

Janvier 1989

LA VALORISATION ECONOMIQUE DES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

**Yves HUART
Georges GAC
Véronique Chataneau**

MINISTERE DES TRANSPORTS ET DE LA MER

**OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS
55 RUE BRILLAT SAVARIN 75013 PARIS - TELEPHONE 45 89 89 27**



SOMMAIRE

Sommaire	p. 1
Avant-propos	p. 3
Introduction.	p. 4
1. Pourquoi valoriser les Infrastructures de transport ?	p. 6
1.1. Les effets positifs sur le développement local ne sont pas automatiques.	p. 7
1.2. La nécessité des actions d'accompagnement.	p. 8
1.3. L'incidence des mutations institutionnelles.	p. 9
2. La mise en oeuvre des mesures d'accompagnement.	p. 10
2.1. Les acteurs en présence.	p. 10
2.2 . Le rôle des différents acteurs	p. 10
2.3. L'importance des études préalables.	p. 14
2.4. Le financement et l'exploitation des équipements.	p. 16
3. Les actions d'accompagnement	p. 18
3.1. Les zones d'activité.	p. 19
3.2. Les mesures d'accueil des entreprises.	p. 23
3.3. Les aides financières ou fiscales.	p. 25
3.4. Le tourisme et les loisirs.	p. 26
3.5. Les opérations immobilières, l'aménagement urbain.	p. 31
3.6. La promotion de la ville, de la région, de l'infrastructure.	p. 34
3.7. La réalisation d'infrastructures de rabattement.	p. 36
3.8. La modification de services locaux de voyageurs.	p. 37
3.9. La réalisation de complexes routiers.	p. 39
Conclusion.	p. 41
annexe1 : synthèse bibliographique sur les effets socio-économiques des infrastructures de transport.	p. 43

annexe 2 : fiches exemples.	p. 53
- Les Ruralies : une aire de repos ... pas comme les autres	p. 54
- Niort : lorsque le dynamisme rime avec la réussite	p. 61
- Reims : lorsque les choix de développement permettent de lutter contre l'attraction parisienne.	p. 66
- Un projet pour l'Allier : étude d'une démarche.	p. 71
-Vendôme : comment valoriser le TGV .	p. 74
- Le port fluvial de Strasbourg : le choix de la diversification et de la pluri-modalité.	p. 79
- En phase avec le Plan Routier Breton : le port de Roscoff	p. 84
- Un exemple à ne pas suivre : X...	p. 90
- Le nouvel aménagement du Port d'Ajaccio.	p. 92
 annexe 3 : fiches-bilan.	 p. 92
L'autoroute et la RN 10 en Poitou-Charentes.	p. 93
Les autoroutes A11 et A81 en Sarthe.	p. 95
Les effets de l'autoroute sur Chambéry et sa région.	p. 97
L'autoroute A 72 Clermont-Ferrand-St-Etienne	p. 99
L'autoroute A81 en Mayenne.	p. 100
Les effets de la réalisation de divers tronçons autoroutiers.	p. 102
L'autoroute Genève-Lausanne.	p. 104
Les autoroutes allemandes.	p. 105
Les investissements routiers réalisés en Bretagne.	p. 106
Le TGV Sud-Est.	p. 108
Les voies ferrées à grande vitesse au Japon.	p. 111
La moselle canalisée.	p. 113
L'Oise canalisée et la Basse-Seine.	p. 115
Influence des investissements d'infrastructure sur Caen	p. 116
L'influence des infrastructures sur le canton de Nidwald en Suisse.	p. 118
Les enquêtes sur les motivations d'implantations industrielles.	p. 120
L'autoroute A7 entre Lyon et Marseille.	p. 124
Lepont sur la Severn en Grande-Bretagne.	p. 125
 Annexe 4 : les effets directs des autoroutes : fiscalité et emploi.	 p. 127
 Références bibliographiques.	 p. 131

AVANT-PROPOS

Cette étude a été partiellement réalisée dans le cadre d'un groupe de travail du Conseil Général des Ponts et Chaussées par l'Observatoire Economique et Statistique des Transports et la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale. Le présent rapport diffère néanmoins du rapport final du Groupe de Travail du Conseil Général des Ponts, certaines parties lui ayant été rajoutées.

Que toutes les personnes ayant participé à l'élaboration de ce rapport soient ici remerciées, en particulier :

- Les Elus Locaux et organismes divers ayant eu l'obligeance de répondre à l'enquête réalisée à l'occasion de cette étude et de fournir de la documentation sur les actions menées localement.
- M. Bessat (Assemblée Permanente des Chambres De Commerce et d'Industrie) et le Général Sichler (Union des Offices de Transport).
- L'ensemble des membres du Groupe de Travail.

La rédaction de ce rapport a été assurée par Georges GAC (O.E.S.T.), Yves HUART (O.E.S.T.) et Véronique CHETANEAU (D.A.T.A.R.).

INTRODUCTION

Les décisions prises ces dernières années pour l'extension des réseaux de transport, en particulier les réseaux autoroutiers et T.G.V., vont apporter des améliorations significatives des conditions de desserte des villes et des régions françaises. Les décideurs locaux attendent beaucoup de ces liaisons nouvelles pour le développement local ; mais ils s'interrogent sur les stratégies à adopter pour que ces investissements aient des retombées positives sur l'économie locale.

Au cours du deuxième trimestre 1988, une enquête a été menée auprès de responsables locaux d'horizons divers concernés par le passage d'une nouvelle infrastructure de transport . Le questionnaire portait sur la démarche suivie localement pour valoriser l'infrastructure, sur les mesures d'accompagnement mises en oeuvre, sur les effets attendus ou observés. L'objectif de l'enquête était de tirer des enseignements , afin d'être à même de proposer aux responsables locaux de l'aménagement des suggestions pour tirer le mieux possible parti de l'infrastructure. 400 questionnaires ont été envoyés à des Elus Locaux, à des Chambres de Commerce et d'Industrie, Chambres de Métiers, Chambres d'Agriculture, Comités d'Expansion, Directions Régionales de l'Equipement, Comités Régionaux et Départementaux de Tourisme, Agences d'Urbanisme, l'Office National de la Navigation et quelques autres organismes. Ils ont donné lieu à 139 réponses, dont 64 portant sur des réalisations de mesures d'accompagnement, et 75 sur des projets de mesures d'accompagnement. Les infrastructures concernées sont principalement des autoroutes , des lignes TGV , plus rarement des aéroports , ports ou voies d'eau , des infrastructures ferrées hors TGV, des routes ou rocades.

Le résultat d'études monographiques menées localement et des recherches bibliographiques, mais surtout, l'exploitation des réponses à ce questionnaire ont permis d'élaborer ce document.

Il a pour objectif :

- 1- De proposer aux responsables locaux un certain nombre de recommandations sur des démarches possibles, pour leur permettre de valoriser concrètement une

infrastructure de transport.

- 2- De faire des suggestions sur les actions d'accompagnement qu'il est possible de mettre en oeuvre, et la manière de les mettre en oeuvre.
- 3- D'illustrer ces propos par un certain nombre d'exemples significatifs et représentatifs des diverses situations rencontrées.

L'étude comporte plusieurs volets :

1. L'étude méthodologique et les actions envisageables, illustrées d'une trentaine d'exemples.
2. Une synthèse bibliographique des connaissances sur les effets socio-économiques des infrastructures de transport. (annexe 1)
3. Une dizaine de "fiches-exemples" regroupant chacune un exemple significatif traité de manière très détaillée. (annexe 2)
4. Une vingtaine de "fiches-bilan" effectuant pour chacune d'entre-ellele bilan des effets socio-économiques observés lors de la construction d'une infrastructure nouvelle. (annexe 3)

Il convient à ce niveau d'effectuer une mise en garde sur la lecture qui doit être faite de ce document . *Il ne s'agit pas d'un guide directif* montrant du doigt la marche à suivre, mais d'une sorte de "*check-list* " de l'ensemble des points sur lesquels il est possible de réfléchir et d'agir . L'étude s'intéresse à tous les modes de transport (route, rail, infrastructures portuaires et aéroportuaires) . Cependant, le cas des ports de plaisance, infrastructures d'un type particulier, n'est pas traité. On notera d'autre part que l'étude est limitée aux infrastructures interurbaines.

1. POURQUOI VALORISER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ?

Les effets résultants de l'arrivée d'une nouvelle infrastructure de transport, quelle qu'en soit la nature (routière ou autoroutière, ferrée, aéroportuaire, portuaire), et d'une manière générale, l'amélioration de l'offre de transport, peuvent être décomposés de la manière suivante :

a) Les effets directs .

- Effets micro-économiques : notamment le gain de temps, l'amélioration des conditions de sécurité, l'amélioration du confort ou de la qualité de service, la réduction du coût du transport, l'économie de fonctionnement. Ils se traduisent par des changements dans le comportement des usagers , tant pour les déplacements privés, pour les déplacements d'affaire, que pour les flux de marchandises.
- Effets macro-économiques : il s'agit des effets résultants des dépenses effectuées dans les différents secteurs de l'économie lors de la construction de l'infrastructure de transport puis de son exploitation : on trouvera à ce propos en annexe 3 des repères précis sur le nombre d'emplois créés par un chantier d'autoroute et par son exploitation, ainsi que sur les retombées fiscales correspondantes.

b) Les effets indirects.

Les grandes infrastructures de transport sont de nature à modifier leur environnement socio-économique :

- effets sur l'environnement, nuisances.
- réorganisation de l'espace .
- relocalisation des activités , développement de certaines d'entre-elles, avec toutes les conséquences associées sur l'économie : emploi, démographie, localisation de l'habitat, transformations sociales ...

La recherche d'effets structurants positifs sur l'aménagement du territoire figure donc

parmi les principaux critères de choix des investissements en infrastructure de transport, en plus de l'amélioration des conditions de transport.

(cf aussi annexe 1 pour davantage de détails sur les effets socio-économiques des infrastructures de transport.)

1.1. LES EFFETS POSITIFS SUR LE DEVELOPPEMENT LOCAL NE SONT PAS AUTOMATIQUES.

Une idée trop fréquemment répandue veut qu'une nouvelle offre de transport favorise automatiquement le développement des régions desservies, lui apportant richesse et prospérité, partant du principe que l'amélioration de la productivité des entreprises pour lesquelles une bonne desserte en transports est un facteur important va se diffuser dans l'ensemble de l'économie par le biais des relations interindustrielles. On sait aujourd'hui que cette hypothèse est par trop optimiste. Cependant, dans l'état actuel des connaissances, et malgré des recherches poussées dans ce domaine, on ne sait pas bien anticiper les effets d'une nouvelle infrastructure sur le développement local :

- Les relations de cause à effet entre le développement et l'infrastructure sont difficiles à mettre en évidence
- Les observations ne se généralisent pas d'un cas sur l'autre.

Pour les infrastructures routières, on observe généralement un surcroît de dynamisme le long des voies nouvelles. Certaines communes en bénéficient plus que d'autres : les mieux situées, les plus grandes, les plus dynamiques ; d'autres peuvent au contraire voir leur situation économique stagner ou régresser : Il arrive que le système de transport accentue les déséquilibres entre régions d'inégal développement . Pour les trains à grande vitesse, les responsables locaux redoutent "l'effet de pôle" : l'attraction de l'agglomération parisienne et renforcement de son rôle.

Le passage des infrastructures de transport apparaît fréquemment comme une condition nécessaire au développement d'une région, mais il n'est pas une condition suffisante.

1.2. LA NECESSITE DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT.

L'arrivée d'une infrastructure nouvelle apparaît comme une opportunité unique de développement. Si le développement n'est pas automatique, par contre, des actions spécifiques d'accompagnement, judicieusement choisies, permettent selon le cas, d'accélérer le processus de développement, de ralentir le déclin. Lorsque des effets négatifs de l'infrastructure sont à redouter, les mesures d'accompagnement peuvent permettre de les combattre.

Nous reviendrons longuement dans la suite du travail sur le type d'actions pouvant être menées, mais, d'ores et déjà, nous pouvons citer celles qui ont été les plus fréquemment mentionnées dans les réponses au questionnaire :

- Promotion de l'image de la ville, de la région.
- Création ou valorisation de zones d'activités industrielles, artisanales ou tertiaires.
- Mesures d'accueil des entreprises, notamment promotion, aides financières.
- Création ou valorisation de complexes routiers.
- Opérations immobilières, aménagement urbain.
- Réalisation d'équipements de loisir, création de produits touristiques.
- Réalisation d'infrastructures de rabattement.
- Modification des services régionaux ou locaux de transport de voyageur.

Il y a une incontestable prise de conscience récente des décideurs locaux sur la nécessité des mesures d'accompagnement. Mais cette prise de conscience est encore insuffisante. Comme le remarque le Président d'un comité Comité d'Expansion consulté à l'occasion de l'enquête : "les actions d'accompagnement m'apparaissent une nécessité absolue. Cette position n'est malheureusement pas partagée par tous les élus qui croient que l'autoroute c'est automatiquement ... la richesse."

Les résultats de l'enquête ont montré l'efficacité des mesures d'accompagnement : dans la grande majorité des cas où des actions concrètes ont été menées, les retombées sur l'économie locale et sur l'emploi ont été positives. En outre, si aucune action n'est menée, le "potentiel de richesse" que représente l'infrastructure échappera totalement à la région ... et d'autres, les collectivités voisines, qui auront mieux su s'y prendre, en profiteront.

Il est souhaitable que les mesures d'accompagnement soient prises le plus tôt possible de manière à ce que les usagers fassent "l'apprentissage" de l'usage des équipements

complémentaires en même temps que celui de l'infrastructure. Mais "il vaut mieux tard que jamais" : même tardives, les mesures sont efficaces .

Notons également que le fait de mener des actions d'accompagnement est un travail de longue haleine, dont tous les efforts ne se font pas sentir dans les années qui suivent la mise en service, mais bien plus tard, avec parfois dix ou vingt années de recul , lorsque les habitudes des usagers vis à vis de l'infrastructure et des équipements mis en service pour "l'accompagner" sont définitivement établis.

1.3.- L'INCIDENCE DE LA DECENTRALISATION.

Les nouvelles attributions données aux collectivités territoriales par la loi de décentralisation et leur affranchissement de la tutelle administrative ont sans doute aidé à la prise de conscience par les décideurs locaux de leurs responsabilités et de leurs possibilités en matière de développement économique régional et local, en particulier en ce qui concerne les mesures d'accompagnement qui nous intéressent. La plupart d'entre elles sont en effet maintenant du ressort des collectivités territoriales, ce qui n'était pas toujours le cas auparavant.

2. LA MISE EN OEUVRE DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT.

2.1. LES ACTEURS EN PRESENCE .

Plusieurs acteurs sont susceptibles d'être concernés par la mise en valeur d'une infrastructure :

- Les collectivités territoriales : communes ou regroupements de communes (districts, communautés urbaines, syndicats intercommunaux ...), départements, régions.
- Les agents économiques institutionnels : chambres consulaires (Chambres de Commerce et d'Industrie, Chambres de Métiers, Chambres d'Agriculture), Comités d'Expansion, Comités Départementaux ou Régionaux de Tourisme.
- Selon le type d'infrastructure, des organismes divers tels que : Sociétés d'Autoroutes, Ports Autonomes, SNCF, Autorités Organisatrices de Transport...
- Des organismes créés spécifiquement pour la valorisation de l'infrastructure : associations, comités de pilotage ...
- Sociétés d'économie mixte, investisseurs privés des transports, de l'industrie, du tourisme, de l'hôtellerie, de l'immobilier...
- Différents services techniques à statuts divers travaillant pour les collectivités : Directions Départementales de l'Équipement, Directions Régionales de l'Équipement, agences d'urbanisme, bureaux d'études.
- Des équipes universitaires, des chercheurs.

2.2. LE ROLE DES DIFFERENTS ACTEURS.

En fonction de leurs attributions , les différents acteurs ont vocation à intervenir à différents niveaux : initiative, maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'oeuvre, études, éventuellement

l'exploitation ... Mais il est difficile de définir simplement le rôle de chacun d'entre-eux : il n'existe pas de règle générale. Une opération d'aménagement du territoire est par nature une opération dans laquelle les rapports de force sont toujours complexes, et le degré d'implication des diverses parties plus ou moins fort. Cependant, dans le cas d'actions d'accompagnement d'infrastructures de transport, certaines remarques s'imposent :

a. L'Initiative.

L'initiative de l'action d'accompagnement est du ressort des responsables locaux de l'aménagement : les Elus et les agents économiques institutionnels, en particulier les Chambres Consulaires, doivent être les promoteurs de telles initiatives .

S'il est logique qu'ils soient , par leurs fonctions, les premiers concernés par la valorisation des infrastructures, bien entendu, ils n'ont pas l'exclusivité des initiatives. Dans de nombreux cas rencontrés, l'initiative est revenue à d'autres partenaires, parmi ceux de la liste citée précédemment.

b. La détermination des acteurs.

Les réponses au questionnaire ont permis de mettre en évidence l'importance de la motivation des personnes à l'origine du projet de valorisation de l'infrastructure, et la nécessité de persévérance dans la recherche de résultats. La motivation des acteurs crée une dynamique nécessaire pour faire démarrer les réflexions, qui étape par étape, aboutiront à des résultats concrets.

L'absence de prise en main très ferme des opérations par un ou plusieurs responsables locaux des opérations se traduit souvent par des résultats médiocres. Dans bien des cas, c'est l'entêtement d'une seule personne ou d'un partenaire qui joue le rôle de leader, qui a permis d'aboutir à des réalisations parfois très importantes . M. ... nous écrit : "dans l'évolution du monde moderne, la permanence de l'action est un facteur de réussite certain . La ténacité est un des moyens le plus sûr pour faire aboutir les projets."

c. la concertation entre partenaires

L'enquête a montré clairement la nécessité d'une large concertation entre les acteurs. Il n'est pas souhaitable qu'une seule institution mène son projet de manière isolée, mais au contraire que les partenaires politiques et économiques concernés coopèrent et se mobilisent. une concertation efficacement menée permet la concentration de moyens humains, techniques,

financiers, ainsi que la mise au point d'une stratégie globale de valorisation de l'infrastructure. Remarquons , *et cela est important*, que l'arrivée d'une infrastructure nouvelle a un côté événementiel qui crée un climat favorable à la concertation.

L'objectif de concertation n'est en rien contradictoire avec la remarque qui précède, sur l'intérêt qu'une personne ou un partenaire joue le rôle de leader : rien n'empêche "un leader" de mener l'opération, dans l'entente avec les autres partenaires.

d. La coordination des projets.

Une infrastructure de transport nouvelle transforme l'espace à un niveau géographique assez grand suivant son importance : départemental, régional, voire inter-régional. Il convient donc en quelque sorte que les projets de mesures d'accompagnement soient "à la même échelle" , au sein d'une stratégie de développement qui dépasse largement le cadre local de la commune. Les projets doivent avoir une cohérence spatiale. L'émiettement est la principale cause d'échec des mesures d'accompagnement. Ainsi, il est clair que si pour valoriser le passage d'une nouvelle autoroute, chaque commune traversée décide de créer sa propre zone d'activité, les risques d'échec sont plus élevés que si l'aménagement est coordonné entre l'ensemble des collectivités. Il est vrai que les lois de décentralisation rendent difficile la mise en cohérence de l'ensemble des projets dans la mesure où les centres de décision sont éclatés.

La condition de coordination est bien sûr difficile à gérer, compte tenu des intérêts en jeu pour les collectivités qui souhaitent toutes voir les activités s'installer sur leur territoire et non sur celui de la voisine. Cela pourra paraître un vœu pieux pour certains. Mais un réel effort d'entente doit être fait, il convient de privilégier l'intérêt régional sur l'intérêt local . Certains élus proposent pour atteindre cet objectif, d'établir une péréquation des recettes fiscales entre collectivités, via la mise en place éventuelle d'une structure juridique adaptée, syndicat intercommunal par exemple. Une personne enquêtée nous a donné la conclusion suivante au questionnaire : "faire preuve de volonté de coordination sur un objectif de développement coordonné de niveau régional est remarquable et ceci est un précieux et irremplaçable préalable".

e. Le rôle de l'Etat.

C'est l'Etat qui le plus souvent finance et fait réaliser les grandes infrastructures, et reste donc souvent un interlocuteur obligé, pour la conception, la réalisation et la planification, par l'intermédiaire des DDE, DRE, ou de services spécialisés tels la DATAR. S'il est moins omniprésent que par le passé, il peut être amené à jouer un rôle plus important dans certaines circonstances :

- L'évaluation de l'impact des infrastructures.
- Le financement de certaines mesures d'accompagnement lorsqu'elles peuvent entrer dans le cadre des orientations de la planification de l'Etat. (cf paragraphe 2.4).
- Le rôle de coordination dans le cas où l'infrastructure traverse plusieurs régions et où les mesures d'accompagnement nécessitent une planification à une échelle inter-régionale.

Il est souhaitable que les responsables de l'aménagement interviennent plus en amont au niveau de la conception de l'infrastructure et non après de manière à ce que les mesures d'accompagnement et l'infrastructure soient pensées ensemble. Ils pourraient ainsi, le cas échéant, influencer sur le choix des tracés et des points d'accès à l'infrastructure.

f. La création d'organismes spécifiques.

La réalisation d'actions d'accompagnement donne fréquemment lieu à la création d'organismes spécifiques, intervenant selon le cas, à différents niveaux.

Il s'agit de regroupements de statuts juridiques divers : organismes de coopération intercommunale, associations, syndicats mixtes regroupant le plus fréquemment les collectivités locales et les Chambres Consulaires, des Sociétés d'Economie mixte, etc ... créés par les divers acteurs pour les besoins de la cause .

De tels regroupements permettent de gérer les opérations au sein d'une structure unique dans laquelle les différents acteurs se reconnaissent. Ils témoignent d'une volonté de coopération des acteurs et de coordination des projets, évitant sans doute des conflits partisans. Ils présentent en outre l'intérêt de mettre l'investisseur potentiel en contact avec un interlocuteur unique.

Leurs attributions sont également variables suivant le cas. Il peut s'agir :

- D'organismes "fédérateurs" facilitant la concertation, permettant plus aisément la mise en place d'un projet commun.
- D'organismes chargés de réaliser, d'exploiter, ou de gérer les équipements au nom des diverses parties prenantes.

Ainsi, pour assurer le succès de l'aménagement d'un poste car-ferry à Caen, les autorités locales, fortement mobilisées, ont créé un comité de coordination (regroupant la Ville de Caen, le Conseil Général du Calvados, la ville d'Ouistreham, l' Equipement, la CCI, et une compagnie maritime privée) et une Société d'Economie Mixte dont le capital est détenu par la Ville de Caen , le Conseil Général , la CCI de Caen , la compagnie maritime, d'autres entreprises et des

banques . L'objectif de la SEM était d'acquérir et financer le bateau affecté à la ligne Ouistreham-Portsmouth.

2.3.L'IMPORTANT DES ETUDES PREALABLES.

La réalisation d'études préalables est indispensable. Trop souvent, des actions sont menées sans études préalables ! Les actions menées, au coup par coup, risquent alors de manquer de cohérence par rapport à une stratégie globale de développement. En outre, la conception des opérations peut se révéler inadaptée aux potentialités actuelles et futures. Le Président d'une Agence d'Urbanisme et d'Aménagement nous écrit : "s'entendre sur la base d'études préalables et d'aide à la décision pour réussir à bâtir loyalement un programme d'actions concrètes et partagées avec un esprit d'ouverture et un souci de développement régional semble bien être la clef de la réussite. "

Les études préliminaires pourront s'appuyer sur des études pré-existantes, les études d'impacts de l'infrastructure, sur les Schémas Directeurs d'Aménagement, faire l'objet de consultations diverses, voire d'enquêtes auprès des responsables locaux, entreprises, consommateurs... L'aire d'étude doit être définie de manière assez large : elle doit comprendre toutes les zones où l'influence de l'infrastructure se fera probablement sentir - même s'il est difficile de les prévoir à priori - . La réalisation d'études préalables suppose la mise en place de structures de réflexion, de groupes de travail.

Voici les principaux points qu'il nous semble important d'aborder dans les études préalables :

a. Premier stade : diagnostic.

- les points faibles pour lesquels une intervention est nécessaire.
- Les potentialités locales sur lesquelles les actions mises en oeuvre pourront s'appuyer.

Ce constat doit être fait sans complaisance : il est inutile de chercher à valoriser des potentialités médiocres, de se cacher les handicaps qui entraveront la mise en valeur des potentialités reconnues. Le bilan de l'existant peut concerner :

- L'espace environnant : ressources naturelles, sites touristiques, l'espace rural et l'espace

urbain.

- Les hommes : population, emploi, formation.
- L'économie : l'activité par secteur : primaire, secondaire, tertiaire.
- Les infrastructures et les flux de transport, prenant en compte notamment la nouvelle infrastructure .

Il doit permettre de mettre en évidence les potentialités locales, sur lesquelles les actions mises en oeuvre devront s'appuyer. Parmi les "potentialités locales" susceptibles d'être valorisées :

- La proximité d'un tissu urbain riche.
- La proximité d'un tissu industriel développé.
- Valorisation du caractère intermodal des transports. (possibilités d'échange entre route, fer, air, eau)
- Position à un noeud de communication
- La présence d'universités, de centres de recherche, de formation.
- La disponibilité en main d'oeuvre qualifiée.
- Un secteur tertiaire développé, notamment les services aux entreprises.
- Le potentiel touristique.
- Les potentialités techniques du terrain ou du lieu.
- Les ressources naturelles et agricoles.
- La prise en compte de la dimension Européenne (ouverture de nouveaux marchés, installation d'entreprises étrangères, captage de flux internationaux)
- Région ou site agréable à vivre.

b.deuxième stade : la sélection des actions d'accompagnement.

Des premières orientations peuvent être retenues à l'issue de la première phase. Il est souhaitable , dans un premier temps, que les actions proposées soient relativement variées et nombreuses, de manière à permettre le débat entre les partenaires sur l'opportunité des choix à faire.

Des études plus ciblées (faisabilité technique, études de marché) peuvent alors être entreprises, et des montages financiers proposés pour les différentes actions envisagées. Les responsables locaux ont ainsi une certaine "marge de manoeuvre" : ils peuvent éliminer les projets les moins pertinents et effectuer, finalement, le choix des actions à mener. Il convient aussi de tenir compte des expériences semblables à celles envisagées déjà réalisées dans d'autres régions .

Les personnes ayant été confrontées au problème de la valorisation des infrastructures mettent en exergue un certain nombre de remarques :

- Il est primordial de concentrer les énergies sur quelques objectifs précis, les ressources financières étant toujours limitées. Il convient d'éviter le saupoudrage.
 - Il faut néanmoins essayer de garder dans la mesure du possible beaucoup de souplesse dans la réalisation des investissements .
 - être réaliste : il faut se méfier de projets trop grandioses et ne pas surestimer les effets de l'infrastructure. Il faut "prendre des risques mais calculés" (M. ... , secrétaire Général d'une CCI .). Le **volume** des actions menées doit être en adéquation :
 - avec la taille de l'agglomération.
 - avec la variation de la qualité de desserte.
 - La maîtrise foncière : les collectivités locales ont intérêt à effectuer très tôt la recherche de terrains et à adopter une politique de réservation foncière, ceci afin d'éviter des retards, pour permettre l'extension des équipements si la demande le rend nécessaire , pour parer au phénomène de plus-values.
 - La maîtrise de la durée, de la programmation des investissements, du suivi des opérations, dans la mesure où les acteurs locaux sont directement impliqués financièrement.
 - La nécessaire évaluation des réalisations, qui consiste à établir a posteriori ou à des
- Dans la fiche-exemple "un projet pour l'Allier", on trouvera le contenu des études préalables effectuées dans un cas concret .

2.4 LE FINANCEMENT ET L'EXPLOITATION DES EQUIPEMENTS.

Nous n'aborderons pas le problème de la construction des équipements : celle-ci fait partie des compétences habituelles des partenaires locaux, pour lesquels ils ont déjà un savoir faire largement éprouvé.

Le financement des actions d'accompagnement est le plus souvent recherché par l'organisme ou la personne qui joue le rôle de leader. L'organisme financeur peut être unique : cas d'opérations de promotion ne mettant pas en jeu des dépenses considérables, d'infrastructures de rabattement entrant dans le domaine de compétence de telle ou telle collectivité territoriale, d'actions assurées d'un retour financier au moins partiel. Mais le plus souvent, il est fait appel à un co-financement, qui facilite la réunion des fonds nécessaires. Ce cofinancement peut se faire :

- par l'appel à un organisme de coopération spécifique à l'action d'accompagnement ou non, tel que syndicat intercommunal, syndicat mixte, société d'économie mixte.
- par entente directe entre les différents partenaires, concrétisée par délibération officielle, accord écrit, convention ou contrat.

Le maître d'ouvrage de l'infrastructure principale peut figurer parmi les organismes participant au financement, principalement lorsque l'action d'accompagnement est de nature à accroître le trafic sur cette infrastructure . Ceci s'est pratiqué notamment pour des infrastructures ou services de rabattement. . Il faut noter que les statuts de certains organismes tels que les Sociétés d'Economie Mixte concessionnaires d'autoroutes peuvent limiter leur champs d'action au niveau des mesures d'accompagnement.

Des contributions privées peuvent être trouvées dans certains cas : participation des professionnels des transports ou du tourisme aux actions qui les concernent (complexes routiers, équipements et produits touristiques), de promoteurs pour les opérations d'aménagement urbain ou immobilier, de banques. En outre, les privés sont pour certaines actions les clients achetant ou louant tout ou partie des installations réalisées.

Pour certains types d'actions d'accompagnement, les maîtres d'ouvrage locaux peuvent recevoir des aides de l'Etat dans le cadre de ces interventions habituelles . Certains fonds peuvent par ailleurs intervenir : Fonds Interministériel pour l'Aménagement du Territoire, Fonds Social Urbain (pour aménagements urbains exceptionnels ou innovants), Fonds Interministériel de Développement et d'Aménagement Rural (réservé aux secteurs ruraux où se posent des problèmes économiques et démographiques d'une particulière gravité), Fonds d'Intervention pour l'Autodéveloppement en Montagne, etc.

La gestion et l'exploitation des installations n'est pas toujours assuré par l'entité qui a assuré la réalisation. Lorsqu'il s'agit d'équipements publics, les collectivités territoriales (ou autres organismes de droit public) gardent la responsabilité de la gestion ou la délèguent à un concessionnaire. Les installations à caractère privé sont généralement vendues ou louées, ou font l'objet de formules intermédiaires telles que location-vente, etc...

3. LES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT.

A la question "quel type de mesures envisagez-vous ou avez-vous réalisés", nous avons obtenu les réponses suivantes, pour rappelons-le, 139 questionnaires, dont 64 pour des réalisations de mesures d'accompagnement, et 75 pour des projets. (Ces chiffres n'ont bien sur pas la prétention d'être statistiquement représentatifs : ils ont une simple valeur indicative dans le contexte de l'enquête).

MESURE D'ACCOMPAGNEMENT	PROJET	REALISATION
Promotion générale de la ville, de la région.	63	41
Création de zones d'activités, accueil des entreprises	57	41
Réalisation d'infrastructures de rabattement	40	28
Création de produits touristiques	34	18
Opération d'urbanisme	34	17
Equipement de loisir	26	13
Création ou amélior. de plate-forme de marchandise.	24	19
Modernisation de gare SNCF	22	12
Modif. des services locaux de transport voyageur	22	12
Aides financières ou fiscales	7	16

Les opérations s'orientent autour de 4 grands axes : l'action économique à destination des entreprises, l'action touristique, l'aménagement urbain, l'amélioration des conditions de transport.

Malheureusement il ne nous a pas été possible d'établir comme nous l'aurions souhaité des "situations-types" de manière à proposer des mesures d'accompagnement bien ciblées selon le type de région traversée , le type d'infrastructure . La diversité des situations rencontrées est trop grande. Certaines mesures sont plus adaptées à certaines situations, et nous le mentionnerons chaque fois que nous le pourrons, mais sans en tirer des règles

générales.

Il est difficile de distinguer nettement les mesures qui sont *directement* destinées à mettre en valeur une infrastructure de transport et les mesures qui s'intègrent dans la politique *globale* d'aménagement des responsables locaux, qui valorisent effectivement l'infrastructure de transport, même si ce n'est pas leur objectif principal. Les personnes ayant répondu à notre questionnaire ont appréhendé la notion de "mesure de valorisation des infrastructures de transport" d'une manière assez large. Il est vrai que les infrastructures de transport sont un des éléments clés de la politique générale d'aménagement au niveau local : dans les paragraphes qui suivent, nous adoptons aussi une définition assez large des "mesures d'accompagnement".

Les mesures présentées ci-après ne constituent en rien une liste exhaustive des mesures envisageables. Il convient plutôt de les considérer comme des points de repère parmi l'ensemble des actions possibles.

3.1. LES ZONES D'ACTIVITES.

3.1.1. GENERALITES.

La création de nouvelles zones d'activités, l'agrandissement ou la modernisation de zones existantes, est une des mesures la plus fréquemment adoptée. Le but est bien entendu d'attirer les entreprises en faisant jouer le fait que l'amélioration des conditions d'accessibilité permet d'améliorer les conditions de livraison, d'accroître les aires de marché, d'étendre le recrutement de la main d'oeuvre.

Les activités concernées sont très diverses : industries de transformation, industries de pointe, services aux entreprises, commerce de gros ou de détail ... Ces "zones d'activités" sont fréquemment des zones industrielles, mais pas exclusivement : elles peuvent être intégrées, suivant l'objectif recherché, les potentialités locales, le type d'infrastructure, à des complexes routiers, à des marchés de gros, dans des complexes tertiaires, des pépinières d'entreprises, des technopôles.

a. Les infrastructures routières, portuaires, aéroportuaires.

Ce sont les collectivités locales et les Chambres de Commerce et d'Industrie, qui

prennent le plus souvent en charge la réalisation et la gestion de zones d'activités. Le degré d'intervention des responsables locaux est plus ou moins important :

- Viabilisation des terrains. Cette solution permet de satisfaire aux demandes des entreprises dans des délais très brefs. (C'est l'action la plus fréquente)
- Réservation foncière sans viabilisation, et transformation des terrains à la demande : cette méthode évite des investissements lourds pour des équipements pour lesquels il existe un risque qu'ils restent inoccupés ou sous-utilisés. C'est une solution à encourager dans les secteurs où il existe déjà une forte offre de terrains équipés.
- Construction d'équipements, de locaux, ensuite vendus ou loués.

Il est bon d'acquérir la maîtrise foncière plusieurs années avant la réalisation de l'infrastructure, les phénomènes de plus-values méritant une attention particulière dans la mesure où les zones d'activité sont toujours réalisées en des endroits bénéficiant d'une bonne accessibilité à partir de l'infrastructure. Les lieux de réalisation privilégiés de zones d'activité sont les noeuds de communication, les échangeurs autoroutiers, les lieux où l'échange modal est aisé.

Dans la grande majorité des cas qui nous ont été mentionnés, la réalisation ou la valorisation d'une zone d'activité s'est traduite par de bons résultats : l'arrivée d'entreprises nouvelles, la création de plusieurs dizaines, voire parfois quelques centaines ou milliers d'emplois (mais il s'agit dans ces derniers cas de l'implantation de grosses entreprises). L'accueil de grandes entreprises ne peut constituer une solution miracle ; ces implantations ont un caractère ponctuel et aléatoire. Plus fréquemment, il s'agit de petites et moyennes entreprises).

b. Le cas du TGV. (cf référence bibliographique 16c)

L'infrastructure joue un rôle plus diffus dans la localisation des entreprises, en particulier industrielles, dans le cas du TGV : même si les entreprises s'en servent comme d'un outil de travail pour les déplacements d'affaire, ce train n'apporte pas d'amélioration pour le transport des marchandises. Ainsi l'aménagement de zones d'activités près des gares nouvelles de Montchanin et Mâcon se solda par un demi-échec : les entreprises n'arrivent pas, ou plus lentement que prévu. D'autres facteurs, d'ordre stratégique, économique, réglementaire, semblent plus déterminants sur la localisation des entreprises. La mise en service du TGV dans le Sud-Est n'a eu pour conséquence ni un exode massif des sièges sociaux vers la capitale, ni des vertus automatiquement décentralisatrices. Le supplément d'activité lié au TGV est cependant à rechercher au niveau du secteur tertiaire : sociétés de service, antennes de grandes sociétés parisiennes ... Des mesures telles que celles exposées au paragraphe 3.2 et 3.3 (mesures d'accueil des entreprises et incitations financières) pourront être déterminantes

pour attirer des entreprises.

Il convient cependant, avant de tirer des conclusions hâtives, de remarquer la rareté des observations, limitées à la seule ligne TGV existante, le manque de recul dans le temps, et le fait que la mise en service de la ligne ait eu lieu en période de crise, alors que les entreprises investissaient peu . Rien ne permet d'affirmer que les observations faites dans le Sud-Est pourront s'appliquer aux futurs TGV, étant donné la spécificité des contextes régionaux chaque fois concernés.

3.1.2. QUELQUES EXEMPLES :

a. L'autoroute A 10 en Eure-et-Loir :

Les infrastructures autoroutières ont été réalisées dans ce département il y a plus de dix ans. Excepté l'accès de Chartres-Est qui bénéficie de l'attractivité de l'agglomération de Chartres, aucun des autres accès autoroutiers n'avait entraîné jusqu'en 1984 un développement économique. A l'initiative du Comité de Développement Economique d'Eure-et-Loir, une zone d'activité industrielle a été aménagée près de l'accès autoroutier d'Allainville (A 10). Elle a été financée par les collectivités locales. En trois ans, trois entreprises s'y sont installées, créant plus de 600 emplois, l'infrastructure et la position géographique (proximité de l'agglomération parisienne) ayant joué dans ces cas un rôle prépondérant. De plus, auprès des échangeurs de Luigny et d'Allaines, des terrains sont immédiatement disponibles pour répondre à la demande.

b. Le cas de Dinard :

S'appuyant sur des moyens de communication en amélioration (mise à 4 voies de la RN 137 St-Malo - Rennes - Nantes), modernisation de la RN 176 (Dinan - Pontorson), les communes du canton de Dinard, regroupées en SIVOM et appuyées par le Comité d'Expansion Economique et Sociale de l'arrondissement de St-Malo, projettent la création d'une zone d'activité.

Outre un bon réseau de communication, les responsables locaux s'appuient sur plusieurs atouts :

- Un cadre de vie agréable et un environnement de grande qualité, une densité urbaine et un transit important, un support industriel existant, des aides financières du département.

La zone d'accueil sera éclatée en plusieurs sites sur lesquels sont prévus :

- la création de surfaces de bureaux,
- le renforcement du service aux entreprises,
- le développement des centres de recherches,
- le renforcement du parc hôtelier.

c. Le cas de Dunkerque

La valorisation de l'autoroute A 25 et son prolongement vers Dunkerque par la RN 225 (route express) ont permis une bonne desserte du port de Dunkerque et des espaces industrialo-portuaires. Cet axe a longtemps été le seul moyen efficace de desserte par la route d'environ 3 500 hectares de zones d'activité, et aujourd'hui cet effet se fait encore sentir. Quatre zones d'activité viennent de se créer à proximité de cette infrastructure :

- la zone d'activité de Senc-Breine (65 ha) classée en "zone d'entreprises" pour 38,25 ha (cette procédure procure des avantages fiscaux aux entreprises) ;
- la zone d'activité de Capelle-la-Garde, à maîtrise d'ouvrage communale, pour 30 ha ;
- la zone d'activité de Wormhout, également classée en "zone d'entreprises" et reliée à l'autoroute A 25 par un demi-échangeur situé à 1,5 km ;
- la zone d'activité d'Ambouts - Cappel, créée par la Communauté Urbaine de Dunkerque (7 ha).

La coopération intercommunale, la volonté nationale du développement du port de Dunkerque dans les années 60 et 70, la nécessité de pallier les difficultés économiques des années 80, ont été à l'origine de ces réussites.

d . Le Rhône.

La Compagnie Nationale du Rhône cherche à valoriser l'aménagement du fleuve pour la navigation à grand gabarit en gérant et en assurant la promotion d'une vingtaine de zones d'activité situées à proximité immédiate de la voie d'eau. Cette action revêt trois formes principales :

- aménagement de ports publics.
- implantation d'activités industrielles sur les berges même du fleuve.
- Installation de prestataires de services dans le domaine de la logistique pour intégrer la manutention portuaire dans la chaîne de transport.

e. Les voies navigables du Nord et du Pas-De-Calais.

Depuis de nombreuses années les C.C.I. de Lille, Béthune, et Valenciennes travaillent à mettre en valeur les voies navigables du nord de la France. Plusieurs actions ont été menées :

- Des infrastructures industrialo-portuaires ont été construites, financées par les communes, les CCI, les Conseils Généraux, l'Etat. Ainsi à Lille on comptait 30 ha d'installation en 1960, et 300 aujourd'hui. (Montant des investissements : 10 millions de francs par an.)
- Les infrastructures de tourisme fluvial ont été notablement améliorées, grâce à une participation substantielle de l'Etat. (investissements : 16 millions de francs).
- Des infrastructures facilitant les opérations physiques de transport ont été construites.

Selon l'Office National de la Navigation, les actions d'accompagnement ont eu un rôle majeur pour le développement des activités fluviales (création de 2000 à 3000 emplois). De nombreuses opérations pour les années à venir sont projetées :

- Modernisation d'infrastructures portuaires,
- Etudes pour la prise en compte et la valorisation des diverses fonctions de la voie d'eau (transport, hydraulique urbaine, industrielle et agricole), y compris des études paysagères sous forme de concours d'idées.
- Réhabilitation de friches industrielles , création d'aires d'accueil, de chemins de randonnées, de pistes cyclables, de plantations et d'aménagement de berges,
- Réaménagement de quais et d'ouvrages anciens (écluses, ponts mobiles), de digues.

cf aussi fiches-exemples sur Reims , Strasbourg, Vendôme.

3.2. LES MESURES D'ACCUEIL DES ENTREPRISES.

3.2.1. GENERALITES.

Les décideurs locaux sont confrontés quotidiennement à l'accueil de nouvelles entreprises sur leur territoire. Nous ne prétendons pas présenter l'ensemble des mesures possibles pour favoriser l'accueil des entreprises, mais celles qui semblent les plus adaptées lorsque l'accueil est *associé* à la mise en valeur d'une infrastructure : l'expérience montre en effet que la construction de structures d'accueil telles que les zones d'activités ne suffit

pas. L'installation de nouvelles entreprises peut être favorisée par :

- La promotion des installations et des atouts de la région (publicité, politique de communication, marketing, mailing auprès des entreprises ...)
- La commercialisation des investissements : c'est un point primordial . Certains responsables locaux recrutent des cadres commerciaux spécialement pour rechercher des clients et vendre les équipements réalisés.
- La qualité de l'accueil des hommes (promotion du cadre de vie, mise en place de structures d'accueil : logements, loisirs ...)
- la mise en place d'une signalétique adaptée sur les infrastructures routières voisines.
- Des aides financières : ce point particulier fait l'objet d'un paragraphe ultérieur.

3.2.2. QUELQUES EXEMPLES.

a. L'Aéroport lorrain :

Les responsables du projet de nouvel aéroport qui doit être construit entre Metz et Nancy, conscients du rôle que cette infrastructure peut avoir en matière de développement économique, ont engagé des études sur les services qui pourraient faciliter des implantations industrielles ou tertiaires. En effet les commodités offertes par les aéroports peuvent constituer un motif de localisation, et il importe donc d'accompagner la réalisation de l'aéroport de celle de services adaptés aux besoins professionnels : location de véhicules, salles de réunion, équipements informatiques et télématiques, ...

Une instance de concertation a été créée. Elle associe l'Etat, la Région, les futurs gestionnaires de l'aéroport, le Département, les Municipalités des villes importantes intéressées et des communes riveraines.

b. Le département de la Mayenne :

Pour promouvoir les implantations industrielles, des actions d'envergure ont été menées par le Conseil Général de la Mayenne et le Comité Départemental d'Expansion Economique :

- actions de promotion : invitations à des foires ou salons, insertion de messages dans la

presse, "mailing", édition d'une plaquette.

- des locaux à usage artisanal ou industriel sont mis à disposition sous forme de location, location-vente ou vente directe ; 70 industriels représentant 3 000 emplois avaient début 1986 choisi cette formule d'ateliers-relais et bâtiments rétrocedés ;
- des aides financières sont octroyées, sous forme de primes, d'allègements fiscaux et par échelonnement des paiements sur 15 ans en cas de rétrocession de bâtiments industriels.

La volonté du Conseil Général de répartir au mieux les implantations industrielles l'a conduit à réaliser 50 % des ateliers-relais en zone rurale, pour combattre la tendance des industriels de s'installer près des villes.

c. Saintes :

A Saintes, la Mairie et la Chambre de Commerce, conscientes que l'autoroute est un outil qu'il convient de valoriser avec exigence, font porter leurs efforts, en dehors des aides classiques, sur :

- un accueil aux entreprises de grande qualité, assuré à la fois par les élus, et par des techniciens parlant le même langage que les chefs d'entreprises ;
- l'offre de services adaptés (locaux disponibles sans délai) ;
- la réalisation d'équipements et la préservation du cadre de vie.

3.3. LES AIDES FINANCIERES OU FISCALES.

Il s'agit d'aides financières ou fiscales à l'intention des entreprises désireuses de s'installer dans la région. Elles peuvent revêtir les formes suivantes :

- primes,
- prêts sans intérêt ou avec intérêt bonifié, avances remboursables,
- garanties d'emprunts,
- exonérations ou réductions fiscales.

Citons les principales :

- prime d'aménagement du territoire, octroyée par l'Etat dans certaines parties du territoire

national pour la création ou l'extension d'activités industrielles ou tertiaires,

- primes régionales à la création d'entreprises,
- primes régionales à l'emploi,
- prêts et avances à long terme, bonifications d'intérêt octroyés par les régions aux entreprises en cas de création d'emplois par nouvelle implantation ou extension d'établissement,
- aides des régions et collectivités locales pour l'achat ou la location de bâtiments industriels (rabais sur les prix de vente ou les loyers),
- exonération temporaire de la taxe professionnelle pour la création, l'extension, la reconversion ou décentralisation d'activités industrielles ou tertiaires supérieures sous certaines conditions de localisation, d'emplois, d'investissements,
- réduction du droit de mutation sur bâtiments anciens (dans certaines zones ou en cas de friches industrielles),

3.4. - LE TOURISME ET LES LOISIRS :

3.4.1. GENERALITES.

Les nouveaux axes autoroutiers, la nouvelle ligne TGV, concernent des régions majeures sur le plan touristique et leur création aura une incidence importante sur l'activité touristique. Citons notamment les autoroutes ou voies express suivantes :

- Tarentaise (Savoie),
- Grenoble - Aix (Alpes du Sud),
- Clermont-Ferrand - Narbonne (Massif Central),
- Rouen - Caen - Rennes- Nantes.

Le réseau permettra à notre pays de mieux valoriser sa position au centre de l'Europe pour les flux touristiques, en permettant aux clientèles du Nord de l'Europe d'accéder plus rapidement aux régions méditerranéennes, aux stations de sports d'hiver...

Il ouvre de nouvelles perspectives au développement du tourisme rural, dans la mesure où il rapproche la clientèle des grandes agglomérations (en particulier la région parisienne), de régions intéressantes sur le plan touristique ; le tourisme rural peut ainsi être un complément au développement des activités liées aux potentialités locales. Mais la dynamisation des flux n'aura pas que des conséquences bénéfiques sur le tourisme : certaines zones touristiques de passage devront s'adapter pour éviter d'être écartées des grands flux touristiques.

Les Comités Régionaux et Départementaux de Tourisme sont partie prenante dans les mesures d'accompagnement touristiques concernant les grandes infrastructures. Plusieurs types d'opérations destinées à valoriser les effets économiques des grandes infrastructures ont été réalisées ou sont projetées :

- Augmentation de la capacité ou amélioration de la qualité de service pour l'hôtellerie et la restauration pour la clientèle touristique mais aussi d'affaires (tous types d'infrastructures).

- Construction, dans le cadre d'une politique d'accueil, de relais touristiques, de centres d'information, d'aires d'accueil, au bord des routes ou autoroutes, où les automobilistes peuvent trouver, en plus des produits habituels (essence, restauration, produits de première nécessité) :
 - des produits régionaux,
 - des documents et informations touristiques vantant les mérites du département ou de la région (de telles actions ont aussi un impact sur la fréquentation de long terme) : l'infrastructure peut aussi devenir un support de la commercialisation du tourisme de l'arrière-pays.
 - de l'animation.

Le tourisme rural, le tourisme fluvial, de plus en plus appréciés par de nouvelles clientèles touristiques, peuvent ainsi être valorisés à partir de l'infrastructure.

- Développement du tourisme réceptif : Mise en place de produits touristiques de week-end (week-ends sportifs, visites de monuments, etc...), création de produits TGV-car-hôtel, en particulier à l'intention de la clientèle parisienne. Ces opérations sont rendues possibles grâce à une nette amélioration de la desserte de transport comme dans l'Ouest de la France, desservi par de récentes autoroutes et bientôt le TGV Atlantique ; ou bien dans le Sud-Est également grâce au TGV à destination de stations de sport d'hiver ou de curiosités touristiques locales . Le TGV permet en particulier le développement du tourisme de groupe (scolaires, comités d'entreprises, associations, touristes étrangers ...)

- Mise en place de signalisations touristiques conformes à la réglementation organisée au plan intercommunal, départemental ou régional.

- Des opérations diverses : aménagement de ports de plaisance, plans d'eau, remise en état d'installations fluviales, visant à mettre en valeur le paysage visible depuis l'infrastructure

de transport ; promotion de l'image de la région.

Avant de mettre en oeuvre une politique d'accompagnement, il convient d'examiner certains points, en s'appuyant éventuellement sur certaines études ou enquêtes déjà réalisées :

- mesure de l'activité économique des points forts touristiques des micros-régions :
- fréquentation des monuments et musées,
- part des séjours : tourisme de passage, courts séjours et week-end,
- caractéristiques de la fréquentation touristique, aspiration de la clientèle des régions avec lesquelles les communications sont améliorées.
- Détermination des potentialités locales, ici primordiales
- Identification des problèmes susceptibles de surgir (déclin de l'attractivité, baisse du commerce, artisanat, hébergement touristique).
- Prise de contact avec les professionnels du tourisme des zones d'accueil et des zones "clientes".

Il est souhaitable de prendre en compte les conséquences sur le tourisme bien avant le commencement des travaux d'infrastructure.

3.4.2. QUELQUES EXEMPLES.

a. L'exemple du TGV Sud-Est.

Des compagnies autocaristes ont redéployé leurs activités en fonction des arrivées aux gares TGV, et proposent désormais des circuits de visite organisés complétant le transport par le train. (exemples : à Dijon, Beaune, Mâcon, Valence...). Des agences de voyage jusqu'alors plutôt orientées vers l'émission de groupes touristiques à partir de leurs régions se tournent vers le tourisme réceptif, tel à Lyon, Dijon, Chambéry. Des municipalités et comités départementaux de tourisme jouent un rôle décisif dans la promotion de séjours et de circuits forfaitaires intégrant le TGV. D'autres acteurs ont diversifié leurs activités et regroupé leurs moyens pour

tenter de capter le flux nouveau de voyageurs : le syndicat départemental des taxis de la Côte-d'Or a organisé des circuits touristiques d'une journée à partir de Dijon. Certaines agences enregistrent une progression sensible de leurs résultats, tandis que d'autres professionnels du tourisme sont amenés, du fait du TGV, à créer de nouvelles implantations. C'est le cas de Bourgogne-Tour à Dijon qui en deux ans a multiplié par 4 son chiffre d'affaire du tourisme de réception de groupes. La société Châlon-tourisme-cars Girardot, dont le siège est à Châlon, a ouvert une nouvelle agence dans le quartier de la gare de Dijon. (cd R.B. 16 c)

Ces initiatives connaissent des résultats inégaux. Certaines se soldent par un échec : le GIE Transbourgogne, associant six professionnels (transporteur, hôtels, restaurants, agence de voyages), a été dissous.

b. Le département de l'Aisne.

Le Conseil Général et le Comité Départemental de Tourisme ont mené dans ce département de vigoureuses actions d'accompagnement des infrastructures sur le plan touristique :

- Sur l'autoroute A26, en cours d'achèvement, le Conseil Général a financé la construction d'une vitrine présentant les activités économiques et touristiques du département : il s'agit de la vitrine d'Urvillers, au niveau de l'échangeur Saint-Quentin-Sud, aménagée près du restaurant "l'Arche", et ouverte depuis décembre 1987. Le montant de l'investissement s'élève à 460 000 francs.
- Le Comité Départemental de Tourisme, et la Société des Autoroutes du Nord de la France, la SANEF, sont en train de réaliser sur cette même autoroute une signalisation des sites touristiques, historiques et naturels. (cathédrales, édifices, forêts...) . Au total, 15 panneaux dans chaque sens seront implantés.
- Un guide, intitulé "ça roule", a été édité. Il présente les attraits des villes et régions traversées par l'A26, l'A1 et l'A2.
- Une campagne d'affichage sur les postes de sortie d'autoroute, est prévue pour 1989.
- 37 relais d'information service (R.I.S.), présentant une cartographie routière et touristique de l'Aisne, ont été réalisés. (coût total : 2 335 000 francs).
- Sur l'Autoroute A4, il est également prévu de créer une vitrine d'exposition, sur l'aire de repos de Tardenois, près de Dormans..

c. Le site "volcania" en Auvergne, près de Clermont-Ferrand :

Il s'agit de tirer parti d'un espace naturel remarquable au sein du Parc des Volcans d'Auvergne, au carrefour des autoroutes A 71 et A 72 (Paris - Clermont - Méditerranée et Lyon - Clermont- Bordeaux).

L'opération consiste à créer au sein du Puy-de-Dôme un centre d'études, de recherches et d'information. Ce centre est destiné tant aux scientifiques, chercheurs, qu'au grand public. L'accès sera facilité par des infrastructures de rabattement. La création de nombreux emplois dans l'agglomération clermontoise sont espérées.

Il s'agit à l'heure actuelle d'un projet, les études préalables ont été entreprises, avec le concours de la C.C.I., de la région, des collectivités locales.

d. Un exemple de point d'information routier : l'aire de Montoir.

La route Nantes-Saint-Nazaire constitue un axe privilégié de passage entre les régions du Sud de la Loire et de la Bretagne. Le Syndicat d'Initiative de Saint-Nazaire a eu l'idée de profiter de cet axe de passage pour informer les touristes des attraits de la région Côte d'Amour et Presqu'île de Guérande.

Si au départ, seul le Syndicat de Saint-Nazaire a pris l'initiative du financement, aujourd'hui, plusieurs Syndicats d'Initiative de la région ont pris conscience de l'importance d'un tel outil de promotion et prennent en charge une partie du budget de fonctionnement.

Depuis l'année dernière, un nouveau point d'information du même type a été ouvert près du Pont de Saint-Nazaire. C'est un lieu de passage important, et les touristes s'arrêtent volontiers pour visiter le pont, et sont ainsi enclins à prendre le temps de s'informer.

e. Le département du Gard.

Sur l'Autoroute A9, le Conseil Général et le Comité Départemental de Tourisme du Gard ont mis en oeuvre la réalisation d'un relais touristique sur l'aire du Vidourle, destiné à être une vitrine du département du Gard et à faire mieux connaître l'arrière-pays. On distingue une boutique de produits régionaux, une exposition d'artisanat, une mise à disposition de documents touristiques, la présentation d'un film vidéo sur le Gard. (coût total : 2 millions de francs). 70 % des personnes s'arrêtant au relais touristique demandent de la documentation. Le facteur déterminant du succès est l'implantation du relais en un point stratégique à l'entrée du

département.

Une réalisation semblable de magasin de produits régionaux , la "Maison d'Aquitaine", sur l'Autoroute A63 entre Bordeaux et Arcachon, s'est soldée par un demi-échec - la société gérante ayant du mal à atteindre l'équilibre financier - Il est vrai que l'emplacement a sans doute été mal choisi : la "Maison d'Aquitaine" se trouve dans le sens Bordeaux-Arcachon, alors que les achats se font plutôt au retour des vacances, et elle est située au bout de l'aire, après l'hôtel-restaurant et la station service où les gens ont déjà fait leurs achats ou se sont restaurés.

f. Le département de la Somme.

La DDE et le CDT étudient un plan ambitieux de signalisation touristique :

- Signalisation de certains monuments historiques du val de Somme. (églises en l'occurrence).
- Au bord des routes principales d'accès à la côte picarde, réalisation de panneaux avec le logo "Côte Picarde".
- La CCI d'Abbeville réalise un fléchage des hôtels et restaurants d'Abbeville.

g. L'autoroute A16 : Paris Manche-Boulogne.

De manière à mettre en valeur la côte picarde, il est prévu, indépendamment des échangeurs programmés, de construire un échangeur supplémentaire spécifique à la côte picarde, entièrement financé par les collectivités locales. Cette action est menée conjointement avec le conseil Régional de Picardie, le Conseil Général de la Somme, la Société d'Economie Mixte d'Aménagement de la Côte Picarde.

Pour la valorisation touristique des infrastructures, cf également fiches exemples sur Ajaccio et "les Ruralies".

3.5. OPERATIONS IMMOBILIERES, AMENAGEMENT URBAIN.

3.5.1. GENERALITES.

Ces opérations sont généralement liées à la valorisation d'infrastructures TGV, dans le

cadre de l'extension actuelle du réseau ; plus rarement pour la valorisation de routes ou autoroutes.

a. Le cas des lignes ferrées à grande vitesse.

L'amélioration considérable de l'offre de transport grâce au TGV a amené les responsables de grandes villes, qui seront bientôt à une ou deux heures de Paris (les grandes villes de l'Ouest : Le Mans, Tours, Nantes, Rennes ..., ou des villes plus modestes comme Vendôme ...) à mener des politiques vigoureuses d'accompagnement.

L'arrivée du TGV est souvent perçue comme l'occasion de "revigorer" le centre et le quartier de la gare, et de donner une nouvelle impulsion à l'économie locale. Les actions les plus fréquentes sont les suivantes :

- agrandissement et modernisation de la gare SNCF.
- Création ou agrandissement de gares routières.
- Aménagement de places de parking, amélioration des conditions de circulation.
- Opérations immobilières à proximité du quartier de la gare : construction d'immeubles de bureaux, de commerces, de centres d'affaires, de services, d'équipements divers, parfois aussi de logements .

De même que pour les zones d'activité, le nombre d'expériences est limité et non généralisable . Les effets du TGV en matière d'urbanisme semblent varier en fonction de la situation de la gare par rapport à la ville (effets faibles autour des gares excentrées) et de la taille de l'agglomération (effets d'autant plus importants que la ville est grande) : des opérations de grande envergure ont été menées à Lyon, avec la rénovation totale du quartier et de la gare de la Part-Dieu , mais seulement partiellement imputable au TGV ; ou encore à Valence où le quartier de la gare a été restructuré. (cf R.B. 16.c)

b. Les autres types d'infrastructures.

- Mise en route ou accélération des programmes d'urbanisme en cours ou prévus dans les documents d'urbanisme.
- Construction de logements, et plus rarement, selon les besoins locaux, d'immeubles de bureaux, de centres d'affaires, de centres commerciaux (cf a)
- des réalisations ponctuelles : construction d'un parc d'exposition ...

Il est souhaitable d'entreprendre la réflexion sur ce type de mesures longtemps avant

la mise en service de l'infrastructure, vu les délais nécessaires à la conception et à la réalisation de telles opérations à cause des difficultés inhérentes aux travaux en milieu urbain, maîtrise foncière notamment.

3.5.2. QUELQUES EXEMPLES.

a. Vannes :

Pour ne pas rater l'arrivée du TGV en 1992, le Conseil Général du Morbihan, la ville de Lorient, ont mis en place le programme de développement suivant du quartier de la gare .Le nouveau quartier ("l'Orientis") sèra en liaison avec la gare par l'intermédiaire d'une passerelle. Il est prévu :

- la construction d'une gare routière d'autobus et d'autocars,
- la création d'un centre d'affaires, de 10 000 m² (P.T.T., services fiscaux, banques...),
- une galerie commerciale et une grande surface,
- la construction de 300 logements ,
- les services et équipements de quartier.

Le financement est assuré par le Conseil Général, la ville de Lorient, et des subventions de l'Etat.

b.Le Mans :

De même, au Mans, on prépare activement l'arrivée du TGV Atlantique. Il a été créé un Syndicat Mixte (Syndicat Mixte d'Etude, de Promotion et d'Aménagement du Centre d'Activité et du Technopôle), regroupant la Communauté Urbaine, les Villes, la C.C.I., le Département, le Comité d'Expansion Economique. 1 MF a été débloqué pour les études de faisabilité, et 27 MF pour les acquisitions foncières. Les réalisations suivantes sont programmées :

- construction d'un centre d'activité à proximité de la gare (en cours) : agrandissement de la gare (600 m²), construction d'un hôtel (66 chambres), de 4 500 m² de bureaux, de 1500 m² de commerces, d'une pépinière d'entreprises de haute technicité (2 000 m²),
- aménagement d'une zone d'activité de 20 ha autour de l'Université ; trois axes de développement scientifique et technologique ont été retenus dans le cadre du technopôle: les matériaux, l'acoustique, l'informatique productique (en projet),
- mise en place d'une "artopôle" de 2 ha autour du circuit des 24 heures destinée à

favoriser les projets faisant appel à la créativité et l'imaginaire.

c. La Vallée du Giers :

La Vallée du Giers est un ensemble de 80 000 habitants sur 25 km entre Lyon et St-Etienne ; elle constitue l'axe essentiel de communication entre le département de la Loire et le sillon Rhodanien.

Il ne s'agit pas d'une opération "d'aménagement urbain" au sens strict du terme, mais de la revalorisation de l'image d'une vallée industrielle à partir de la perception que l'on peut en avoir de l'autoroute (A 47) et de la voie S.N.C.F. (TGV).

Une étude paysagère a été réalisée par la DATAR ; le Conseil Général, avec le Conseil Régional Rhône-Alpes, ont initié une politique de réaménagement des sites industriels dans cette vallée. Cette politique consiste à acquérir, démolir et réaménager tout site industriel ou urbain très dégradé et visible depuis les deux infrastructures. Les premiers traitements sont actuellement en cours, 10 MF ont été engagés en 1987, 14 en 1988.

Voir aussi la fiche-exemple sur Vendôme.

3.6. LA PROMOTION DE LA VILLE , DE LA REGION, DE L'INFRASTRUCTURE.

3.6.1. GENERALITES.

Cette "mesure" est revenue comme un leitmotiv dans les réponses aux questionnaires. Dans de nombreux cas, elle est en fait intégrée dans l'une ou l'autre des mesures exposées ci-dessus , mais sans donner lieu à d'autres actions spécifiques. Cependant, lorsqu'une campagne de promotion de la ville est menée à l'initiative des responsables locaux, il est bon de mettre en valeur un bon réseau d'infrastructures de transport ou la position à un noeud de communication si tel est le cas.

3.6.2. QUELQUES EXEMPLES.

a. Le cas de Caen :

Profitant de la mise en service de la ligne maritime Ouistreham-Portsmouth, la C.C.I., appuyée par la Compagnie Maritime exploitante (Brittany Ferries) a mené une vaste campagne de promotion :

- journées rencontre avec les divers partenaires,
- stands à la foire de Caen et au Work Shop de Portsmouth,
- cours d'anglais dispensés aux commerçants, artisans, industriels,
- charte de bon accueil avec les commerçants,
- jumelage Caen-Portsmouth;
- campagne dans la presse nationale,
- guide d'accueil (32 pages, 100 000 exemplaires),
- stand de promotion dans le ferry,
- autocollants de bienvenue, signalétique routière.

b. La Saône.

En 1987, les Chambres de Commerce et d'Industrie de Chalon-sur-Saône, Mâcon et Villefranche-sur-Saône ont fondé APROPORT, Association pour la Promotion des Ports de la Saône, pour faire de ces trois ports l'ensemble portuaire dominant de l'affluent du Rhône, le "port de Saône de l'an 2000".

APROPORT mise, en premier lieu, sur la complémentarité des trois ports pour offrir à sa clientèle des services plus performants, notamment au niveau des possibilités de manutention et de stockage, du groupage et dégroupage des chargements, etc... qui correspondent aux besoins des chargeurs. L'atout essentiel de cette union est que Chalon, Mâcon et Villefranche sont des centres de transport multimodal, où il existe une réelle synergie entre le fluvial, la route et le rail.

Concrètement, cette association se traduit par des cotations communes, par l'attribution d'un trafic nouveau à celui des trois établissements qui est le mieux à même d'y répondre, par un effort commun de prospection commerciale, etc ...

Actuellement centrée sur la promotion et l'action commerciale (APROPORT s'est attaché les services d'une déléguée qui travaille depuis plusieurs mois à étendre l'hinterland des trois ports), l'action de l'Association devrait évoluer dès le début de 1989 vers une véritable intégration de la gestion des trois concessions portuaires (direction et services communs).

c. L'autoroute Calais-Reims :

L'autoroute Calais-Reims, dont l'ouverture complète aura lieu en 1989, sera précédée par une série d'actions médiatiques propres à faire connaître cette liaison autoroutière, mettant en évidence ses avantages sur les plans économique et touristique, et replaçant l'infrastructure dans un contexte européen.

d. Belfort :

De manière à valoriser les circuits de visite de l'arrière pays belfortain, il est actuellement mené une opération sur l'autoroute A 36 et l'échangeur de Sevenans, dont le but est de stopper le processus de morcellement du paysage dû au grand nombre d'infrastructures se croisant au même endroit, et de mettre en oeuvre une stratégie de recomposition du paysage à partir d'éléments du cadre naturel et d'un programme d'équipements. A terme, le programme d'étude doit déboucher sur la création en bordure d'infrastructure de sites d'accueil destinés à valoriser l'image de marque du Territoire de Belfort.

(cf fiche exemple Ajaccio. "les Ruralies").

3.7. LA REALISATION D'INFRASTRUCTURES DE RABATTEMENT.

3.7.1. GENERALITES.

La réalisation d'infrastructures de rabattement peut permettre d'améliorer l'accès à l'infrastructure principale et donc diffuser plus largement ses effets et augmenter la qualité de service offerte par celle-ci . Il s'agit le plus souvent de valoriser des infrastructures routières ou autoroutières.

- Réalisation d'échangeurs autoroutiers non prévus dans le cadre de la construction de l'infrastructure, mais prise à la charge des collectivités locales, dans la mesure où elle présente un intérêt local.
- Amélioration de la voirie à partir des échangeurs autoroutiers.
- D'autres mesures ponctuelles , telles que la modernisation de voies SNCF d'intérêt local .

3.7.2. QUELQUES EXEMPLES :

a. Dans le département de l'Aube :

Ce département, avec l'aide de la Région, envisage de mettre hors-gel toutes les routes d'accès aux échangeurs autoroutiers, de manière à éviter une rupture dans l'utilisation de l'autoroute en cas d'hiver difficile (il faut remarquer que d'autres départements envisagent, ou ont réalisé, ce type de mesure d'accompagnement).

c. Metz :

L'accès à la Z.A.C. d'Augny (7 km au sud de Metz) à partir de l'autoroute A 31 est actuellement limité à un demi-échangeur, le trafic dans un sens s'effectuant sur la RN 57, sectionnant la circulation sur cet axe déjà trop chargé. En conséquence, il est envisagé de transformer le demi-échangeur en échangeur complet.

Voir aussi l'exemple 3.5.f. : l'échangeur de la Côte Picarde sur l'Autoroute A16.

3.8. LA MODIFICATION DES SERVICES LOCAUX DE VOYAGEURS.

3.8.1. GENERALITES.

Ce type de mesure s'inscrit dans la même logique que les précédentes : "prolonger" l'amélioration de la qualité de service qu'apporte la nouvelle infrastructure de transport, de manière à éviter que cette qualité de service chèrement acquise ne soit aussitôt anéantie dans des transports terminaux peu performants (mesures généralement associées à des infrastructures ferrées, portuaires ou aéroportuaires).

- Création ou modernisation de gares routières à proximité immédiate des gares ferroviaires.
- Réorganisation des lignes, augmentation des fréquences, nouvelles dessertes.
- Création de navettes entre les gares nouvelles et le centre-ville.

Il faut remarquer cependant que l'augmentation de l'offre de transport se traduit par des coûts élevés pour la collectivité, ces services étant d'une manière générale difficiles à rentabiliser : dans ce domaine plus encore qu'ailleurs, il convient de s'appuyer sur des études solides et de bien définir les objectifs.

3.8.2. QUELQUES EXEMPLES.

a. L'aménagement de centres d'échange (région Rhône-Alpes)

Dans cette région, suite à l'arrivée du TGV, à l'amélioration des dessertes urbaines par la mise en service de transport en commun en site propre, la région a consacré d'importants moyens financiers pour favoriser l'aménagement de centres d'échange, aidant les collectivités locales à effectuer les réalisations suivantes :

- à Chambéry : le réaménagement complet de la gare (gare et parc de stationnement automobile),
- à Annecy : réalisation d'une gare mixte TGV- services routiers,
- à Valence : création d'un centre d'échange complet (gare ferroviaire, routière, parc automobile, transport en commun urbain), et un centre d'affaires attenant à la gare,
- à Grenoble : le réaménagement du centre d'échange (lié à l'arrivée du tramway),
- Bellegarde : la réalisation d'un parc de stationnement et d'une plate-forme gare routière,
- Annemasse : réaménagement complet du centre d'échange (gare routière, gare ferroviaire, parc de stationnement pour les voitures);
- à Lyon : l'aménagement d'une nouvelle gare et d'un centre d'échange multimodal au centre d'une zone d'habitat et de bureaux, totalement neuve.

b. L'adaptation de la ligne d'autocar Caen-Ouistreham aux nouvelles données locales :

Pour tenir compte de la mise en service de la ligne maritime Ouistreham-Portsmouth, la compagnie exploitante de la ligne d'autocar "Caen - Ouistreham" a adapté son service en créant une ligne "express" entre la gare maritime et la gare routière et S.N.C.F. de Caen à chaque arrivée de ferry.

c. Une desserte par autocar des stations des Alpes du Sud.

La réalisation de l'Autoroute Aix-Sisteron permet la mise en place d'une desserte par autocar de certaines stations de sport d'hiver des Alpes du Sud en correspondance avec la

ligne aérienne Paris-Marseille.

Le Comité Départemental de Tourisme a lancé des actions de promotion (campagne d'affichage dans le métro parisien relayée par la mise à disposition d'un "numéro vert" téléphonique) . Ces actions lancées à l'automne 1987 sont relancées en 1988).

3.9 LA REALISATION DE COMPLEXES ROUTIERS : PLATES-FORMES DE MARCHANDISES, CENTRES ROUTIERS.

3.9.1. GENERALITES.

Les centres routiers sont des centres d'accueil pour les transporteurs routiers, permettant des haltes techniques (accueil des hommes, entretien des véhicules), le regroupement de certains services administratifs et économiques pour les professionnels (affrêteurs, transitaires, transporteurs) .

Les plates-formes de marchandise sont des centres où s'effectuent en plus des transactions commerciales et des transbordements physiques de produits. Elles peuvent être associées aux différents modes de transport (air, eau, fer, route), ou multimodales. Elles permettent de rationaliser l'ensemble des opérations de transport et d'utiliser harmonieusement les différents modes dans le cas de plates-formes multimodales, de réguler le trafic de marchandises, de diminuer le trafic de poids lourds dans les centres urbains, d'améliorer la sécurité par le respect des temps de conduite. Il existe des centres où sont regroupés centres routiers et plates-formes de marchandises.

Les plate-formes de marchandises sont construites et gérées par les Chambres de Commerce et d'Industrie, par les collectivités locales ou des entreprises privées qui les exploitent pour leurs propres besoins ; les centres routiers sont quand à eux construits et gérés également par des CCI ou des collectivités mais aussi par l'A.N.C.R. (Association Nationale des Centres Routiers). Ces complexes de transport de marchandises sont aujourd'hui en mutation : entrée récente de nouveaux partenaires dans la CEE, développement du commerce international, informatisation de l'affrètement, ouverture des barrières douanières, création d'axes routiers et autoroutiers, maillage du réseau.

Les centres routiers et/ou plates-formes de marchandises valorisent de manière évidente les infrastructures de transport. De nouvelles réalisations de ce type peuvent être

tentantes. Il faut cependant être prudent sur ce type de réalisation : ces centres ne peuvent se multiplier à l'infini. Ils doivent répondre à une logique d'aménagement pensée au niveau de l'ensemble du réseau d'infrastructures (couverture rationnelle du territoire national), et reposer sur de solides études de marché : définition de la structure du fret dans la région, flux des poids lourds, analyse des besoins des professionnels. Une trentaine de centres sont actuellement à l'étude sur l'ensemble du territoire. Il convient que les centres soient situés en des points stratégiques au niveau des échanges économiques, à des noeuds de communication importants, en des endroits où l'échange modal est pratique, près de gares ferroviaires de marchandise, de ports fluviaux.

3.9.2. QUELQUES EXEMPLES :

a. Rouen :

Pour mettre en valeur les infrastructures routières et autoroutières, ferrées, fluviales, et la position à un noeud de communication, la C.C.I. de Rouen a entrepris l'édification, à St-Etienne-du-Rouvray, d'un centre de traitement de marchandises qui comportera à terme 150.000 m² d'entrepôts pour le stockage et le groupage-dégroupage, une aire de conteneurs, des locaux d'exploitation, des bureaux, des bâtiments d'accueil ... Il devra canaliser une part importante du trafic de groupage et de distribution émis ou reçu par l'agglomération rouennaise.

Le financement des travaux a été assuré essentiellement par la C.C.I. et avec des subventions des collectivités locales et de l'Etat. L'étude de faisabilité a été réalisée par un bureau d'études privé, sous forme d'enquête auprès des entreprises de la région.

b. Meurthe-et-Moselle.

Une plate-forme multimodale est projetée sur un site :

- mitoyen d'une gare de triage, où seront transférés les services régionaux du SERNAM et de la Compagnie Nouvelle Des Conteneurs.
- mitoyen d'un port public concédé sur le réseau navigable à grand gabarit dont la darse serait prolongée.
- traversé par l'Autoroute A31 et directement desservi par un échangeur.

C'est une complémentaire des aménagements voisins effectués dans le cadre de la politique de restructuration de la sidérurgie et de récupération des friches industrielles.

(Voir aussi les fiches exemples concernant les cas de Niort et Strasbourg).

CONCLUSION.

Si cette étude n'a pas la prétention d'être un guide méthodologique, elle a néanmoins permis d'ouvrir un certain nombre de pistes pour aborder une problématique "actions d'accompagnement d'infrastructures nouvelles de transport" et de présenter une palette d'actions envisageables. Les points les plus importants se résument en quelques grands principes :

1. Il n'est pas certain qu'une nouvelle infrastructure ait un impact positif sur le développement local, mais les responsables locaux ont le pouvoir de catalyser cet impact par des mesures appropriées qui dans la plupart des cas ont des retombées bénéfiques sur l'économie locale.
2. L'initiative des mesures revient aux responsables politiques et économiques locaux dont le rôle s'est considérablement accru dans ce domaine suite aux lois de décentralisation. Ce sont les élus des collectivités locales et les Chambres Consulaires qui prennent le plus souvent les initiatives, mais pas exclusivement.
3. Toute action doit faire l'objet d'une large concertation entre les responsables locaux qu'il faut mobiliser.
4. Les opérations doivent être coordonnées dans une stratégie collective de développement, et être spatialement cohérentes.
5. Elles doivent être précédées d'études préalables établissant un bilan de l'existant et débouchant sur des objectifs réalistes. On peut y associer des équipes universitaires, des étudiants, des chercheurs.
6. Les objectifs doivent s'appuyer sur les potentialités locales et régionales.
7. Les acteurs doivent assurer le suivi et l'efficacité des opérations menées.
8. Les principales mesures s'articulent autour de 4 grands axes :
 - L'action économique à destination des entreprises.
 - Les mesures visant à promouvoir le tourisme local.
 - Les opérations d'aménagement urbain.
 - Les actions destinées à améliorer les conditions de transport, prolongeant de fait l'effet de l'infrastructure (voyageurs et marchandises) .

Certes, ce document n'apporte pas la solution appropriée à chaque cas : chaque cas

est un cas particulier . L'aménagement du territoire ne se décrète pas. Il appartient aux responsables locaux, hommes de terrain, de mettre en oeuvre leur imagination, leur savoir-faire, leur dynamisme pour mener les actions qui valoriseront l'infrastructure et de fait l'économie locale tout entière. Rien ne pourrait être plus dommageable qu'une attitude passive et attentiste qui verrait se perdre le potentiel de richesse que représente l'infrastructure.

ANNEXE 1

SYNTHESE BIBLIOGRAPHIQUE SUR LES EFFETS SOCIO-ECONOMIQUES DES INFRASTRUCTURES.

La présente annexe est une synthèse d'ouvrages et rapports relatifs aux effets socio-économiques des infrastructures de transport.

Les documents analysés sont à la fois des ouvrages de portée générale et des études de cas concrets. Parmi ces dernières, on s'est particulièrement attaché à celles dont l'objet est l'observation pratique des effets constatés à la suite de la mise en service d'une infrastructure (étude "avant-après").

Les cas traités dans les études examinées sont relatifs à divers types d'infrastructures. La littérature la plus abondante concerne les autoroutes, mais quelques ouvrages traitent de grands investissements sur chemin de fer ou voie d'eau. Les aéroports et ports sont plus rarement traités, du moins dans le cadre des études pratiques sur les effets réels constatés après mise en service.

Nous pensons avoir analysé une proportion importante des ouvrages parus en France sur ce thème durant les dernières années. Nous avons également examiné des études étrangères, mais en nombre beaucoup moins représentatif.

Les enseignements que l'on peut retirer de la lecture de ces documents ont été classés en deux rubriques :

- généralités sur les effets socio-économiques des infrastructures,
- les différents types d'effets observés.

Nous ne traiterons pas ici de l'incidence des actions d'accompagnement ; les éléments figurant dans la bibliographie sur cette dernière question ont été intégrés dans le corps du guide.

Nous avons inséré dans ce qui suit des renvois aux principaux ouvrages dont ont été tirées les assertions faites ; les références de ces ouvrages figurent après le présent texte. Les renvois en chiffres correspondent aux fiches sur les études "avant-après" ; les renvois en lettres capitales correspondent aux autres ouvrages utilisés.

1.GENERALITES SUR LES EFFETS SOCIO-ECONOMIQUES DES INFRASTRUCTURES.

1.1 - La réalité des effets socio-économiques :

Les études qui ont abouti à la mise en évidence, ou au moins à la présomption, d'effets socio-économiques des infrastructures sont bien plus nombreuses que celles qui concluent à leur absence.

Il serait d'ailleurs surprenant que les infrastructures n'aient aucun effet, alors qu'à l'évidence elles changent certains des paramètres qui influent sur le fonctionnement des entreprises et plus généralement des activités humaines, notamment les paramètres de coût et de délais. Certains ont cherché d'ailleurs à bâtir des théories expliquant la localisation des entreprises ou déterminant leurs aires de marché en fonction des conditions de transport, mais elles n'atteignent pas un grand degré de généralisation et ne peuvent prendre en compte l'ensemble des phénomènes observés (A).

Sans chercher à bâtir des théories aussi complexes, des raisonnements de bon sens peuvent d'ailleurs servir à présager des effets économiques des infrastructures qui devraient en général (B) :

- à très court terme, augmenter les profits des entreprises du fait de la réduction des coûts de transport et/ou d'une augmentation des ventes résultant d'un abaissement des prix ainsi permis, selon le choix stratégique de l'entreprise,
- à court terme, l'adjonction ou la substitution de nouveaux lieux d'approvisionnement, de nouveaux débouchés, l'accroissement de la concurrence sur les débouchés anciens,
- à moyen terme, l'accroissement de la capacité de production pour répondre à l'élargissement des débouchés, ou/et l'augmentation de la productivité pour répondre à l'accroissement de la concurrence,
- à long terme, la modification de l'organisation spatiale de la production, avec spécialisation de l'espace plus poussée,
- en cas de répétition d'effets du dernier type, développement de l'urbanisation de certaines zones, qui entraîne à son tour le développement d'activités destinées au marché local.

Il est bien certain que les effets précédents joueront surtout pour les entreprises pour lesquelles les coûts de transport sont élevés.

L'observation de l'évolution des trafics peut d'ailleurs constituer un révélateur des effets structurants des grandes infrastructures (C). On sait en effet qu'on observe sur ces dernières un trafic "induit", qui se développe lentement au fil des années et dont une large partie résulte de modifications socio-économiques.

Selon quelques études, les autoroutes accéléreraient les changements de structure plutôt que d'en modifier la nature.

Si la mise en évidence des effets est assez courante, leur quantification, souvent tentée, est plus malaisée du fait de la difficulté de décrire la situation de référence (ce que serait devenue la zone considérée sans l'infrastructure). En tout cas, toute tentation de bâtir une relation mathématique universelle entre réalisation d'une infrastructure et indicateurs socio-économiques paraît vouée à l'échec.

1.2 .L'incidence du contexte :

On ne doit pas conclure de ce qui précède qu'une infrastructure de transport donnée aura automatiquement un effet et que, si effet il y a, cet effet sera forcément positif.

Chaque infrastructure s'inscrit dans un certain contexte spatial et temporel, dont l'influence sur le développement économique est capital et par rapport auquel l'infrastructure ne peut avoir qu'un rôle second.

En particulier, les études sur les motifs de localisation des entreprises (24) ont montré que les transports en général et l'existence d'une bonne infrastructure notamment constituent un facteur d'implantation minoritaire, loin derrière les disponibilités en terrains et en main d'oeuvre. Cependant les transports semblent jouer un rôle plus important dans les motifs de rejet d'une implantation. On peut en conclure qu'une bonne desserte constitue une condition souvent nécessaire au développement économique, mais loin d'être suffisante.

Les caractéristiques du contexte socio-économique dont dépendent l'importance, et parfois le sens, des effets de l'infrastructure peuvent être énumérés à partir de certaines études et réflexions (D-E) :

- conditions naturelles
- démographie
- nature et caractéristiques des activités existantes

- emploi et formation professionnelle
- infrastructures existantes
- niveau et type d'urbanisation
- équipements d'intérêt départemental ou régional
- dynamisme local
- situation par rapport aux grands courants d'échanges

Il est difficile de bien séparer les effets propres d'une infrastructure de celui du contexte général. En particulier, lorsqu'on constate que les zones bien desservies par une infrastructure se développent davantage que des zones plus éloignées, est-ce du fait de l'infrastructure, ou est-ce parce que l'infrastructure a précisément été tracée pour desservir les endroits les plus dynamiques, qui la rentabilisent davantage ? Ce dilemme a été évoqué à propos de l'autoroute Lyon-Marseille (F) ou du plan routier breton (13). Ce n'est que lorsqu'il y a des ruptures de tendances différentes entre zones bien desservies et zones mal desservies que l'on peut s'autoriser à affirmer un probable effet de l'infrastructure (cf. notamment à ce sujet la méthodologie de (8)).

Il faut donc éviter de tirer des conclusions trop générales sur les impacts socio-économiques des infrastructures, d'autant plus que les problèmes relatifs aux données disponibles ne facilitent pas les analyses (G). On se trouve en la matière devant des exigences contradictoires : on sait que les effets socio-économiques éventuels seront pour l'essentiel longs à se concrétiser, notamment lorsqu'ils correspondent à des phénomènes de relocalisation. Mais, si l'étude est faite de longues années après la mise en service, les données les plus anciennes sont perdues (et d'aucuns trouveront, sans doute à tort, qu'il s'agit alors d'une démarche intellectuelle sans intérêt pratique...).

On retrouve en tout cas que l'importance du contexte fait que toute action d'accompagnement tendant à améliorer les caractéristiques de ce dernier est fondamentale.

1.3. Les Infrastructures, facteurs de concentration ou de diffusion ?

La question a été posée de savoir si les infrastructures ne favorisaient pas surtout les pôles les plus importants. Si en effet on met en contact, en facilitant les communications, des activités performantes et d'autres qui le sont moins, on peut supposer que les premières l'emporteront. On est même allé jusqu'à affirmer qu'un certain enclavement était bon pour la survie d'entreprises peu compétitives, à condition bien sûr que le marché local leur suffise.

Certaines études vont dans le sens d'une telle thèse (2a - 9 - 17a - 17 b). D'autres sont plus nuancées : pour Chambéry (5), l'autoroute aurait renforcé la dépendance vis-à-vis de Lyon, mais renforcé le rôle de cette dernière ville par rapport à Paris, ce qui peut être considéré comme positif. Le tertiaire supérieur lyonnais n'aurait pas pâti de la concurrence parisienne à la suite de la mise en service du TGV, au contraire (16 d) ; mais il faut garder à l'esprit que ces conclusions restent fragiles et qu'un effet favorable à court terme peut s'inverser à plus longue échéance : si des antennes d'activités tertiaires lyonnaises se créent à Paris grâce au TGV, il n'est pas exclu que ces implantations débouchent un jour sur un transfert du siège social. Et le tertiaire supérieur d'agglomérations plus petites que Lyon résistera vraisemblablement moins bien. Là encore le contexte socio-économique, et les mesures d'accompagnement prises, jouent certainement un rôle déterminant.

Une question connexe est de savoir dans quelle mesure un développement constaté à proximité de l'infrastructure s'est effectué au détriment de zones qui en sont plus éloignées. Les études à ce sujet sont rares ; on peut cependant en citer une (H) qui laisserait entrevoir l'existence de tels transferts dans certains cas.

2. LES DIFFERENTS TYPES D'EFFETS OBSERVES.

2.1. Sur les implantations d'activités :

C'est la conséquence des infrastructures le plus souvent traitée dans les études. La sensibilisation aux problèmes d'emploi fait que c'est l'effet attendu en premier ; il était donc particulièrement utile de multiplier les recherches sur ce thème.

Nous ne reparlerons pas ici des études générales sur les motifs de localisation des entreprises, dont nous avons précédemment indiqué les principales conclusions, pour nous concentrer sur les études de cas sur des infrastructures données.

La plupart de ces études portent sur les autoroutes, quelques unes sur les investissements ferroviaires ou voies d'eau.

Les implantations industrielles sont celles qui sont le plus souvent analysées, mais certaines études s'intéressent au tertiaire (notamment dans le cas des trains à grande vitesse) ou à l'emploi d'une façon générale.

La grande majorité des études conclut à un certain rôle des infrastructures dans les implantations d'activités ou l'évolution de l'emploi.

Mais on retrouve que la qualité des transports n'est généralement pas le critère déterminant d'implantation et que les effets ne se produisent donc que là où d'autres conditions sont simultanément réunies.

Comme ces dernières se rapportent notamment à la stratégie des entreprises et à leurs contraintes économiques, aux caractéristiques de la main d'œuvre (qualité, quantité, nature et comportement) et à l'environnement des entreprises (équipements et services, tissu industriel préexistant), on ne sera pas surpris de constater que les implantations relevées se situent presque exclusivement dans des pôles d'une certaine importance ou plutôt, dans le cas des autoroutes, à proximité des échangeurs qui les desservent. En zone rurale, les conclusions s'avèrent négatives en matière d'implantations d'activités.

Une étude (8) a abouti à une typologie des communes en ce qui concerne l'évolution de l'emploi au regard du contexte local ; l'effet est d'autant plus positif que :

- la distance à l'échangeur est moindre (cette étude ne porte que sur des tronçons d'autoroute ou voie express),
- le relief est peu accusé (un relief tourmenté joue comme une augmentation de la distance),
- la population est plus grande,
- le dynamisme est plus marqué,
- l'évolution antérieure était plus défavorable.

Un autre point ressort de quelques documents, c'est qu'un effet important des infrastructures peut être constaté lorsque celles-ci améliorent de façon très importante l'accessibilité, mais que l'effet devient marginal lorsque les conditions d'accès sont moins disparates entre les zones en concurrence.

2.2. Sur les aires de marché et le fonctionnement des entreprises :

Un certain nombre d'études donnent des exemples d'accroissement d'aires de marché d'entreprises industrielles ou tertiaires (y compris services publics : hôpitaux, universités). Mais la représentativité de ces exemples dans l'ensemble des entreprises de la zone n'est le plus souvent pas précisée (dans une étude allemande, elle l'est, mais le pourcentage d'entreprises ayant vu leur aire de marché s'élargir n'est alors que de 26 %). Certains rapports concluent quant à eux à l'absence d'effets de ce type ou du moins à l'impossibilité de les mettre en évidence.

La modification des aires de marché peut jouer dans les deux sens : l'amélioration de l'accessibilité favorise la pénétration du marché local par les entreprises extérieures.

Par ailleurs, la localisation des fournisseurs peut aussi être modifiée.

Certaines entreprises déclarent qu'une grande infrastructure nouvelle telle qu'une autoroute facilite leur fonctionnement plus par la facilitation des déplacements professionnels que par l'ouverture de nouveaux marchés.

2.3. Sur les bassins de main d'oeuvre :

L'amélioration de l'accessibilité peut amener une extension de la zone d'où provient la main d'oeuvre des entreprises. Il y a quelques années, c'étaient surtout les grandes villes qui élargissaient leur aire de recrutement pour capter la main d'oeuvre rurale (phénomène pas forcément négatif, car pouvant conduire à une certaine stabilisation de la population dans des secteurs en voie de dépeuplement). La problématique des zones rurales proches des villes a changé et celles-ci sont maintenant souvent en expansion démographique par suite d'un "dessalement" de la cité ; cela correspond toujours à un élargissement des bassins de main d'oeuvre dans lequel la facilité des communications joue un rôle.

Une étude (8) a bâti une typologie de l'importance des migrations alternantes en fonction des caractéristiques socio-économiques de la commune de résidence.

2.4. Sur l'habitat et la population :

Il y a bien entendu souvent corrélation entre effets sur l'emploi et évolution de la population, et cette dernière peut donc être influencée positivement par la réalisation d'une infrastructure. La proportion de catégories sociales moyennes et élevées augmente dans certains cas à proximité de l'infrastructure (J).

Mais, dans la période récente, les facilités de communications jouent surtout en faveur des communes situées à la périphérie d'une agglomération et c'est donc surtout dans ces dernières qu'on note une extension de l'habitat ; les infrastructures péri-urbaines ont ici un rôle majeur (parmi d'autres facteurs), mais la réalisation des autoroutes a aussi des effets (développement de la construction autour des échangeurs).

Des plus-values foncières peuvent être constatées à proximité des accès aux infrastructures nouvelles (autoroutes - gares TGV dans quelques cas).

2.5. Sur l'agriculture :

Les grandes infrastructures de transport en diminuant la surface cultivable et par leur effet de coupure peut avoir un effet destructurant sur l'agriculture, entraînant la disparition d'exploitations après un laps de temps plus ou moins long. Mais ces inconvénients sont réduits s'il y a une bonne concertation sur le tracé et si un remembrement (obligatoire si la profession le demande) bien conçu est mis en oeuvre. Le déclenchement du remembrement rural, qui peut d'ailleurs déborder la zone perturbée par l'infrastructure, peut être porté au crédit de cette dernière, en rationalisant l'exploitation de zones agricoles qui sinon seraient restées non remembrées.

Les plus-values foncières peuvent avoir un effet négatif sur l'agriculture, le prix des terres risquant de devenir prohibitif dans certaines zones. A l'inverse, quelques cas de moins-values (dues aux nuisances, aux effets de coupure) ont été relevés.

2.6. Sur le tourisme .

Les études portant sur ce thème concluent toujours à l'existence d'effets des infrastructures sur la fréquentation touristique, plus ou moins importante cependant selon les cas. C'est la fréquence des séjours qui est modifiée ou le choix des destinations, ou les deux. L'existence d'un potentiel touristique est bien entendu indispensable (J).

Les différents types d'hébergement peuvent être concernés : résidences secondaires, hôtels, villages de vacances, campings.

Ce sont le plus souvent les séjours de courte durée (week-ends notamment) qui se développent, mais l'accessibilité de certaines stations paraît parfois améliorer leur fréquentation d'une façon plus continue.

Le TGV Paris-Sud-Est a entraîné une forte croissance des déplacements en groupe.

Les hôtels, restaurants et autres commerces liés au passage situés sur des routes doublées par une autoroute voient généralement leur fréquentation décliner. Mais la réduction des nuisances peut aussi y être utilisée pour mener à bien des actions qui tendent à relever la

fréquentation (J).

2.7. Sur l'organisation des transports de marchandises :

On ne traite pas ici des effets des infrastructures nouvelles sur les flux de transport (changements d'itinéraires, reports modaux), mais des conséquences qui peuvent s'ensuivre sur l'organisation des transports de marchandises.

D'après certaines études (1 - 2 b), ce sont les entreprises utilisant des chaînes de transport répétitives qui profitent le plus des autoroutes pour améliorer leur productivité et l'organisation de leurs transports, en planifiant de façon plus rigoureuse (grâce à l'amélioration de la fiabilité des temps de parcours) les opérations qui viennent en amont et en aval du transport ; ceci peut accroître la domination des entreprises d'une certaine taille.

Certains transporteurs ont acquis des bureaux ou entrepôts à proximité de l'autoroute A7, mais généralement dans leur département d'origine.

Plus anciennement, on peut relever le rôle des infrastructures desservant la région du Creusot-Montceau-les-Mines dans l'organisation des transports de la sidérurgie et des houillères, qui se sont chargées directement de certains transports et ont créé des entrepôts.

Les plates-formes pour les transports de marchandises, souvent implantées en bordure de grandes infrastructures, ont évidemment un rôle dans l'organisation du secteur, qu'il s'agisse du transport proprement dit, de la distribution et des activités annexes (I). Elles permettent de faire face aux besoins en bureaux et entrepôts des entreprises du secteur et leur permettent de rationaliser leur activité et leur organisation logistique. Elles peuvent faciliter les chaînes de transport multimodales. La concertation qu'elles induisent permettent la création de liens commerciaux et l'exploitation de prestations de services. Les plates-formes peuvent en retour favoriser la fréquentation de l'infrastructure principale.

ANNEXE 2

FICHES-EXEMPLES

LES RURALIES:

**LES DEUX
SEVRES.**

**COMMENT
AMENAGER UNE
AIRE DE SERVICE
AFIN DE
VALORISER LA
REGION
TRAVERSEE ? UN
EXEMPLE
SIGNIFICATIF :
LES RURALIES.**

Lorsqu'une autoroute traverse une région, cela se traduit le plus souvent par une augmentation notable du trafic. Mais ces usagers circulent, et ne s'arrêtent pas toujours, bien au contraire. Alors, lorsque l'on a un patrimoine touristique à mettre en valeur et que l'on aimerait bien que les usagers s'arrêtent quelque temps, comment faire ? C'est la question que ce sont posée les responsables locaux de Poitou-Charentes et de la Vendée. La réponse qu'ils y ont apporté n'est a priori pas très originale : faire une vitrine régionale sur une aire de repos de l'autoroute A10, à hauteur de Niort. Mais quelle vitrine !... Cela va en fait bien au-delà, ils ont construit grâce aux bon rapports entretenus avec l'ASF (la Société des Autoroutes du Sud de la France), une véritable "Aire-village" qui propose une gamme de services diversifiée et s'assure une clientèle régulière en constante

LE SITE DES RURALIES : SITUATION ET ATOUTS.

Une position de carrefour.

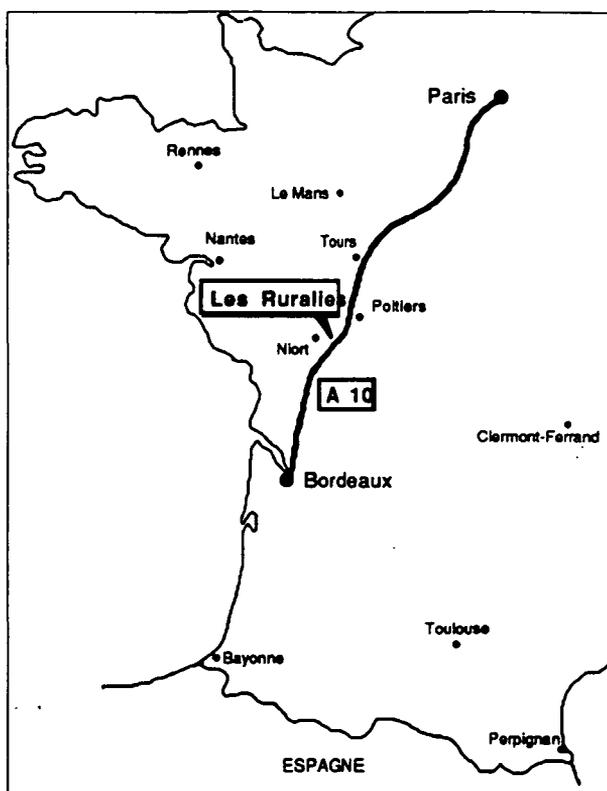
La région Poitou-Charentes est traversée sur plus de 200 Km par l'autoroute A10. A mi-chemin, Niort est le carrefour naturel qui dessert le littoral atlantique, le sud vendéen, La Rochelle, l'île de Ré. Située à égale distance de Paris et de la frontière espagnole, Niort correspond aussi à l'étape idéale (400 Km). C'est pour profiter de ces conditions avantageuses que s'est créée l'aire de repos des Ruralies.

Le trafic au droit de l'aire des Ruralies est en moyenne de neuf mille véhicules/jour soit un total de trois millions deux cent mille véhicules/an.

On estime qu'environ deux cent cinquante mille véhicules, soit 8 % du trafic total, ont effectivement fait une halte, hors ravitaillement en carburant, sur l'aire des Ruralies.

En outre, cette aire est fréquentée annuellement par plusieurs dizaines de milliers d'habitants de la région qui y accèdent par la voirie locale.

La carte ci-contre montre l'intérêt de la desserte de cette autoroute. Elle traverse en effet des régions où le tourisme est une activité importante, c'est dans ce cadre qu'une aire de repos tout à fait particulière et complète comme celle des RURALIES trouve sa justification. En effet, le but est de capter une population d'utilisateurs qui sinon ne feraient que traverser les sites concernés. Le point de départ étant le plus souvent la région parisienne et le point de destination, le Sud Ouest. On constate par exemple que la Vendée, côte touristique, est moins fréquentée depuis l'ouverture de l'A10, parce que marginalisée.



Sources : *Revue générale des Routes et des Aéro-dromes*. N° 633 de septembre 1986.

C'est afin de lutter contre cet effet "négatif" que les responsables locaux ont décidé de réagir.

LES RURALIES : UNE AIRE DE REPOS..... PAS COMME LES AUTRES.

Comment bénéficier de "l'effet vitrine" d'une autoroute de manière à valoriser le patrimoine touristique d'une région ? C'est la question que se sont posés les responsables locaux de la région niortaise et la réponse qu'ils y ont apportés est particulièrement intéressante. Choisir d'aménager une aire de repos, cela n'a rien en soi de bien original, cependant il y a aménager et aménager Ainsi, selon l'ASF les RURALIES constituent-elles "Une aire de service

Tout un chacun a eu l'occasion de s'arrêter dans une aire de service autoroutière. La plupart du temps on y trouve le strict nécessaire, c'est à dire : une station service et un restaurant self service. L'essence y est toujours plus chère qu'ailleurs, et quant à la restauration, mieux vaut ne pas en parler (qualité, tarifs). Bien sûr, est apparue il y a quelques années une nouvelle génération d'aires de service où l'on trouve non seulement les services traditionnels mais aussi des bâtiments à vocation culturelle qui ont pour but d'intéresser les voyageurs à certains aspects de notre patrimoine et ainsi, parfois, de les inciter à faire une escale dans la région qu'ils traversent. C'est un plus, mais il n'y a pas en général d'harmonie entre ces deux types de services. C'est dans ce domaine que l'aire de service des Ruralies est complètement nouvelle. Elle a été conçue comme une entité cohérente connue sous un patronyme générique.

Le parti pris de la concertation :

Le but fixé : assurer la promotion de la région à travers un ensemble de services cohé-

rents et représentatifs du patrimoine régional. Cela impliquait dès le départ **une prise de conscience générale des responsables locaux.** Cette idée est née au sein du SIVOM, syndicat inter-communal du canton de Prahecq. **Pour lancer le projet, une association a été créée :** "l'association d'études pour la création d'un centre d'animation régional", dès 1980. Dès que le tracé officiel de l'autoroute A10 a été connu, la réflexion s'est engagée (les prémisses datent de 1978). L'autoroute a été mise en service en 1981. **Cette réaction a priori, a permis à l'association de mettre toutes les chances de son côté, et d'associer très tôt l'ASF (Société des Autoroutes du Sud de la France) à ce projet.** Cette participation active de la société concessionnaire de l'autoroute est un point important à souligner, car c'est ce qui explique la qualité de la réalisation.

L'association avait pour but de réaliser l'étude de faisabilité pour établir la crédibilité de l'opération, convaincre les différents partenaires, et définir le programme de l'opération. Plusieurs projets ont été élaborés dont, notamment un projet de

Musée de Plein Air, puis le choix s'est arrêté à un **espace animé comportant plusieurs équipements**. Parallèlement, la Chambre Départementale d'Agriculture des Deux-Sèvres prit la décision de s'implanter dans ce qui devait devenir un **carrefour de rencontre régionale**. Le Conseil Régional Poitou-Charentes, saisi du dossier, s'engagea en 1980 à participer au financement d'une vitrine de la Région et, la même année, l'Association de Préfiguration des Ruralies déposa son dossier au concours du Musée du Machinisme Agricole. **Une fois son office rempli, l'association fut dissoute pour laisser la place à une nouvelle association qui a vocation opérationnelle**. "L'association des Ruralies" a été constituée en juillet 1982, et elle s'est occupée de la **coordination**, de la construction ainsi que de l'animation et de la gestion de cet ensemble.

Elle est constituée des partenaires suivants :

- La Chambre Régionale d'Agriculture du Poitou Charentes,
- La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie du Limousin, Poitou Charentes,
- Le Comité Régional du Tourisme de Poitou Charentes,
- L'Union Poitou Charentes pour la Recherche, la Diffusion, l'Expression de la Culture Populaire (UPCP),
- La Chambre d'Agriculture des Deux-Sèvres,
- La Chambre de Commerce et d'Industrie des Deux-Sèvres,
- La Chambre des Métiers des Deux - Sèvres,
- Les communes d'Aiffres, Vouillé et Niort,
- Autres collectivités et établissements publics intéressés au projet,
- Les représentants des ministères associés,
- La Société d'Autoroute du Sud de la France

(ASF).

La concertation, comme on peut le constater à l'examen de cette liste, s'est faite à un niveau très large.

L'instance de concertation et de réflexion, "l'association des Ruralies", a permis de **regrouper régulièrement l'ensemble des partenaires en vue de la coordination des actions et des choix communs**.

De la concertation à la réalisation :

Le projet défini, le consensus établi, restait donc à passer au stade de la réalisation. **Chaque partenaire a gardé son autonomie de gestion et de décision**. Sur le site des Ruralies, cinq maîtres d'ouvrage ont construit et gèrent les installations :

- L'ASF, pour l'infrastructure de l'aire, les espaces communs et la "Maison des Ruralies",
- Une association interconsulaire pour la vitrine de promotion de la région,
- Le syndicat mixte des Ruralies pour le restaurant,
- Le syndicat intercommunal (SIVOM) de Prahecq pour le conservatoire du machinisme et des techniques agricoles,
- La Chambre d'Agriculture des Deux-Sèvres pour ses propres locaux.

Un aménagement astucieux :

La réalisation des équipements de "l'aire village" des Ruralies s'est faite en 2 phases. Le coût des bâtiments s'élève à 3 MF. Il comprend la réalisation de : (en surfaces)

- Vitrines publicitaires :	47,70	m2
- Hall d'exposition :	176,80	m2
- Module touristique :	36,00	m2
- Module de vente :	201,00	m2
- Réserves :	144,00	m2

Le financement a été pris en charge à 80 % par le Conseil Régional Poitou Charentes, (subventions), et à 20 % par emprunts, à la charge des différents intervenants.

Le but était très bien défini dès le départ : "assurer la promotion de toutes les activités de la région Poitou-Charentes et de la Vendée (activités agro-alimentaires, industrielles, artisanales, touristiques et culturelles)". Les solutions les plus optimales ont été mises en place. **Ainsi l'accès est-il possible dans les deux sens de l'autoroute** (là, on perçoit concrètement l'intérêt de s'être associé avec l'ASF), **par le biais d'un souterrain.** On trouve un parking de grande capacité et proche des bâtiments pour chaque accès. Les usagers ont donc la possibilité de venir spécialement aux Ruralies et de faire demi-tour sans aller jusqu'à la sortie suivante. Les concepteurs de cet aménagement ont également pensé à **ne pas limiter l'accès à la seule clientèle autoroutière, il existe en plus un accès libre par la voirie locale.** Un parking a été installé le plus près possible de l'autoroute mais en dehors de son emprise, la liaison avec les infrastructures se faisant ensuite par voie piétonnière.

Les Ruralies ont été conçues comme une véritable "aire village", donc elles comportent des places, des fontaines, des chemins piétonniers et des aires de jeux pour les enfants. **Le plan masse et l'architecture ont été retenus après la concertation globale des parties prenantes. L'ensemble des constructions a été réalisé par le même architecte** ce qui était une garantie de cohérence pour cette réalisation. **Dans le style même des bâtiments, le caractère régional est affirmé par la large place réservée aux matériaux traditionnels** (pierres calcaires à joints minces sur murs et

piliers, enduits grattés clairs, bois pour charpentes et menuiseries, tuiles canal, et pour les volumes, des bâtiments bas et massifs). **Jusque dans les moindres détails la concertation et la coopération sont restées les maîtres mots de cette démarche.**

Des résultats à la mesure des ambitions :

"L'aire village" des Ruralies a été ouverte en 1983, et en cinq ans d'activités, on peut mesurer, par rapport à la réussite de cette entreprise, que les partis pris étaient judicieux. Les Ruralies c'est :

- La vitrine des produits régionaux :

Effectifs : 6 personnes

Superficie : 700 m²

Chiffre d'affaires 1986 : 3 613 014 Fr

(+ 26 % par rapport à 1985)

L'activité : Promouvoir les meilleurs produits de la région aux meilleurs prix, tous les jours de l'année (800 produits sélectionnés).

Les produits : de l'alimentation (cognac, pineau, vins, pâtisseries, produits de la mer, fromages) ; de l'artisanat (meubles, vanneries, cuirs, poteries).

Cette vitrine est un des premiers équipements de ce type sur le réseau autoroutier français.

"Vendre des produits régionaux, c'est vendre la région. On ne peut offrir que des produits de qualité. Il faut donc sélectionner les produits.... Souvent, les boutiques régionales sur les autoroutes ont une réputation détestable pour leurs prix. Produit régional est malheureusement trop souvent synonyme de prix excessifs, pour ne pas dire plus. Les principes qui ont guidé les promoteurs de la Vitrine de Poitou-Charentes-Vendée sont tout autres. Il ne s'agit pas tant de vente que de promotion de produits. Il faut donc donner envie au client d'acheter et lui montrer que les produits régionaux ne sont pas à priori trop chers."

- Le restaurant régional :

Effectifs : 35 personnes

Nombre de repas servis : 255 345

(+ 35 % entre le 31 octobre 85 et le 31 octobre 86)

Capacité d'accueil : self 200 places
restaurant 130 pl.
terrasse 100 pl.

Activité : favoriser la découverte des plaisirs de la dégustation de la cuisine régionale dans un cadre adapté.

"Sur l'autoroute, les repas peuvent être autre chose que l'anonyme bifteck-frites avalé en vitesse dans le snack triste d'un restaurant anonyme."

- Le Conservatoire du Machinisme Agricole

Effectifs : 6 personnes

Superficie : 1800 m²

Nbre de visiteurs en 86 : 30 000

Activités : musée de la machine agricole unique en France, avec ses outils, ses machines et tracteurs anciens et prototypes contemporains.

"Les musées sortent des murs ; les musées vont à la rencontre de l'homme qui se déplace ; les musées sont ouverts sur la vie contemporaine. Ces affirmations sur le développement culturel de cette fin de siècle ont été prises en compte par les promoteurs du Conservatoire du Machinisme et des Pratiques Agricoles des Ruralies. Etre présent sur l'aire de l'autoroute, c'est élargir la fonction de communication et croire qu'elle n'est pas un monde clos, au contraire qu'elle peut faire se rencontrer des hommes".

- Au début du printemps 88 s'est ajouté à tout cela un hôtel deux étoiles de 200 chambres.

Le tout représente environ **50 emplois fixes**, auxquels s'ajoutent des effectifs saisonniers notam-

ment à cause du module touristique qui ne fonctionne que deux mois par an. Ce module comprend des hôtesse d'accueil et un **service minitel qui permet aux usagers de connaître le nombre de places disponibles dans les campings et dans les hôtels de la région jusqu'à la côte vendéenne.**

Actuellement le chiffre d'affaires global progresse de 20% par an. Il est probable que cette progression se ralentira. Cependant les responsables escomptent une nouvelle augmentation à l'ouverture des frontières en 1992 / 1993.

A la suite de ce descriptif on constate à quel point rien n'a été laissé au hasard. Les responsables et les promoteurs locaux ont également fait appel à des professionnels de la communication, afin de déterminer la meilleure stratégie à mettre en oeuvre.

Les citations entre guillemet sont tirées d'un rapport intitulé "LES RURALIES", réalisé par des professionnels de la communication. Le slogan général en est : "**Aux RURALIES, on peut s'arrêter pour déjeuner, faire quelques courses, remplir son panier, connaître la région, se cultiver. Que l'on dispose d'une demi-heure ou de l'après-midi, c'est l'occasion de rencontrer la région et d'avoir envie d'y revenir**".

en conclusion.....

**UNE SOLUTION ASTUCIEUSE :
LA REUSSITE AU RENDEZ-VOUS.**

Les RURALIES constituent un réussite. Il faut à cet égard souligner que les promoteurs de l'opération ont su mettre toutes les chances de leur côté. La concertation et la coordination pour mener à bien cette action se sont exercées à un niveau très large, puisqu'elles ont même dépassé le cadre de la région Poitou-Charentes en y intéressant également la région du Limousin. Les études de faisabilité ont prouvé l'opportunité d'une telle réalisation et l'association coordinatrice a eu une action particulièrement efficace.

Une autre cause de ce succès c'est l'entente avec l'ASF (la Société d'Autoroute du Sud de la France), qui a permis de construire les voies d'accès nécessaires à l'optimisation du projet (un tunnel qui permet d'y accéder dans les deux sens de la circulation).

Il est cependant impossible de dire dans quelle mesure cette "aire-village" a permis de détourner une partie du trafic en transit vers la région Poitou-Charentes et la côte Vendéenne, mais une chose est sûre, plusieurs milliers d'entre nous s'arrêtent aux RURALIES chaque année, achètent et visitent

**NIORT :
LES DEUX
SEVRES**

**NIORT :
LORSQUE LE
DYNAMISME RIME
AVEC
LA REUSSITE.**

Niort "ville arrière" proche des trois ports de la façade Atlantique, à savoir Bordeaux, La Rochelle et Nantes-St Nazaire, n'a pas laissé passer l'opportunité du passage à proximité de l'autoroute. L'A10, mise en service en 1981, a été tout de suite synonyme d'axe de développement. Ainsi, sous l'impulsion de la demande des professionnels, d'une part, et celle des responsables locaux d'autre part, le projet d'un centre régional Rail/Route a vu le jour en 1983. De toute évidence, la région niortaise présentait de nombreux avantages, mais il y eut surtout une prise de conscience de l'opportunité d'entamer une action de mise en valeur. Dès la décision du tracé, la Chambre de Commerce et d'Industrie a lancé la machine en créant une association pour sensibiliser les gens à agir.

NIORT ET SON DEPARTEMENT :

QUELQUES CHIFFRES SIGNIFICATIFS.

Les Deux Sèvres représentent 2,3 % de la superficie de la région Poitou Charentes, et 1,1 % de la superficie de la France. La population s'élève à 342 619 habitants (estimation de l'INSEE en 1988), soit une densité de 57 habitants au Km².

La population active, y compris les demandeurs d'emploi était de 145 820 en 1982. Et le nombre des emplois est, en 1988 de : 131 560, soit une augmentation de 6 % par rapport à 1975. (Sources : INSEE et Direction Départementale du Travail).

La répartition de la population active se fait comme suit :

- Agriculture :	18,6%
- Industrie :	22,4%
- BTP :	9,5%
- Tertiaire :	49,5%

En agriculture, les principales cultures sont les céréales (71,3 % de la surface agricole utile) et les cultures permanentes (28,7% de la surface agricole utile).

L'industrie est le point faible de la région Niortaise. 31 % des entreprises industrielles sont concentrés dans le nord du département (arrondissement de Bressuire et de Parthenay).

Au niveau du secteur tertiaire, il faut noter l'importance du secteur mutualiste, qui groupe environ 21 000 salariés. La très grosse majorité des entreprises de services est localisée dans la région niortaise. Les services les plus représentatifs du département, hors mutuelles, sont : les activités d'études, de conseil et d'assistance; les transports.

Les principaux produits exportés par le département sont ceux des industries agricoles et alimentaires, soit 40 %.

En ce qui concerne la desserte en transport :

- Les axes routiers :

Autoroute : 56 Km (en projet Nantes/Niort)
Routes nationales : 197 Km
Chemins départementaux : 3 763 Km

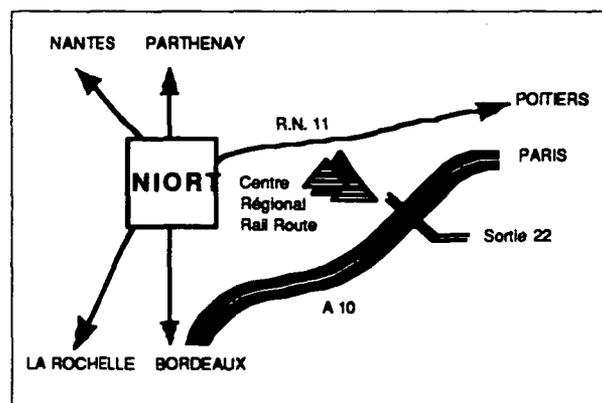
- Voies SNCF ouvertes à la circulation des voyageurs :

Niort Poitiers
Niort La Rochelle
Niort Saintes
Thouars Saumur

- Aérodrômes :

Niort Souché : pas de lignes régulières, mais de nombreux vols commerciaux
Thouars : réservé à l'aviation de loisir
Rorthais : aéroport privé de l'entreprise Heuliez.

La carte ci-dessous est issue de la plaquette de promotion éditée par la CCI. Elle permet de bien situer le Centre Régional Rail/Route dans son contexte régional.



LE DYNAMISME LOCAL AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT .

NIORT : un Centre Régional Rail-Route sur l'autoroute A10.

" L'autoroute : une chance à saisir " c'est en ces termes qu'à été interprété l'arrivée de l'autoroute A10 en 1981 pour la ville de Niort. Bon réflexe, mais encore faut-il se donner les moyens d'agir.... C'est afin de résoudre ce problème qu'est intervenue la Chambre de Commerce et d'Industrie. Le résultat : l'inauguration en Novembre 1983 d'un centre régional rail/route et qui aujourd'hui se porte bien.

L'action de la CCI s'est traduite dans un premier temps par la **création d'une association**. Cette association avait pour but de faire prendre conscience aux autres partenaires locaux de la chance qui s'offrait à eux ainsi que de la nécessité **d'entreprendre une action commune**. Un consensus s'est créé autour du projet qui a permis d'harmoniser la stratégie et de lancer le projet. L'association a été dissoute dès qu'elle a eu rempli son office, qui était de **susciter le consensus** et la mise en place des objectifs.

Le cas de Niort est tout particulièrement **intéressant au niveau de la démarche** qui a été mise en place. En effet **rien n'a été laissé au hasard**. Cela a été une des clés de la réussite, pour laquelle un maximum d'atouts ont été rassemblés. Ainsi des négociations ont été entreprises avec l'ASF (concessionnaire de l'autoroute), pour obtenir les terrains nécessaires à cette réalisation ; et surtout **une solide étude de faisabilité** a été réalisée par le SETAME BETURE NORD dès juin 1980. Cette étude

s'est attachée à déterminer dans quelle mesure un centre routier rail/route à Niort pouvait s'intégrer dans le trafic international, le trafic de transit national, la fonction d'arrière-port exercée par la ville de Niort traditionnellement, le trafic longue distance ayant pour origine ou destination les Deux Sèvres, la réorganisation et le développement de la fonction du transport routier à Niort, (projection). De cette étude a été tiré : le type d'équipement nécessaire, sa capacité, et sa localisation.

Là encore, **cette étude préalable était judicieuse**, car il aurait été illusoire d'escompter de bons résultats d'une réalisation sans connaître le marché visé et la meilleure façon de le conquérir. Il s'agit de **l'espace concerné, mais aussi au-delà**, (il ne faut pas oublier que l'autoroute ne se résume pas à un point de passage, elle joint des origines et des destinations qui jouent un rôle prépondérant). Ainsi la conclusion de cette étude a été : "la forte volonté des entreprises de transport et des collectivités locales de réaliser à Niort un équipement de

transport routier de marchandises d'une part, la situation de carrefour de la ville dans le contexte de la réglementation et de l'évolution d'autre part, entraînent une évidente opportunité de réaliser un complexe routier de transport à Niort, de préférence à toute autre localisation dans la région. Celui-ci devrait se développer selon deux directions complémentaires : un ensemble régional de transport qui s'appuiera sur l'implantation de plusieurs entreprises locales de transport et des services administratifs ; ainsi qu'une plate-forme de transit évolutive, orientée vers la fonction de "relais" du transit international et interrégional, et, secondairement vers la fonction d'arrière port."

Le résultat s'illustre très concrètement : le centre rail/route a été inauguré en novembre 1983. Le financement a été assumé par le département, la Chambre de Commerce et d'Industrie, les communes, des subventions de la région, plus la collaboration de Chambres de Commerce et d'Industrie autres, telle que celle de la Roche-Sur-Yon (soit au total un investissement de 25 000 000 de F). 233 emplois ont été créés sur le site (en partie des relocalisations). L'autoroute constitue un axe dynamique pour tous les types d'activités et **les effets de l'action menée sont tout à fait perceptibles, bien qu'ils restent difficilement quantifiables.**

Cependant, il faut préciser que l'autoroute, l'axe Poitiers / Niort / Bordeaux a doublé la Route Nationale 10 (Poitiers / Angoulême / Bordeaux) qui était traditionnellement l'axe de développement de la région : c'est sur l'ensemble des deux axes que doit être mesurée la croissance obtenue. L'autoroute et plus particulièrement l'action d'accompagnement menée, ont insufflé un nouveau dynamisme au développement local. D'ailleurs, les responsables locaux ne se sont pas contentés d'offrir les structures nécessaires aux professionnels, ils ont aussi tenté

d'optimiser au maximum les investissements réalisés. Certes des entrepreneurs privés, et tout particulièrement des transporteurs, étaient demandeurs et parties prenantes dès l'origine du projet, mais, une campagne de promotion et des plaquettes d'information ont été réalisées pour augmenter le nombre des entreprises.

Les élus locaux sont satisfaits. Outre les emplois créés, le centre régional rail/route ("C3R"), a entraîné pour les collectivités locales une **augmentation notable des ressources fiscales**, et tout particulièrement de la taxe professionnelle. Cela leur permet notamment d'entreprendre de nouvelles actions que les ressources antérieures ne leur permettaient pas jusque-là.

"C3R" comprend 25 hectares et il est situé au débouché de l'échangeur 22 (La Crèche). Il constitue une zone à vocations multiples : transformation, création, groupage de marchandises, distribution de gros ; des terrains embranchables ou non en bordure de voie ferrée, 2800 m de voie, permettent de recevoir un train complet. C'est aussi un centre d'accueil avec un restaurant, des salles de réunions et de séminaires, des bureaux, le service des douanes, l'antenne du bureau régional de fret, une permanence de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Deux Sèvres (qui joue le rôle d'un partenaire économique compétent et dynamique), le syndicat des transporteurs routiers du département, des magasins et, en projet, des entrepôts sous douane.

**L'AVIS DES RESPONSABLES
DE LA
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE.**

"La concertation est la condition nécessaire à toute action : on ne peut pas faire quelque chose tout seul. Toutes les communes veulent leurs propres Zones d'Activité, cela ne veut plus rien dire : il faut une action plus globale, et cela nécessite une bonne entente entre les communes. Il ne sert à rien d'investir dans des structures qui sont appelées à être soit sous-utilisées, soit même carrément vides. En ce qui concerne le Centre "C3R" , il y avait une demande exprimée par les professionnels, floue au départ, certes, mais présente.

Il est impérativement nécessaire de prendre un maximum de garanties financières et techniques. Il faut agir en ce domaine avec une extrême prudence, prendre des risques, bien sûr, mais calculés.

C'est pourquoi, il paraît indispensable de réaliser une étude préalable très fine qui prenne en compte non seulement le marché, mais aussi ses extensions et ses limitations futures. Il faut étendre son champ de vision au-delà du territoire d'une seule commune."

REIMS :
MARNE

LORSQUE
LES CHOIX DE
DEVELOPPEMENT
PERMETTENT
DE LUTTER
CONTRE
L'ATTRACTION DE
L'AGGLOMERATION
PARISIENNE.

" Paris est la banlieue de Reims ", ainsi s'exprime M. SERVAIS, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims et d'Epernay. Pour justifier ce point de vue, il a quelque trente ans d'aménagement derrière lui. Tirer le meilleur parti des autoroutes, c'est se munir de toutes les structures nécessaires pour attirer les entreprises et les garder (qualité des services offerts), mais aussi raisonner en matière d'urbanisme (la croissance économique implique aussi de construire des logements). La reconversion passe, pour réussir, par la formation.

LA VILLE DE REIMS DANS SON CONTEXTE.

Quelques chiffres significatifs.

Située seulement à environ 150 kilomètres de Paris, Reims est une ville dynamique. Elle est concernée actuellement par le tracé de deux autoroutes :

- L'autoroute Paris - Est : Paris / Metz, mise en service en 1976 ;

- L'autoroute Calais-Dijon-Méditerranée : A26-A31-A6 ; l'A26 fut mise en service sur le tronçon St Omer / Laon en juillet 1987, et le tronçon Laon / Reims est prévu pour le printemps 1989.