, aire du Jura. Cliché P. Bérion.



Base de fabrication des bitumes de chaussées sur la section Sud de l'A39. Cliché P. Bérion.

Le degré d'impact sur les PME-PMI locales

En complément de cette analyse comptable, une enquête a été engagée dans le bassin lédonien auprès des PME-PMI intervenues à des titres divers pour le chantier A 39, afin de connaître l'impact réel de leur participation sur leur volume d'activités. Par-delà la diversité des situations, il ressort que les participations représentent globalement une part modeste (entre 5 et 10 %) du chiffre d'affaires des entreprises concernées. Cela tient pour partie aux difficultés que rencontrent les petites entreprises à obtenir des marchés importants (appels d'offres trop élevés, problèmes de savoir-faire technologique). Mais, par ailleurs, la stratégie des entreprises locales était aussi de ne pas délaissier leur clientèle traditionnelle, pour un travail forcément limité dans le temps et pour lequel il faudrait peut-être embaucher du personnel sur une courte durée. Aussi, le plus souvent, le chantier s'est traduit par un rôle d'appoint dans leur activité. Quelques établissements ont su néanmoins profiter des opportunités offertes par la construction de l'autoroute dans leur région. Bénéficiant de l'expérience acquise auprès des grands groupes du secteur des TP, certains ont pu s'intégrer à d'autres chantiers nationaux. Enfin, quelques entreprises se sont créées spécifiquement pour les besoins du chantier A-39.

Malgré l'intervention des majors nationaux, les retombées financières du chantier de l'autoroute A 39 sont globalement très importantes pour le tissu économique local. Mais cette manne se répartit entre une multitude de petites entreprises sans augmenter de façon significative leur chiffre d'affaires. Localement, la construction de l'A 39 a davantage contribué au maintien de l'activité, dans un contexte économique plutôt morose, qu'insufflé une véritable dynamique de croissance ■