

Les cantons desservis par l'ouverture en 1999 de la première section de l'autoroute A51 ont connu un dynamisme démographique plus fort que leurs voisins. L'évolution de l'emploi y a aussi été plus favorable. Les déplacements domicile-travail se sont amplifiés, mais pas forcément vers Grenoble et ils ne concernent pas plus les cantons desservis que les autres. Toutes ces évolutions ne peuvent cependant pas être imputées seulement à la nouvelle autoroute. D'autres phénomènes plus généraux comme les mutations des industries traditionnelles ou la tendance à la périurbanisation ont également joué un rôle.

Christophe Privas

Ce numéro de La Lettre-Analyses est téléchargeable à partir du site Internet www.insee.fr/rhone-alpes, à la rubrique « Publications ».

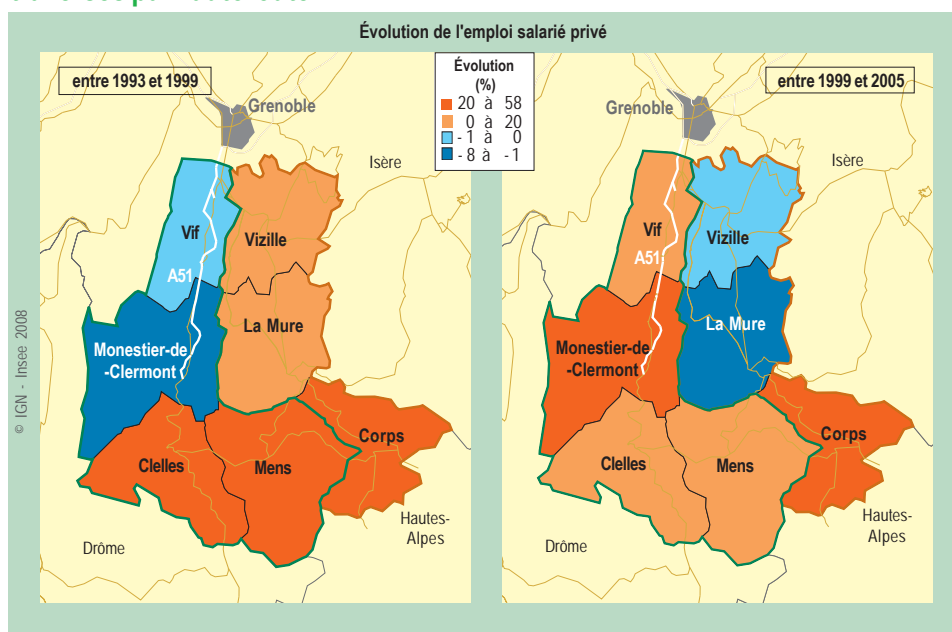
Mise en service de l'autoroute A51 au sud de Grenoble : des effets perceptibles mais d'ampleur limitée

L'autoroute A51 en cours de construction doit au final relier Marseille à Grenoble en passant par Aix-en-Provence, la vallée de la Durance et le Trièves. La partie sud reliant Marseille à Sisteron (128 km) est la plus ancienne. Le tronçon réalisé au départ de Grenoble a été ouvert, quant à lui, en deux étapes et prend le nom d'autoroute du Trièves. Une première section mise en service en 1999 relie la commune de Claix à Saint-Martin-de-la-Cluze (15 km). Cette partie est le début de l'autoroute A51 dans le prolongement de l'A480. Un péage est situé au sud de la commune de Vif. Une seconde section mise en service en 2007

poursuit cet ouvrage jusqu'au Col du Fau sur 11 km.

L'ouverture d'une infrastructure autoroutière peut être synonyme de développement démographique et économique pour les communes desservies. Une comparaison de la zone traversée par l'autoroute ("zone d'étude") avec une zone similaire qui n'est pas traversée par une autoroute ("zone de comparaison") permet de mettre en évidence cet éventuel phénomène. Dans le cas de l'autoroute A51, et afin de rester dans un périmètre proche de l'agglomération de Grenoble, les cantons de Vif, Monestier-de-Clermont, Clelles et Mens desservis

Une progression plus forte de l'emploi privé pour les cantons traversés par l'autoroute



Population en hausse dans la zone traversée par l'autoroute

par l'autoroute sont mis en perspective avec ceux de Vizille, La Mure et Corps, non desservis.

Ces deux zones présentent des caractéristiques proches. Leur population est du même ordre (environ 46 000 habitants en 2005) mais la répartition géographique est différente. Dans la zone d'étude, elle est plus concentrée au nord sur le canton de Vif, alors qu'elle est plus répartie entre les cantons de Vizille et La Mure pour la zone de comparaison. De même, l'emploi salarié, plus important dans la zone d'étude (environ 10 400 salariés en 2005 contre 6 500 dans la zone de comparaison), se concentre nettement dans le canton de Vif (90 %). Dans la zone de comparaison, les emplois salariés sont répartis entre le canton de Vizille (64 %) et celui de La Mure (34 %).

Le développement démographique et économique est plus prononcé pour la zone d'étude depuis 1999. La croissance de la population, et notamment celle due au solde migratoire, connaît une évolution plus favorable dans la zone traversée par l'autoroute. En effet, entre 1999 et 2005, la population du canton de Vif augmente plus rapidement (+8 %) que celle du canton de Vizille (+4 %) alors que c'était l'inverse entre 1990 et 1999. Avant l'ouverture de l'autoroute, la population des autres cantons de la zone d'étude progressait déjà de façon plus dynamique que les cantons de la zone de comparaison. Sur la période suivante, les écarts s'accroissent nettement entre ces derniers (Monestier-de-Clermont +17 % et Clelles/Mens¹ +14 % d'une part, La Mure +4 % et Corps +6 % d'autre part).

Ces évolutions démographiques ne peuvent cependant être totalement imputées à l'ouverture de l'autoroute. De nouveaux habitants se sont en effet installés entre 1999 et 2005 dans tous les cantons étudiés. Par ailleurs, les taux de solde migratoire des deux zones sont de plus en plus élevés au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Grenoble. Certes, ces variations relatives portent

sur des populations faibles, mais elles traduisent un mouvement général de périurbanisation de l'agglomération grenobloise.

Le dynamisme démographique de la zone de l'autoroute se conjugue à un développement économique plus prononcé. En effet, la hausse du nombre d'établissements et de salariés est aussi plus forte pour cette zone. De plus, l'augmentation du nombre d'établissements se réalise avec des créations d'emplois salariés soutenues dans la zone de l'autoroute, alors qu'elle se fait globalement sans création dans la zone de comparaison.

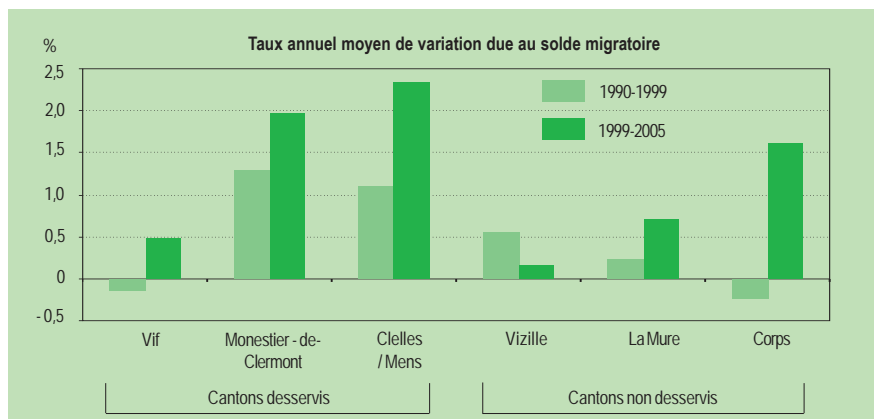
L'ouverture de l'A51 marque ainsi un changement par rapport aux tendances précédentes, surtout pour les évolutions d'emploi. Les évolutions du nombre d'établissements restent moins marquées. Déjà entre 1993 et 1999, le nombre d'établissements était en progression dans la zone d'étude alors qu'il baissait dans la zone de comparaison. À partir de 1999, le nombre d'établissements augmente dans chaque canton ; surtout dans le canton de Vif, et également, de façon légèrement moins importante, dans les cantons de Vizille et La Mure.

En revanche, les évolutions de l'emploi s'inversent. De 1993 à 1999, l'emploi était juste stable dans le canton de Vif (-0,2 %) et en légère baisse dans celui de Monestier-de-Clermont (-3,2 %), alors qu'il progressait dans les cantons de Vizille (+3,9 %) et de La Mure (+5,1 %). À partir de 1999, les cantons de la zone d'étude enregistrent une augmentation de l'emploi salarié. Le nombre de salariés du canton de Vif progresse en effet nettement (+10 %). Cette augmentation, certes sur des effectifs peu importants, est encore plus forte pour les cantons de Monestier-de-Clermont (+38,5 %) et de Clelles/Mens (+17,2 %). À l'inverse, les cantons de Vizille (-1 %) et La Mure (-8 %), dont l'emploi progressait lors de la période précédente, voient leurs effectifs salariés baisser. Mais là encore, toutes ces différences ne sont pas liées uniquement à la nouvelle autoroute. Les difficultés économiques de certains secteurs industriels (fermeture des mines à La Mure) ont également joué un rôle.

Pour l'ensemble des cantons, zone d'étude et de comparaison, l'augmentation du nombre d'établissements résulte du développement du secteur des services. La diminution des emplois industriels salariés dans la zone d'étude (qui représentent 60 % de l'emploi salarié en 1993 contre 40 % en 2005) est compensée par une hausse de l'emploi dans le secteur des services, et en particulier des services aux entreprises. La croissance de l'emploi qui accompagne l'ouverture de l'autoroute accélère ainsi les mutations économiques de l'appareil productif local. La zone de comparaison ne connaît pas le même phénomène : la structure de l'emploi en 2005 est relativement proche de celle de 1993.

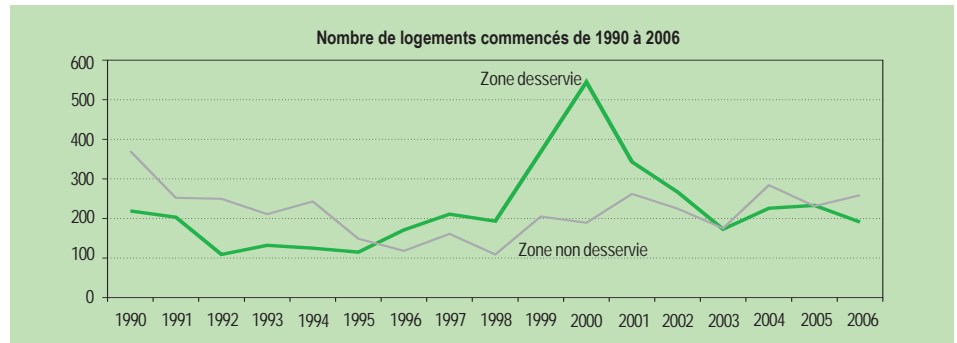
¹Pour des raisons techniques, ces deux cantons sont regroupés pour l'analyse.

Davantage d'arrivées à partir de 1999 dans les cantons desservis



Source : Insee

Pic de construction de logements en 2000 pour la zone desservie



Source : DRE - Sitadel

40 % d'emplois en plus dans la commune de Vif

Dans les activités caractéristiques du tourisme, cafés-restaurants, hôtels et campings, les établissements sont plus nombreux dans la zone proche de l'autoroute en 2005 (116 contre 104 en 1993), alors que c'est l'inverse dans la zone de comparaison (101 en 2005 contre 118 en 1993).

Localement, la commune de Vif est le moteur du dynamisme démographique et économique du canton et plus largement de l'ensemble de la zone autour de l'autoroute. En effet, la commune a gagné environ 1 800 habitants depuis 1990. Le taux d'évolution annuel moyen de la population y était déjà fort de 1990 à 1999 (+1,3 %) et il s'amplifie de 1999 à 2005 (+2,8 %). Cette hausse s'accompagne d'une forte progression du nombre de constructions de logements neufs entre 1999 et 2002, avec un pic en 2000. L'emploi salarié de la commune de Vif était lui aussi en forte augmentation entre 1993 et 1999 (+18,4 %), mais l'arrivée de l'autoroute et d'un échangeur sur la commune semble avoir encore intensifié son dynamisme (+40 % entre 1999 et 2005).

Peu d'effets d'anticipation

L'ouverture de la première section de l'autoroute en 1999, semble avoir ainsi favorisé le développement et l'attractivité d'une partie des communes directement desservies. Ce développement aurait pu s'amorcer dès l'annonce du projet d'autoroute par un effet d'anticipation. En effet, la population et les entreprises pouvaient avoir un intérêt à venir s'installer dans une zone prochainement bien desservie. Or, cet effet d'anticipation semble très limité : le nombre de logements commencés n'augmente pas sur la période qui précède juste l'ouverture.

L'autoroute a été mise en service au nord du canton de Monestier-de-Clermont en 1999. Ce canton enregistre une augmentation du nombre de logements commencés à partir de 2000, et hormis une chute en 2003, le niveau reste élevé jusqu'en 2005. Pour le canton de Vif, la plus forte évolution est constatée à partir de 1999, avec un pic en 2000, en lien avec l'évolution du plan d'occupation des sols de la commune de Vif. Parallèlement, l'évolution du nombre de logements neufs des cantons de la zone de comparaison a été relativement stable de 1990 à 2006 : c'est donc bien une fois l'ouverture du tronçon d'autoroute réalisée que le développement commence.

L'implantation des établissements suit la même logique : ceux-ci se sont installés une fois les infrastructures en service. Ainsi, le canton de Vif se caractérise par une forte augmentation du nombre d'établissements entre 1999 et 2006 (environ 200 établissements supplémentaires), alors que l'évolution était très faible sur les années précédentes (moins d'une dizaine). Le canton de Vizille connaît lui aussi un certain dynamisme sur la dernière période (environ 100 établissements supplémentaires) après avoir perdu des établissements auparavant. Mais cette évolution est nettement inférieure à celle du canton de Vif. Ce n'est donc qu'à partir de 1999 qu'interviennent les progressions de logements comme d'établissements pour la zone proche de l'autoroute.

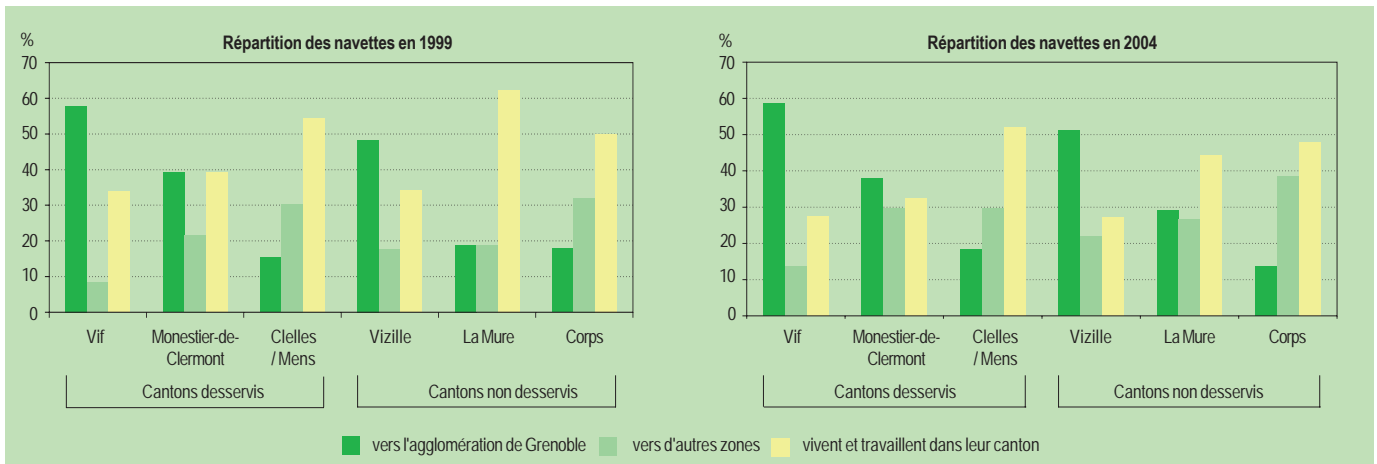
L'ouverture de l'autoroute A51 et le développement démographique et économique qui en résulte pourraient avoir un effet amplificateur sur les flux de déplacements domicile-travail, notamment vers l'agglomération de Grenoble.

Globalement entre 1999 et 2004, la mobilité a plutôt tendance à s'accroître sur l'ensemble du périmètre de l'A51 mais aussi sur la zone de comparaison. Ce comportement est même particulièrement marqué pour le canton non desservi de La Mure où la part des actifs sortants pour travailler (sur l'ensemble des actifs résidant dans le canton) passe de 38 % en 1999 à 56 % en 2004. Cette forte augmentation s'explique sans doute en partie par la baisse de l'emploi sur ce territoire. Dans le même temps, la part des actifs sortant des cantons de Vif et Vizille pour travailler évolue sensiblement de la même manière : elle passe d'environ 65 % en 1999 à 73 % des actifs en 2004.

Pour autant, l'agglomération de Grenoble² n'attire pas beaucoup plus les salariés des communes situées autour de l'A51 qu'en 1999. Dans un contexte général d'augmentation des déplacements, le développement économique des zones desservies par l'autoroute, en offrant plus d'emplois localement, ralentit la croissance des navettes domicile-travail vers Grenoble. En revanche, l'agglomération attire davantage les actifs des

²Pour cette étude, on a exclu de l'agglomération de Grenoble (au sens de l'unité urbaine délimitée par l'Insee au RP1999), les communes de Pont-de-Claix, Claix et Varcis-Allières-et-Risset qui font partie de la zone desservie.

La part des navettes vers Grenoble augmente peu dans les zones proches de l'autoroute



Source : Insee - DADS

cantons de la zone de comparaison. Même si la majorité des salariés des cantons de Vif et Vizille partent travailler dans l'agglomération de Grenoble, cette part progresse plus entre 1999 et 2004 pour le canton de Vizille et encore plus pour celui de La Mure que pour celui de Vif. Dans le même temps, la part des salariés du canton de Monestier-de-Clermont allant travailler dans l'agglomération grenobloise est en baisse. L'ouverture de l'autoroute n'est donc pas nécessairement un élément accélérateur des déplacements vers l'agglomération principale. Pour le canton de Monestier, l'augmentation des déplacements domicile-travail se fait soit vers d'autres zones proches comme le canton d'Eybens, de Vif ou de Saint-Martin d'Hères, soit lointaines y compris hors du département de l'Isère. L'augmentation notable de l'emploi sur les cantons

de Vif et Monestier-de-Clermont permet sans doute aussi aux actifs d'occuper des emplois plus proches de leur lieu de résidence.

L'ouverture de la première section de l'autoroute en 1999 s'est ainsi accompagnée d'un dynamisme démographique conjugué à un développement économique plus prononcé des cantons directement desservis. Néanmoins, les effets locaux propres liés à l'ouverture de l'autoroute ne peuvent pas être isolés des multiples causes qui influent sur les évolutions du territoire.

Concernant les navettes domicile-travail, l'autoroute n'entraîne pas nécessairement une augmentation des déplacements vers le cœur d'agglomération. En particulier, pour la zone desservie, la croissance de l'emploi local limite l'effet de la meilleure accessibilité de l'agglomération grenobloise. ■

Méthodologie

Les données sur la population sont issues des recensements de la population pour les années 1990 et 1999 et des enquêtes annuelles de recensement pour 2005. Les estimations de population présentées ici pour l'année 2005 sont extrapolées à partir des données collectées lors des enquêtes de 2004, 2005, 2006 et 2007. Les communes recensées en 2008 n'ont pu être intégrées que dans une partie de l'étude sur la population (Monestier-de-Clermont, Monestier-du-Percy, Saint-Martin-de-Clelles, Notre-Dame-de-Mésage, Saint-Pierre-de-Mésage, Saint-Michel-en-Beaumont, Nante-en-Ratier, Saint-Honoré).

Les données sur l'emploi proviennent de l'Unedic, sur le champ des salariés du secteur privé, hors agriculture.

Les données relatives aux déplacements domicile-travail sont issues des DADS pour l'année 2004 et du RP 1999 ramené au champ DADS pour l'année 1999, soit "l'essentiel des secteurs privés et semi-publics". La source n'inclut donc ni les non-salariés, ni les agents de l'État. La comparaison entre les deux périodes doit être réalisée avec précaution. Même en ramenant les deux années à des champs relativement identiques, la méthode de collecte et les concepts sont différents et peuvent expliquer des écarts. Compte tenu de ces réserves, il faut donc être prudent sur l'interprétation des données en valeur absolue, et s'intéresser surtout aux grandes tendances observées.

INSEE Rhône-Alpes

165, rue Garibaldi - BP 3184
69401 Lyon cedex 03
Tél. 04 78 63 28 15
Fax 04 78 63 25 25

Directeur de la publication :
Vincent Le Calonnec

Rédacteur en chef :
Lionel Espinasse

Pour vos demandes d'informations statistiques :

- site www.insee.fr
- n° 0 825 889 452 (lundi à vendredi de 9h à 17h, 0,15 € la minute)
- message à insee-contact@insee.fr

Dépôt légal n° 1004, novembre 2008

© INSEE 2008 - ISSN 1165-5534

Pour en savoir plus

- "Déplacements domicile-travail : des liens avec l'Agglomération grenobloise très différents selon les territoires", Insee Rhône-Alpes, *La lettre Analyses* n°96, octobre 2008
- "L'Agglomération lyonnaise attire 102 000 salariés de son territoire métropolitain", Insee Rhône-Alpes, *La Lettre Analyses* n°91, juin 2008
- "Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation", *Insee Première*, n°1129, mars 2007