

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT: UNE OPPORTUNITE DE DEVELOPPEMENT

MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

5159

DATAR

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT,
DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER

D.R

O.E.S.T.

D.T.T

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

. DÉLÉGATION À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET À L'ACTION RÉGIONALE

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER

- . OBSERVATOIRE ÉCONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS (O.E.S.T.)
- . DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES
- . DIRECTION DES ROUTES

Ce document est issu d'une étude réalisée en particulier par Yves HUART (O.E.S.T.),
Véronique CHETANEAU (Université de Nanterre) et Georges GAC (O.E.S.T.).
L'étude complète, sous forme de rapport au Conseil Général des Ponts et Chaussées,
est disponible à l'Observatoire Economique et Statistique des Transports,
55- 57, rue Brillat-Savarin - 75775 Paris Cédex 16.

Pourquoi valoriser les infrastructures de transport ?

Une nouvelle infrastructure de transport, route, autoroute, voie ferrée ou aéroport, ne manque jamais d'avoir des **effets immédiats** : des effets marquant la vie de tous les jours et le comportement des usagers d'une part, tant pour leurs déplacements personnels ou d'affaires que pour les flux de marchandises (gains de temps, amélioration de la sécurité, du confort et du service, baisse des coûts de transport ...), un effet plus diffus d'autre part, «macro-économique» pour ainsi dire, lié aux dépenses engendrées et aux emplois créés dans les divers secteurs de l'économie, lors de la construction de l'infrastructure et lors de son exploitation.

Elle a aussi des **conséquences indirectes et pourtant décisives**, affectant notamment le ca-

dre de vie, l'organisation de l'espace et la localisation des activités avec toutes ses implications démographiques, économiques et sociales (emploi, démographie, localisation de l'habitat...).

L'infrastructure nouvelle peut permettre aux entreprises de réduire leurs coûts, et corrélativement d'augmenter leurs ventes et leurs profits. Elle ouvre de nouveaux débouchés et dans certains cas peut en-

traîner l'agrandissement ou l'ouverture de nouvelles unités ; mais elle favorise aussi l'intensification de la concurrence.

Evoquons, touchant la population et l'habitat, le peuplement des zones rurales proches des villes et

l'élargissement des bassins de main-d'œuvre, le phénomène de migrations alternantes, mais aussi la concentration des investissements à proximité de l'infrastructure, et les plus-values foncières qui en dérivent. Evoquons encore, lié d'ailleurs à cette plus-value, un effet de restructuration de l'agriculture et de remodelage de certaines exploitations, conséquence de l'empiètement sur les surfaces cultivables et du phénomène de coupure.

UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT ENTRAINE DES EFFETS ECONOMIQUES INDIRECTS

C'est pourquoi le choix des investissements en matière d'infrastructure doit tendre à maîtriser cette double série de conséquences, et viser, outre à l'amélioration en tant que telle des conditions de transport, à des effets structurants positifs sur l'aménagement du territoire et le développement économique local.

AVANT - PROPOS

LE MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT
1987

Lors des Comités Interministériels d'Aménagement du Territoire des mois d'avril et octobre 1987, novembre 1988 et février 1989, d'importantes décisions ont été prises. Leur objectif ? Doter notre pays d'un réseau moderne et performant d'infrastructures ferroviaires, routières et autoroutières, afin de valoriser la position centrale de la France au sein de l'espace européen, mieux irriguer le territoire et ouvrir nos régions sur l'Europe.

Les décideurs locaux attendent beaucoup de l'amélioration future des réseaux de transport en France, et des liaisons nouvelles qu'établiront les autoroutes et le TGV entre les grandes villes et les régions.

L'avenir se montrera-t-il à la hauteur de leurs espérances ? Ils s'en inquiètent, et s'interrogent sur les stratégies à adopter pour que ces investissements aient des retombées positives sur le développement local.

Dans cet esprit, le Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer et la DATAR, ont engagé une réflexion afin de mieux connaître les effets économiques des infrastructures de transport et apporter aux décideurs locaux quelques orientations et références pour l'action (les principales documentations issues des groupes de travail figurent dans la bibliographie p.21 à 24).

Dans le cadre de cette réflexion générale, au printemps 1988, une enquête a été menée auprès de responsables locaux d'horizons divers, afin de dresser un tableau des démarches suivies ici et là pour accueillir les nouvelles infrastructures, et d'apprécier les effets attendus. 400 questionnaires ont été envoyés à des élus locaux, à des Chambres de Commerce et d'Industrie, Chambres de Métiers, Chambres d'Agriculture, Comités d'expansion, Directions régionales de l'Équipement, 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 l'on extrait ici la substance.

L'objectif en effet de ce document est de proposer des voies d'approche possibles et de les assortir de certaines recommandations, de faire des suggestions sur les actions d'accompagnement et la manière de les entreprendre, et de présenter quelques exemples.

Ni guide directif, ni traité exhaustif, ce document n'est qu'une invitation à réfléchir et à agir. Né de l'expérience et de l'analyse, il appelle au contraire remarques et témoignages, afin d'accroître la rigueur de la réflexion.

Les effets directs des autoroutes : fiscalité et emploi.

Combien coûte une autoroute ?

Entre 20 et 25 millions de francs par km en rase campagne. Sur 100 francs dépensés 45 francs servent à se procurer les consommations intermédiaires, telles que produits pétroliers, matériaux, minerais, engins, mais aussi services marchands et transport, et 55 francs constituent la valeur ajoutée : dont 30 francs de salaires, et 10 francs de résultat avant impôts pour les entreprises chargées de la réalisation de l'infrastructure. Sur ces 100 francs enfin, 75 reviennent aux entreprises de travaux publics, 25 aux autres entreprises (ingénierie, bâtiment, électronique...).

Combien de personnes un chantier mobilise-t-il ?

Pour une portion standard de 30 km à deux fois deux voies, 500 à 600 personnes, soit 20 personnes au km, pendant deux ans à deux ans et demie, ou encore deux personnes par million de francs investis.

Quelle part échoit aux entreprises locales ?

Il n'y a pas à cet égard de taux significatif, tout dépend des capacités de réponse des entreprises à un chantier exceptionnel tel que celui d'une autoroute : de 35 % pour l'A11 dans l'Allier, de 30 % pour l'A26 en Picardie, il atteint la proportion remarquable de 80 % pour cer-

taines portions près de Lille. 50% est un ordre de grandeur moyen.

Combien d'emplois après l'achèvement ?

Deux emplois par km en moyenne, dont un pour le péage, et 0,7 - si l'on peut dire - pour l'entretien. Ces emplois ne sont pas uniformément répartis: ils sont concentrés aux gares de péage, et aux centres d'entretien, tous les soixante kilomètres. Les emplois centraux ne concernent que les directions régionales ou les sièges des sociétés d'autoroutes.

Mais il faut aussi compter avec les emplois créés indirectement: restaurants, hôtels, stations-service, soit un ou deux emplois par km.

C'est donc sur trois à cinq emplois par km qu'il faut tabler en définitive.

Quelles sont les retombées fiscales d'une autoroute ?

Les voies de circulation des autoroutes concédées ainsi que les éléments annexes (aires de repos, gares de péage, centres d'entretien) sont soumis à une taxe professionnelle et évalués selon un barème forfaitaire. Les centres d'entretien, les bâtiments abritant la direction d'exploitation sont estimés selon les méthodes de droit commun (comparaison ou appréciation directe).

De même, les sous-concessionnaires sont sujets à la taxe professionnelle, selon les règles habituelles.

Précisons à présent les bases d'imposition :

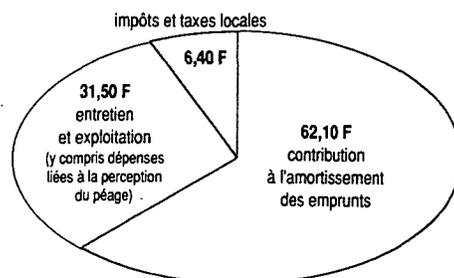
Touchant les voies de circulation, l'évaluation est fonction de la longueur de chacune des voies, des échangeurs et des bretelles d'accès. En 1988, la valeur locative se monte à 31 francs par mètre, soit 125.000 francs pour un km d'autoroute à quatre voies.

A l'égard des aires de repos et de service, l'évaluation est proportionnelle à la surface porteuse d'un revêtement. La base d'imposition est de 4 francs au m².

Quant aux gares de péage, il existe une part fixe de 17.850 francs et une part variable de 7.652 francs par voie de gare de péage.

Les taux d'imposition sont fixés par les collectivités (régions, départements, communes), conformément au droit commun.

A quoi servent 100 francs de péage ?



Une route nouvelle n'est pas automatiquement la voie du développement

On incline trop volontiers à croire qu'une meilleure desserte en transports, en accroissant la productivité des entreprises, apporte inmanquablement avec soi prospérité et richesse. C'est être exagérément optimiste : de telles relations de cause à effet ne sont ni toujours décelables ni généralisables.

Toutefois il est vrai que **l'accessibilité est une condition *sine qua non* du développement** et de la localisation d'activités, d'autant plus que l'amélioration générale de la desserte du territoire offre de plus en plus de possibilités aux entreprises et donc renforce l'enclavement relatif des zones mal desservies.

Ce qui fera donc la différence, dans la concurrence que se livrent

les régions ou les communes pour l'activité et l'emploi, c'est l'environnement global, le contexte humain et économique, en même temps que les disponibilités en terrain et en main-d'oeuvre. Constitutifs de ce contexte, citons encore l'habitat, l'emploi et la formation professionnelle, le tissu urbain et industriel, le service aux entreprises, le dynamisme local, la situation par rapport aux grands courants d'échange.

L'effet d'une nouvelle voie de communication peut-il être globalement négatif ? Certainement pas. Cependant, certains aspects de l'impact peuvent l'être marginalement, et il est utile de le savoir.

L'effet général de diffusion et de mobilité des choses et des personnes qui est l'objet d'une infrastructure de transport, peut avoir des aspects négatifs, par exemple en accentuant la confrontation d'activités à

fortes différences de compétitivité. N'est-on pas allé jusqu'à prétendre que la survie d'entreprises peu compétitives et fermées sur leur marché local dépendait justement d'un certain enclavement ?

L'effet de diffusion et de mobilité peut aussi être ponctuellement compensé par un effet contraire, par exemple par la concentration d'activités autour d'échangeurs ou de gares TGV. A l'égard du TGV, certains responsables locaux ont pu redouter l'"effet de pôle", c'est-à-dire l'attraction de Paris et le renforcement de son rôle.

Quelques observations nous permettent certes de nuancer ces craintes : pour ce qui est de

Chambéry, l'autoroute aurait, il est vrai, renforcé la dépendance vis-à-vis de Lyon, mais renforcé le rôle de cette dernière par rapport à Paris ; de plus **le tertiaire supérieur lyonnais n'aurait pas pâti de la concurrence parisienne par l'effet du TGV, tout au contraire.**

Il y a en fait une certaine ambivalence, l'amélioration de la mobilité jouant souvent dans les deux sens : ainsi **l'élargissement des aires de marchés des entreprises** favorise symétriquement la pénétration du marché local par les entreprises extérieures. Il s'agit on le voit de **savoir maîtriser et équilibrer toutes les conséquences.**

En clair, le développement ne gît pas dans les infrastructures comme le fruit dans le germe ; si elles en sont les conditions nécessaires, elles sont loin d'y suffire à elles seules.

LES INFRASTRUCTURES SONT NÉCESSAIRES, MAIS PAS SUFFISANTES

Il faut des mesures d'accompagnement

Une infrastructure nouvelle constitue une opportunité unique d'essor régional ; et des actions spécifiques d'accompagnement judicieusement choisies permettent de l'accélérer. Parmi les actions les plus fréquemment mentionnées dans les réponses aux questionnaires, citons :

- la promotion de l'image de la ville, de la région.
- la création ou la valorisation de zones d'activités industrielles, artisanales ou tertiaires.
- des mesures d'accueil des entreprises, notamment par la promotion et par des aides financières.
- la création ou la valorisation de complexes routiers.
- les opérations immobilières et l'aménagement urbain.
- la réalisation d'équipements de loisirs, la création de produits touristiques.
- la réalisation d'infrastructures de rabattement.
- la modification des services régionaux ou locaux de transport de voyageurs.

Prise de conscience, même inaboutie, de la part des décideurs locaux, **sentiment largement répandu de l'efficacité des mesures d'accompagnement**, telles sont les leçons majeures à tirer de ces réponses.

**LES
INFRASTRUCTURES,
OPPORTUNITÉ
UNIQUE D'ESSOR
RÉGIONAL,
NÉCESSITENT DES
ACTIONS SPÉCIFIQUES
D'ACCOMPAGNEMENT**

La plupart tombent d'accord pour dire qu'en l'absence de toute mesure complémentaire, le « potentiel de richesse » que représente l'infrastructure échappera à la région, au profit des régions voisines. Qui plus est, ces mesures ne doivent pas se faire attendre, de manière à ce que les usagers fassent l'apprentissage simultanément de l'infrastructure et de ses compléments. Il est aussi possible que **certaines actions d'accompagnement constituent**

une oeuvre de longue haleine, dont les effets ne se feront sentir que plus tard, une fois fixées et développées les nouvelles habitudes des usagers.

Comment mettre en œuvre les mesures d'accompagnement

Les acteurs en présence

La mise en valeur d'une infrastructure mobilise une grande diversité d'acteurs :

- Les collectivités territoriales, communes ou regroupements de communes (districts, communautés urbaines, syndicats intercommunaux...), départements, régions : les attributions récemment dévolues aux collectivités territoriales en vertu de la loi de décentralisation, et leur affranchissement de la tutelle administrative, ont aidé à une prise de conscience par les élus locaux de leurs responsabilités et de leurs pouvoirs en matière de développement économique régional ou local.

Mais aussi :

- 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.

- Sociétés d'Autoroutes, Ports Autonomes, SNCF,...

- L'Etat, par ses services centraux ou locaux.

- Des organismes créés spécialement 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.

La distribution des rôles

Selon leurs statuts, la vocation des acteurs sera de prendre l'initiative, d'être le maître d'ouvrage, ou bien le maître d'œuvre, ou encore de diriger les études, d'assurer l'exploitation.

Toutefois, la complexité de la pièce et les incertitudes de l'intrigue empêche les acteurs de s'en tenir chacun à un emploi désigné : elles laissent de même vacant le premier rôle, qui reviendra généralement à celui qui montrera la détermination nécessaire à s'en revêtir. Quelques repères fixes subsistent malgré tout dans cette apparente confusion.

*MOBILISER UN GRAND
NOMBRE DE
PARTENAIRES DANS
UNE ACTION
CONCERTÉE*

L'initiative appartient aux responsables locaux et à tous.

Les élus et les agents économiques institutionnels, en particulier les Chambres consulaires, sont intéressés au premier chef par la mise en valeur des infrastructures, même si l'impulsion première peut venir d'autres partenaires.

La volonté renverse toutes les barrières.

La détermination des individus force les obstacles : **à l'origine d'un projet l'on trouve toujours la motivation des personnes** ; dans sa réussite l'on reconnaît la marque de la persévérance et de la ténacité, voire de l'entêtement de quelques-uns et parfois d'un seul.

L'union fait la force d'un projet.

Une concertation entre partenaires politiques et économiques permet, efficacement menée, la concentration des moyens humains, techniques et financiers, ainsi que l'accord des parties sur une stratégie globale de valorisation. **Or l'arrivée d'une infrastructure représente un véritable événement mobilisateur**, créant une atmosphère favorable au rapprochement. Jouer de cette impression de renaissance, de régénération régionale, c'est choisir le levier et le point d'application les plus appropriés à un rassemblement des énergies.

La coordination des projets : l'intérêt de tous n'est pas la somme des égoïsmes particuliers.

Une infrastructure de transport transforme l'espace à une échelle géographique assez grande : départementale, régionale, voire inter-régionale. Il importe que cette échelle soit aussi celle qui préside aux projets de mesures d'accompagnement, au sein d'une **vision à long terme et d'une stratégie de développement qui dépasse le cadre local de la commune**. L'émiettement communal en effet représente un risque majeur d'incohérence, que seul

pourra neutraliser un réel effort d'entente privilégiant l'intérêt général. Certains élus suggèrent à cet égard une péréquation des recettes fiscales, par le biais d'un syndicat intercommunal par exemple.

L'Etat maître d'ouvrage et partenaire.

Moins omniprésent que par le passé, l'Etat, représenté notamment par les DDE, les DRE et les antennes locales de la DATAR, continue cependant de concevoir, réaliser, planifier et financer un grand nombre de projets. Peuvent lui incomber en particulier la mesure de l'impact des infrastructures, le financement de mesures d'accompagnement entrant dans le cadre de ses compétences, la coordination et la planification inter-régionale assurant la cohérence du projet global.

Des structures juridiques sur mesure

Quelle qu'en soit la nature juridique — organismes de coopération intercommunale, associations, syndicats regroupant collectivités locales et Chambres consulaires, Sociétés d'économie mixte, ... —, les regroupements présentent le double avantage d'atténuer les conflits au profit d'une coopération généralisée, et d'**offrir aux investisseurs potentiels un interlocuteur unique et crédible**. Leurs attributions peuvent demeurer dans les limites d'un simple organisme « fédérateur », ou bien s'étendre jusqu'à la réalisation, l'exploitation et la gestion elles-mêmes des équipements.

Du premier cas de figure relève par exemple, le comité de coordination créé conjointement par la Ville de Caen, le Conseil Général du Calvados, la Ville d'Ouistreham, l'Équipement, la Chambre de Commerce et d'Industrie, et une compagnie maritime privée, en vue d'assurer le succès d'un futur poste de car-ferry à Caen. Du second relève par exemple en revanche la Société d'économie mixte créée par les mêmes afin d'acquérir et de financer, avec l'appui des banques, le bateau affecté à la ligne Ouistreham-Porsmouth.

Réfléchir avant d'agir : les études.

La réussite d'un projet réside, davantage encore que dans l'entente des acteurs, dans sa conformité à une stratégie d'ensemble, et dans son appui sur des potentialités présentes et futures.

C'est dire l'importance des études préliminaires qui, se fondant non seulement sur les recherches pré-existantes (études d'impact économique, schémas directeurs d'aménagement), supposent en outre, sur une aire assez large, des consultations et des enquêtes nouvelles, auprès des responsables locaux, des entreprises, des consommateurs, et la mise en place d'organes de réflexion et de groupes de travail.

Première étape : rendre un diagnostic.

Le diagnostic s'attachera d'abord à découvrir les points faibles et les potentialités locales, parmi lesquelles :

- L'espace : les ressources naturelles, agricoles et touristiques, les opportunités foncières et la proximité d'un tissu urbain ou industriel, universitaire ou scientifique.
- Les hommes : la population, la disponibilité en main-d'oeuvre qualifiée et les opportunités de formation.
- L'économie : l'activité par secteurs, et la présence de services aux entreprises, la prise en compte d'une dimension européenne (ouverture de nouveaux marchés, entreprises étrangères, captation de flux internationaux).
- Les infrastructures et les flux de transport : échanges entre route, fer, air et eau, position à un

noeud de communications.

- Le projet lui-même : les possibilités techniques des terrains et du lieu.

Seconde étape : faire un choix.

A l'issue de ce diagnostic préalable, une sélection pourra être faite sur la base d'un **éventail de projets suffisamment ouvert pour autoriser un débat entre partenaires**. Afin de l'étoffer, des études plus ciblées (faisabilité, études de marché), peuvent être lancées, et des propositions de montages financiers avancées.

Ainsi la latitude de décision des responsables locaux demeure-t-elle large. Leur souci dominant sera de rester réalistes et de se garder des projets trop grandioses : le volume des actions menées doit-être en adéquation avec

la taille de l'agglomération et la variation de la qualité de la desserte.

Il faut aussi **concentrer les énergies sur quelques objectifs précis**: là encore il convient de mesurer l'impact d'une infrastructure pour ce qu'il est, et de savoir localiser exactement ses effets. Tout en recherchant la maîtrise foncière ainsi que celle de la durée, de la programmation des investissements et de leur suivi, les responsables locaux doivent s'évertuer à faire usage de souplesse et d'adaptation, et recourront à cette fin à des **bilans périodiques des opérations**.

**POINTS FAIBLES ET
POTENTIALITÉS
LOCALES, TOUT DOIT
AVOIR ÉTÉ PESÉ
AVANT DE PRENDRE
UNE DÉCISION**

Qui finance ? Qui exploitera ?

La recherche du financement échoit le plus souvent à l'organisme ou à la personnalité "leader" du projet. Il s'agit parfois d'un financement simple, très souvent d'un co-financement, ainsi que l'exigent des projets complexes faisant appel aux compétences de plusieurs collectivités : il résulte alors d'un organisme de financement spécifique — syndicat intercommunal, syndicat mixte, Société d'économie mixte ... —, ou d'une entente directe entre partenaires, concrétisée par délibération officielle, accord écrit, convention ou contrat.

Sans que cela participe de sa vocation, le maître d'ouvrage de l'infrastructure principale est susceptible de participer au financement, si ses statuts l'y autorisent, notamment lorsque l'action d'accompagnement est de nature à accroître sensiblement le trafic.

Les contributions privées par ailleurs réunissent, outre les banques, les participations des professionnels des transports, du tourisme et de l'immobilier aux opérations qui les concernent : complexes routiers, équipements de loisirs, réalisations urbaines et architecturales. Ce sont eux précisément qui constituent la clientèle qui achètera ou louera les installations finies.

La gestion et l'exploitation des installations quant à elles, n'appartiennent pas toujours à l'entité qui a présidé au financement et à la réalisation.

Les équipements publics seront confiés aux collectivités territoriales ou à d'autres organismes de droit public, qui éventuellement délègueront leur pouvoir à un concessionnaire. Les équipements à caractère privé seront vendus ou loués.

Les actions d'accompagnement

La synthèse des réponses au questionnaire de l'enquête dessine de nouveaux territoires d'action, quelquefois inexplorés et souvent mal délimités. On discerne toutefois quatre grands axes : l'action économique en faveur des entreprises, l'action touristique, l'aménagement urbain et l'amélioration des conditions de transport.

Des zones d'activités pour attirer les entreprises.

Créer des zones d'activités proches des infrastructures, agrandir et moderniser les zones existantes est généralement le premier réflexe des responsables du développement local. Les zones peuvent attirer en effet des entreprises, car elles leur permettent d'améliorer leur logistique, d'accroître leur aire de marché et d'étendre leur recrutement.

Intéressant les industries de transformation et de pointe, les services aussi bien que la distribution, leur intégration à un complexe de transport contribue souvent à en faire une composante essentielle d'un ensemble tertiaire, d'une pépinière d'entreprises ou d'une technopole.

Mais il faut au préalable réfléchir, étudier l'environnement, évaluer les marchés potentiels et regarder ce que font les autres communes.

C'est au travers d'une concertation, véritable coopération intercommunale, que l'on pourra déterminer la pertinence d'un projet de zone d'activités, après avoir aussi étudié les autres possibilités de développement économique.

Les routes, les ports, les aéroports.

Prises en charge par les collectivités locales et les Chambres de Commerce et d'Industrie, les zones d'activités comportent un degré d'achèvement variable en fonction des risques et des urgences. Il va de la construction d'équipements prêts à être vendus ou loués, à la simple réservation foncière, en passant par la viabilisation des terrains.

Cette dernière solution est la plus fréquemment adoptée, alliant en effet un moindre investissement et donc un risque réduit, et une vitesse appréciable de réponse à la demande des entreprises.

Quoiqu'il en soit, il est toujours souhaitable d'acquérir la maîtrise foncière plusieurs années à l'avance, afin de ne pas subir les phénomènes de plus-value liés à l'infrastructure.

Noeuds de communications, échangeurs autoroutiers, aires d'échange entre route, fer, air et eau, tels sont les lieux d'élection des zones d'activités, dont l'implantation manque rarement, aux dires des élus, d'attirer des PME avec des emplois par dizaines ou centaines, par milliers lorsqu'il s'agit de grandes entreprises.

Le TGV

Sans avoir provoqué d'exode massif des sièges sociaux vers la capitale, le TGV Sud-Est n'a pas non plus fait preuve de vertus décentralisatrices.

A cet égard les zones d'activités aménagées à proximité des gares nouvelles de Montchanin et de Mâcon se sont soldées par un demi-échec. Il semblerait que le choix de la localisation des entreprises soit d'avantage déterminé par d'autres facteurs stratégiques, économiques et réglementaires.

Un supplément d'activité reste néanmoins probable dans le secteur tertiaire, grâce aux sociétés de services et aux antennes de sociétés parisiennes. Encore faudra-t-il recourir à des mesures d'accueil, et à des incitations financières.

Ces conclusions un peu pessimistes sont-elles hâtives ? Sans doute : rien ne permet d'étendre les observations faites sur le TGV Sud-Est, dans une période de faible investissement et de crise économique de surcroît, à d'autres contextes régionaux. Plus de recul sera nécessaire pour conclure.

Les autres TGV projetés apporteront en plus un "effet réseau", grâce à l'interconnection qui amplifiera encore l'intérêt de ce moyen de transport pour les entreprises.

L'autoroute A 10 en Eure-et-Loir, ou comment se révèlent les richesses cachées.

La présence d'une infrastructure «consacrée» (l'auto-
route A10 en l'occurrence) et une position géographique
favorable (proximité de Paris), sont des richesses laten-
tes, parfois insoupçonnées, que la seule volonté des
hommes peut révéler. De fait, excepté l'accès de Char-
tres Est, aucun des autres accès autoroutiers n'avait
entraîné jusqu'en 1984 le moindre prolongement éco-
nomique. C'est alors à l'initiative du Comité de Déve-
loppement Economique d'Eure-et-Loir, et grâce au fi-
nancement des collectivités locales, qu'une zone d'acti-
vités industrielle a été créée près de l'accès d'Allain-
ville, attirant en trois ans trois entreprises et 600
emplois. Cette réussite, laissant présager le succès
d'initiatives semblables, a motivé la mise à disposition
de terrains auprès des échangeurs de Luigny et
d'Allaines.

Dinard a tout désormais pour réussir

**Certaines régions possèdent des atouts que seule une
insuffisance du réseau de commuications empêche
de jouer.** Ainsi les communes du canton de Dinard,
dotées d'un cadre de vie agréable, d'un environnement
de grande qualité et d'un support industriel solide,
pourront, après la mise à quatre voies de la RN 137
Saint-Malo-Rennes-Nantes et la modernisation de la
RN 176 Dinan-Pontorson, projeter la création de
plusieurs sites d'activités. Regroupées en SIVOM et
appuyées par le Comité d'Expansion Economique et
Social de l'arrondissement de Saint-Malo, ces com-
munes veulent offrir une gamme complète de services
aux entreprises, puisqu'il est vrai qu'**une route ou un
chemin de fer n'apportent la prospérité que là où ils
viennent compléter d'autres équipements.**

Dunkerque : un succès dû à la persévérance.

L'autoroute A 25 et son prolongement vers Dunkerque
par la RN 225 (route express) desservent aujourd'hui,
outre le port et les espaces industrialo-portuaires, 3500
hectares de zones d'activités. Leur valorisation, mais
avant tout la coopération communale, la volonté natio-
nale de développement du port de Dunkerque, la
nécessité de pallier les difficultés économiques des
années 80, ont été à l'origine d'une réussite qui ne se
dément pas, comme en témoignent quatre nouvelles
zones d'activités:

- la zone de Senc-Breine (65 ha) classée en «zone d'en-
treprises» pour 38 ha, avec les avantages fiscaux que
cela comporte.
- la zone de Capelle-la-Garde, à maîtrise d'ouvrage
communale, pour 30 ha.
- la zone de Wormhout, également classée en «zone
d'entreprises» et reliée à l'A 25 par un échangeur.
- la zone d'Ambouts-Cappel, créée par la Communauté
Urbaine de Dunkerque (7 ha).

Les voies navigables du Nord et du Pas-de- Calais: un cas exemplaire de réhabilitation.

La persévérance des Chambres de Commerce et d'In-
dustrie de Lille, Béthune et Valenciennes, la cohérence
de leur projet, la diversité de leurs stratégies, ont abouti
à la mise en valeur des voies navigables du Nord et à la
renaissance des activités fluviales. 2000 à 3000 emplois
supplémentaires, c'est là le résultat d'une politique qui
chaque année a investi avec insistance et rigueur 10 mil-
lions de francs dans des infrastructures industrielles et
portuaires. S'y sont ajoutées des infrastructures de trans-
port et, grâce à une participation substantielle de l'Etat
(10 millions), des infrastructures de tourisme fluvial.
S'y adjoindront encore des rénovations, des études pay-
sagères et de mise en valeur pour l'hydraulique urbaine,
agricole et industrielle, des réhabilitations de friches in-
dustrielles, de quais, d'ouvrages anciens et de digues.

L'accueil des entreprises et les aides financières ou fiscales.

La réalité ne suffit pas. Encore faut-il la transformer en image.

On déploiera en ce sens une **véritable politique commerciale** : des responsables locaux ont par exemple recruté des cadres commerciaux chargés de rechercher des clients et de vendre des équipements achevés.

La communication, la promotion et la publicité portent quant à elles sur les installations, mais aussi sur les atouts de la région, le cadre de vie, le logement ou les loisirs.

Une panoplie très fournie d'**avantages financiers** existe, allant de primes à la création d'entreprises ou à l'emploi, de prêts à taux bonifié, jusqu'à l'exonération de la taxe professionnelle ou à des réductions de droits de mutation.

La Mayenne, ou comment installer les usines à la campagne.

Le Conseil Général de la Mayenne et le Comité Départemental d'Expansion Economique ont mis à disposition des entrepreneurs, des locaux à usage artisanal ou industriel, sous forme de location, location-vente ou vente directe.

Grâce aux actions de promotion, foires et salons, messages dans la presse, «mailing», grâce aussi aux aides financières octroyées : primes, allègements fiscaux, échelonnement des paiements, soixante-dix industriels représentant 3 000 emplois avaient début 1986 choisi la Mayenne, et la moitié d'entre eux des zones rurales, rejoignant ainsi la volonté du Conseil Général.

L'aéroport lorrain : une concertation pour un projet complet.

Les initiateurs du nouvel aéroport lorrain, conscients de l'enjeu qu'il constitue pour l'essor régional, entendent le pourvoir de tous les services souhaitables : location de véhicules, salles de réunion, équipements informatiques et télématiques ... A cet effet une instance de concertation a été créée, associant l'Etat, la Région, les futurs gestionnaires de l'aéroport, le Département, les Municipalités de Metz, de Nancy et des communes riveraines.

Accueil des entreprises

3 aides au développement régional.

- **la prime d'aménagement du territoire** : c'est une subvention d'équipement accordée sous certaines conditions aux entreprises réalisant dans certaines régions, **des créations d'emplois permanents.**

- **les allègements fiscaux** prévus au titre de l'aménagement du territoire sont l'exonération temporaire de la taxe professionnelle, la réduction du droit de mutation sur les achats de bâtiments anciens.

- **les autres aides des régions et des autres collectivités locales** peuvent prendre notamment la forme de primes à la création d'entreprise, de primes à l'emploi, de prêts, avances et bonifications, d'aides à l'achat ou à la location de bâtiments industriels, de garanties d'emprunt et d'aides au conseil.

La promotion de la ville, de la région, de l'infrastructure.

Souvent intégrée aux autres dispositions, la promotion se doit d'insister spécialement sur la position à un nœud de communication et sur un bon réseau d'infrastructures.

Ces deux points sont en effet les clefs du développement économique et de l'attractivité : les mettre en valeur permet de donner l'efficacité maximum à la promotion.

Caen à l'heure anglaise.

A l'occasion de l'ouverture de la nouvelle ligne Ouis-treham-Portsmouth, la Chambre de Commerce et d'Industrie, assistée de la Brittany Ferries, a lancé une campagne d'images dans toutes les directions, incluant journées de rencontre, stands à la Foire de Caen et au Work Shop de Portsmouth, cours d'anglais, jumelage Caen-Portsmouth, campagne de presse nationale, guide d'accueil ...

Le premier port de la Saône s'appelle à la fois Chalon, Mâcon et Villefranche.

Afin de faire de Chalon-sur-Saône, Mâcon et Villefranche-sur-Saône, l'ensemble portuaire dominant de l'affluent du Rhône, les trois C.C.I. ont fondé en 1987 APROPORT, Association pour la Promotion des Ports de la Saône, misant sur les complémentarités et les synergies, existant dans les trois villes, entre le fluvial, la route et le rail. Tendante vers une véritable intégration, APROPORT se concentre actuellement sur la promotion, travaillant à étendre l'"hinterland" des trois ports, la cohésion de l'ensemble passant par une action commerciale commune.

L'autoroute Calais-Reims

Faire connaître les atouts économiques et touristiques de ce nouvel axe, le replacer dans un contexte européen, tels sont les objectifs des actions médiatiques qui ont prélué à son ouverture.

Belfort veut maîtriser son image de marque.

Il est notable qu'ici promotion et aménagement coïncident. Des sites d'accueil en bordure de l'A36, mettant en oeuvre une recomposition du paysage et du cadre naturel, ont en effet été créés dans l'intention de redessiner l'image de marque du Territoire de Belfort.

L'immobilier et l'urbanisme.

L'extension future du réseau TGV, mettant des villes comme Le Mans, Tours, Nantes et Rennes à une ou deux heures de Paris, suscite de vigoureuses politiques d'accompagnement. Occasion de réorganiser et de dynamiser le centre des villes et le quartier de la gare, et de transmettre une impulsion à l'économie locale, elle donne lieu généralement à la modernisation des gares SNCF, à la création de gares routières, de parkings, et à des opérations immobilières, résidentielles, et surtout commerciales d'entreprises. Il semble que l'impact du TGV soit fonction de l'importance de la ville et de la position centrale de la gare.

Délais de conception et difficultés inhérentes aux travaux d'urbanisme, maîtrise foncière notamment, nécessitent une réflexion très précoce.

Lorient : le TGV attendu fiévreusement.

Une gare routière, un centre d'affaires de 10 000 m², une galerie commerciale et une grande surface, 300 logements, des services et des équipements, le tout placé dans le cadre d'un nouveau quartier, «L'Orientis»...

Aucun effort n'a été épargné par le Conseil Général du Morbihan et la Ville de Lorient pour accueillir le TGV Atlantique.

Le Mans : une ville se projette au futur

Au Mans, le TGV Atlantique a su engendrer une authentique tentative de penser ce que sera la ville dans l'avenir, et motiver une approche d'ensemble de son expansion. Le projet, porté par un syndicat mixte regroupant la Communauté Urbaine, la Ville, la Chambre de Commerce et d'Industrie, le Département et le Comité d'Expansion Economique, comporte trois volets s'articulant rigoureusement : un Centre d'activités près de la gare, des bureaux et une pépinière d'entreprises de haute technologie; un technopôle autour de l'Université, avec trois axes de développement scienti-

fique et technologique : les matériaux, l'acoustique et l'informatique de production ; un "artopôle" autour du circuit des 24 heures, consacré à la création et à l'imaginaire. Ici, le TGV a pu libérer une vision préfigurative de l'avenir concrétisée par la lucidité des responsables locaux.

La vallée du Giers : la transformation d'un paysage industriel.

La perception de l'autoroute A47 et du TGV exige la revalorisation de l'image de cette vallée industrielle de 80 000 habitants située entre Lyon et Saint-Etienne, axe de communication par surcroît entre le département de la Loire et le Sillon rhodanien. Il s'en est suivi une étude paysagère initiée par la DATAR, le Conseil Général et le Conseil Régional Rhône-Alpes. Dix millions de francs ont été engagés en 1987, 14 en 1988, pour rénover les sites urbains ou industriels dégradés.

Le tourisme et les loisirs

La nouvelle ligne TGV (TGV A) et de nouveaux axes autoroutiers — la Tarentaise, Grenoble-Aix, Clermont-Ferrand-Béziers, Rouen-Nantes —, redistribueront les données du tourisme français. Ils consolideront la position de la France comme centre des flux touristiques européens, et ouvrent de nouvelles perspectives au tourisme rural.

Les Comités Régionaux et Départementaux de Tourisme sont partie prenante dans la mise en oeuvre d'une grande politique d'accueil et d'optimisation des ressources touristiques. Citons le développement d'une hôtellerie et d'une restauration de meilleure qualité, et la construction, au bord des

autoroutes, d'aires d'accueil proposant produits régionaux, informations touristiques propres à favoriser le tourisme rural ou fluvial, et naturellement tous les services attendus. Citons encore la création, à la faveur du TGV, de produits touristiques de week-ends, sportifs ou culturels, des produits TGV-car-hôtel et de tourisme de groupe. Mentionnons enfin la restauration du paysage par l'aménagement de ports, de plans d'eau, la remise en état des cours d'eau.

Avant de mettre en oeuvre une politique d'accompagnement, il faut examiner certains points, en s'appuyant éventuellement sur certaines études déjà

Le TGV Sud-Est entraîne la réforme d'une profession.

C'est là un exemple d'influence positive sur l'activité régionale. Des compagnies d'autocars proposent dorénavant des circuits de visite organisée, à Dijon, Beaune, Macon, Valence ... Les agences de voyage sont venues s'implanter sur place, privilégiant désormais l'accueil sur le lieu de séjour. Des municipalités et des comités départementaux de tourisme jouent un rôle décisif dans la promotion de séjours et de circuits intégrant le TGV. D'autres acteurs ont diversifié leurs activités et mis leurs ressources en commun pour capter le nouveau flux de voyageurs : tel ce syndicat départemental des taxis de la Côte-d'Or, qui organise des itinéraires d'une journée à partir de Dijon. Même si les résultats sont encore inégaux, les professionnels ont su faire preuve d'imagination et d'à-propos, et répondre à la venue du TGV par une effervescence propice à mobiliser les énergies.

Le département de l'Aisne mérite qu'on s'y arrête.

La volonté du Conseil Général et du Comité Départemental du Tourisme a été d'engager à la découverte, moyennant une information précise et diversement présentée : ainsi, sur l'autoroute A 4, la vitrine du Tardenois près de Dormans ; la vitrine d'Urvillers sur l'auto-

route A 26 et l'ensemble de trente panneaux de signalisation des sites historiques et naturels ; sur les autoroutes A1, A2, A4 et A26, une campagne d'affichage à proximité des sorties, trente-sept «relais d'information service» et un guide présentant les attraits et la cartographie de la région.

Le site «Volcania» en Auvergne.

Les autoroutes Paris-Clermont-Méditerranée et Lyon-Clermont-Bordeaux se rencontrent non loin du coeur du Parc des Volcans, dans un espace naturel remarquable. L'idée a surgi de créer un centre d'études, de recherche et d'information, destiné tant aux scientifiques qu'au grand public. Avec de nombreux emplois attendus, c'est là un projet, et les collectivités locales le savent, dont l'originalité requiert des études préalables.

L'aire de Montoir et l'aire du Pont de Saint-Nazaire : une initiative en entraîne une autre.

La route Nantes-Saint-Nazaire, reliant la Bretagne et la Vendée, est un support privilégié d'information touristique, dont le Syndicat d'Initiative de Saint-Nazaire a voulu tirer parti à l'avantage de la Côte d'Amour et de la Presqu'île de Guérande. D'autres syndicats d'initiative, encouragés par cet exemple, l'ont suivi et collaborent désormais.

réalisées : mesure de l'activité économique des points forts touristiques, fréquentation des monuments et des musées, durée des séjours, caractéristiques de la fréquentation touristique, aspiration de la clientèle des régions avec laquelle la communication est améliorée, détermination des potentialités locales, identification des problèmes potentiels (déclin de l'attractivité, baisse du commerce, artisanat, hébergement touristique).

Il est indispensable, à cet effet, de développer les contacts avec les professionnels du tourisme des zones d'accueil et des zones "clientes".

Les infrastructures de rabattement.

Les infrastructures de rabattement ont pour fonction de diffuser les effets de l'infrastructure principale, qui sans elles pourrait rester un organe sans effet vitalisant pour les zones traversées. Les collectivités locales peuvent à cet égard prendre en charge la construction d'échangeurs non prévus dans le cadre initial, ainsi qu'améliorer la voirie dans le prolongement des échangeurs.

Le Gard et l'Aquitaine, ou le marketing comme un art d'exécution.

En matière de marketing, le détail n'est pas indifférent : deux intentions semblables peuvent se solder par un succès ou par un échec selon la pertinence de leur mise en oeuvre. Sur l'autoroute A9, le relais du Vidourle remplit à merveille son rôle de vitrine du département du Gard et de son arrière-pays : l'on y trouve produits régionaux, expositions d'artisanat, documents et un film vidéo. En revanche un projet aussi louable et aussi bien inspiré, la «Maison d'Aquitaine», entre Bordeaux et Arcachon, a eu, pour de simples raisons d'emplacement, du mal à atteindre l'équilibre financier.

Mieux connaître la Somme et la Côte Picarde

La D.D.E. et le Comité Départemental du Tourisme entendent mettre en oeuvre prochainement un plan ambitieux de signalisation touristique afin de faire connaître les monuments historiques du Val-de-Somme et de la Côte picarde.

Le Conseil Régional de Picardie, le Conseil Régional de la Somme et la société d'économie mixte d'aménagement de la Côte picarde ont quant à eux prévu sur l'autoroute A16 un échangeur spécialement destiné au littoral.

Le département de l'Aube.

Ce département, avec l'aide de la Région, envisage de mettre hors-gel toutes les voies d'accès aux échangeurs autoroutiers, de manière à éviter toute rupture en cas d'hiver rigoureux. Cet exemple en suit bien d'autres, et sera lui-même certainement suivi.

La modification des services locaux de voyageurs.

Les dessertes terminales constituent un enjeu important pour permettre aux usagers de bénéficier pleinement des effets positifs d'une ligne TGV, d'un port ou d'un aéroport. Elles s'inscrivent dans une logique qui doit intégrer l'amélioration de la complémentarité entre les modes - en particulier entre le rail et la route - par l'organisation de lignes routières de rabattement, l'aménagement de gares routières, l'intensification des services ferroviaires et la création de dessertes des centres-villes. La modernisation des parcs de véhicules accompagne cet ensemble de mesures concernant des services qui doivent

être considérés comme des parties intégrantes de l'offre de transport améliorée par la nouvelle infrastructure.

Un coût élevé cependant, une rentabilisation difficile, incitent à se fonder sur des études solides et à bien définir les objectifs.

Rhône-Alpes : l'impact du TGV se mesure à la densité du réseau local.

Dans cette région, en conséquence de l'arrivée du TGV, et après la mise en service de transports en commun en sites propres, la région avec l'aide de l'Etat et la participation d'autres collectivités publiques (département, communes...) a consacré des moyens financiers importants en faveur de centres d'échange. Cette action s'est concrétisée à Chambéry, à Annecy, à Valence, à Grenoble, à Bellegarde, à Annemasse et à Lyon, où ont été parfois réalisés des centres d'échange complets, associant gares ferroviaire et routière, parc automobile, transports en commun et centres d'affaires.

En Savoie, le département a bien mesuré l'enjeu qui s'attache à traiter les interfaces des réseaux ferroviaires (TGV), avec les autres transports, urbains et non urbains. Il a ainsi réalisé, avec l'aide de l'Etat notamment, l'aménagement de gares routières et la mise en place d'un système de billetterie rail / route.

Ces opérations qui ont été facilitées par la préparation des futurs Jeux Olympiques d'hiver de 1992, contribuent avec l'adaptation des services locaux à la mise en place d'une véritable "chaîne" de transports collectifs de voyageurs.

Le ferry pousse jusqu'à Caen en autocar.

La compagnie exploitante de la ligne d'autocar «Caen-Ouistreham» s'est adaptée en faisant correspondre à chaque arrivée du ferry entre la gare maritime et la gare de Caen un service «express».

Un avion régulier entre Paris et toutes les stations de sports d'hiver.

L'autoroute Aix-Sisteron permet la desserte par autocar des stations de sports d'hiver des Alpes du Sud en phase avec la ligne aérienne Paris-Marseille. Le Comité Départemental du Tourisme a lancé une campagne d'affichage dans le métro parisien et mis en place un «numéro vert».

La réalisation de complexes routiers.

Les **centres routiers** offrent aux camionneurs accueil et entretien des véhicules, aux affréteurs et aux transporteurs services administratifs et économiques. Les **plates-formes de marchandises** quant à elles, associant différents modes de transport, air, eau, fer et route, sont le lieu de transactions commerciales et de transbordements physiques.

Tous deux, à travers la régulation du trafic qu'ils autorisent, sont des éléments capitaux de valorisation des infrastructures de transport. Construits et gérés par les collectivités locales, les Chambres de Commerce et d'Industrie, et l'ANCR (Association Nationale des Centres Routiers) pour les centres routiers, ces complexes, aujourd'hui en pleine mutation, se doivent de répondre à une logique d'aménagement pensée au niveau du réseau national, voire européen.

Leur implantation doit reposer sur de **pertinentes et prudentes études de marché**, et tenir compte de l'organisation du fret et des besoins des professionnels.

Leur localisation est soumise quoiqu'il en soit à des **exigences logistiques** et à des contraintes de **rentabilité financière**, et privilégiera des noeuds de communications et des points d'échange modal et intermodal.

Un site approprié : Rouen

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen, tirant parti des échanges entre voies autoroutières, ferrées et fluviales, a décidé la construction d'un centre de traitement des marchandises à Saint-Etienne-de-Rouvray : 150 000 m² d'entrepôts pour le stockage et le groupage, une aire de conteneurs, des locaux d'exploitation, des bureaux, des bâtiments d'accueil, canalisent le trafic émis ou reçu par l'agglomération rouennaise. Avec l'aide des collectivités locales et de l'Etat, la Chambre de Commerce et d'Industrie a assuré le financement, non sans avoir auparavant fait réaliser une étude de faisabilité et de marché.

Si la problématique des effets économiques des infrastructures de transport est complexe, l'expérience permet néanmoins de tirer un certain nombre d'enseignements et de présenter une palette d'actions envisageables:

1. Les infrastructures de transport sont les éléments nécessaires au développement local mais elles ne suffisent pas.

2 C'est par la prise de mesures appropriées par les responsables que des retombées bénéfiques sur l'économie locale peuvent être réalisées.

3. L'initiative des mesures d'accompagnement et de valorisation revient aux responsables économiques et politiques locaux dont le rôle s'est considérablement accru.

4. Toute action doit faire l'objet d'une large concertation entre les responsables locaux qu'il faut mobiliser.

5. Les opérations doivent être coordonnées dans une stratégie collective de développement, et notamment à une échelle territoriale cohérente qui dépasse bien souvent la commune.

6. 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.

7. Les objectifs doivent s'appuyer sur les potentialités locales et régionales.

8. Les acteurs doivent assurer le suivi des opérations menées et s'assurer de leur efficacité.

9. *Les principales mesures s'articulent autour de 4 grands axes :*

- *L'action économique à destination des entreprises.*
- *La promotion du tourisme local.*
- *Les opérations d'aménagement urbain.*
- *Les actions destinées à améliorer les conditions de transport, prolongeant de fait l'effet de l'infrastructure (personnes et marchandises).*

Les quelques expériences décrites ici montrent que chaque cas est un cas particulier. Il n'aurait donc pas été possible de dresser un catalogue complet des solutions. 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 ainsi l'économie locale toute entière.

Rien ne sera plus profitable qu'une attitude active et volontariste qui viendra mettre en valeur le potentiel de richesse que représente l'infrastructure.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- (1) «**Conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroute de liaison sur la région rurale traversée - l'autoroute A6 dans le département de l'Yonne**». Rapport SEDES (HAYERE - DIATKIN - HANROT - LE GALL - LEULLIER) établi pour le compte de la D.G.R.S.T. et du Secrétariat d'Etat au Transports.
- (2a) «**Conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroute de liaison sur la région rurale traversée - L'autoroute A7 dans les départements de la Drôme et de l'Ardèche**» - SEDES (HAYERE - HANROT - LE GALL) octobre 1977.
- (2b) «**La place des autoroutes dans la localisation des activités - l'autoroute A7 entre Lyon et Marseille**» SEDES (HANROT - LE GALL) - juillet 1980.
- (2c) «**Détection des effets structurants de l'autoroute A7 sur la section Vienne - Bollène**» Institut des Etudes Economiques de l'Université de Lyon II (BONNAFOUS - DARSY - PLASSARD) - novembre 1973.
- (2d) «**Les effets d'entraînement des infrastructures de transport - Essai d'application aux effets de l'autoroute de la vallée du Rhône sur le niveau de l'activité et l'économie de la région**» - M. DELAYGUE - Rapport présenté à la 4ème table ronde de la C.E.M.T. - octobre 69.
- (3) «**Image et vécu de l'autoroute A10 à Saintes : de la gestion du projet à sa mise en œuvre**» et «**Observatoire Economique A10 - RN 10 en Poitou-Charentes ; première synthèse**» - Notes de la Direction des Routes .
- (4) «**Incidences socio-économiques de l'aménagement de l'autoroute A 11 en Sarthe**» - CETE de l'Ouest - juin 1987.
- (5) «**Les effets de l'autoroute sur Chambéry**» Institut des Etudes Economiques de l'Université de Lyon II (BONNAFOUS-PATIER MARQUE-PLASSARD) - mai 1979.
- (6) «**Observatoire économique de l'autoroute A72 Clermont-Ferrand - Saint-Etienne - rapport d'activité 1985**» - C.E.T.E. de Lyon - juin 1986.
- (7) «**Incidences socio-économiques de l'aménagement de l'autoroute A81 en Mayenne**» - C.E.T.E. de l'Ouest - avril 1986.
- (8) «**Etude des effets économiques indirects des investissements routiers et autoroutiers**» - S.E.T.R.A. / S.E.M.A. - août 1976 - mai 1978.
- (9) «**Etude des effets de l'autoroute Genève - Lausanne douze ans après sa mise en service**» Synthèse de l'étude de J. BARBIER, P.H. BOVY, F.L. PERRET, L. VEUVE de 1978, insérée dans le rapport SEDES «**La place des autoroutes dans la banalisation des activités - L'autoroute A7 entre Lyon et Marseille**» paru en juillet 1980.
- (10) «**L'impact des systèmes de transport sur le développement régional par des études de cas**» - Compte-rendu du séminaire organisé à Strasbourg du 5 au 6 décembre 1983 par la conférence européenne des Ministres des Transports et par la Conférence européenne des Ministres responsables de l'aménagement du territoire - Rapport du Dr. SCHULZ-TRIEGLAFF (R.F.A.).

(11a) «**Etude des effets économiques indirects des investissements routiers et autoroutiers**» S.E.T.R.A./S.E.M.A. - Rapport n° 1, tome 3 (août 1976) - «**Social and Economic Effects of Highways**» - Fiche bibliographique consacrée à l'ouvrage de l'U.S. Department of Transportation (1974).

(11b) «**Les autoroutes et le développement régional**» - F. Plassard - 1977 (contient, de la page 199 à 201, un résumé des principales conclusions des deux ouvrages «**Economic and social Effects of Highways**» et «**Guide for Highway Impact studies**» de l'U.S. Department of Transportation, datant respectivement de 1972 et 1973, conclusions elles-mêmes fondées sur plus de 200 de 1950 à 1973).

(12a) «**Les effets de l'infrastructure des communications sur le développement régional**» Conférence Européenne des Ministres responsables de l'Aménagement du Territoire - 2^{ème} session (25-27 septembre 1973) - 2^{ème} rapport : «**Autostrada del Sole, étude de cas**» - 1973.

(12b) «**Impact des investissements infrastructurels sur le développement industriel**» Conférence Européenne des Ministres des Transports - Table Ronde 25 (14-15 mars 1974) - Communication de A. BONNAFOUS, F. PLASSARD, D. SOUM (p. 59 et 63).

(12c) «**Transports et aménagement du territoire - Réflexions sur le rééquilibrage Est-Ouest**» DATAR - décembre 1976 (p. 19-20).

(13) «**Effets des investissements routiers en Bretagne**» - C.E.T.E. de l'Ouest - divers fascicules parus de 1982 à 1986.

(14) «**La place des autoroutes dans la localisation des activités - l'autoroute A7 entre Lyon et**

Marseille» - Synthèse, insérée dans le rapport SEDE, du «**Report of the Advisory Committee on Trunk Road Assessment**» (Commission présidée par Sir George LEITH) paru en 1977.

(15) «**Les effets de l'infrastructure des communications sur le développement régional**» - Conférence européenne des Ministres responsables de l'Aménagement du Territoire, 2^{ème} session (25-27 septembre 1973) - 3^{ème} rapport : «**Impact économique du Severn Bridge, étude de cas**» (Extrait d'un rapport «**The Economic Consequences of Severn Bridge and its Associated Motorways**», élaboré par l'Université de Bath, l'University College of Swansea et le Newport and Monmouthshire College of Technology sous la direction de MM. CLEARY et THOMAS) - 1973.

(16a) «**Impact du T.G.V. Mâcon-Loché**» Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (C.E.T.E.) de Lyon - 1984.

(16b) «**T.G.V. Neige et séjours sports d'hiver dans les Alpes du nord**» C.E.T.E. de Lyon - novembre 1984.

(16c) «**Les effets socio-économiques du T.G.V. en Bourgogne et Rhône-Alpes**» - D.A.T.A.R. - Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (I.N.R.E.T.S.) - Observatoire Economique et Statistique des Transports (O.E.S.T.) - S.N.C.F. - juin 1986 (document de synthèse d'études confiées au Laboratoire d'Economie des Transports de l'Université de Lyon II et au bureau d'études Interalp).

(16d) «**Effets indirects du T.G.V. et transformations du tertiaire supérieur en Rhône-Alpes**» - Laboratoire d'Economie des Transports de l'Université de Lyon II (M-A. BUISSON) - décembre 1986.

(17a) «**Les nouvelles voies ferrées à grande vitesse et l'aménagement du territoire au Japon**» - A. PLAUD - (article paru dans la revue «**Transports**» de septembre 1977).

(17b) «**Impact du Shinkansen**» MM. HIROTA et IWATA (Ministère japonais des transports) - (communication présentée au séminaire «**Technologie - croissance - emploi**» sur «**les aspects socio-économiques des trains à grande vitesse**» tenu à Paris du 5 au 8 novembre 1984).

(18) «**Polyvalence de la voie d'eau - Les effets économiques induits par l'aménagement d'une voie d'eau**» Institut de Recherche des Transports (Mme M. GUILBAUT) - (Résumé des résultats d'une enquête menée par le C.E.R.L.I.C.) février 1977.

(19) «**Polyvalence de la voie d'eau - les effets économiques induits par l'aménagement d'une voie d'eau**» Institut de Recherche des Transports (Mme M. GUILBAUT) - (Résumé des résultats d'une enquête menée par le C.E.R.L.I.C.) février 1977.

(20) «**Influence des investissements de transport terrestre sur la fonction régionale des agglomérations - l'exemple de Caen**» - Institut de Recherche des transports - (Mme GUILBAUD - Mme PLESSY) septembre 1980.

(21) «**Infrastructures de transport et transformations de l'espace - le cas de la région du Creusot - Montceau-les-Mines entre 1780 et 1980**» - Laboratoire d'Economie des Transports de l'Université de Lyon II. Centre de Recherche sur la Civilisation Industrielle (Ecomusée du Creusot)/F. PLASSARD - V. CHAGNAUD - J.M. CUSSET - A. FABART - J.C. MERCIOL - P. NOTTEGHEM - mai 1985.

(22) «**L'influence des voies de circulation sur le développement d'une vallée alpestre**» R. CROTTAZ - R. ZOBRIST - (article paru dans la Revue générale des routes et des aérodromes, n° d'avril 1985).

(23) «**Influence des investissements infrastructurels sur le développement économique - Exemple de la Belgique**» - A. de WAELE - Rapport présenté à la quatrième Table Ronde de la Conférence Européenne de Ministres des Transports - octobre 1969.

(24a) «**La localisation des opérations de décentralisation industrielle en France (1954-1974) - Analyse factorielle**» - M. CHESNAIS - Centre de Recherches Analyse de l'Espace - Cahier n° 4 de décembre 1975 de l'Institut Géographique de Paris.

(24b) «**Transports et aménagement du territoire - Réflexions sur le rééquilibrage Est-Ouest**» - DATAR - décembre 1976 (p. 20).

(24c) «**Les autoroutes et le développement régional**» - F. PLASSARD - 1977 (p. 214 à 222) résumé du travail de Jacqueline LARGE «**L'offre de transport et le comportement des entrepreneurs en matière de localisation**» - Mémoire de DES Sciences Economiques - Université Lyon II - 1974 qui est une synthèse des études suivantes : - SEDES-CERAU - «**Mouvements des établissements industriels dans l'aire métropolitaine Lyon-St-Etienne**» - OREAM Lyon 1968. - STRAWCZYNSKI - «**Le processus du choix de localisation**» - La Vie Urbaine n° 3 - Université de Paris IX - 1971. - S.A.E.I.-SOPREC - «**Enquête sur l'incidence des transports dans les localisations industrielles**» - 1969. - Michel FALISE - «**Motivations de localisation des investissements internationaux dans l'Eu-**

rope du Nord-Ouest» - Revue Economique - janvier 1970.

- Léopold FISCHER - «Die Berücksichtigung raumordnungspolitischer Zielsetzungen in der Verkehrsplanung» - Strassenbahn und Strassenverkehrstechnik, Heft 115 - 1971.

- «Institut für industrie und verkehrs Politik» de l'Université de Bonn.

(J. Frerich, E. Helms, H. Kreuter) - «Die Erfassung und Quantifizierung der Wachstum und Sturktureffekte von Autobahnen dargestellt am Baispriel einer in der Vergauchenheit gelauten Strecke» - 1972.

AUTRES REFERENCES

(A) «Les autoroutes et le développement régional» - F. Plassard - «Les autoroutes et le développement régional» - chap. II, p. 55 sqq.-1977.

(B) «Sur les effets structurels des transports» - Service Régional de l'Equipement Provence-Côte d'Azur- Service des Affaires Economiques et Internationales/M. Netter - C.R.E.T., septembre 1973.

(C) F. Plassard - op. cit. - Chap. V, p. 249 sqq.

(D) «Impact des Investissements infrastructurals sur le développement industriel» - Conférence Européenne des Ministres des Transports - Table ronde 25 (14-15 mars 1974) -1975.

(E) «Etude des effets économiques indirects des investissements routiers et autoroutiers» Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes/SEMA - rapport 1, tome 2 - août 1976.

(F) F. Plassard - op.cit. - analyse d'une étude de M. Delaygue (P. 48 sqq).

(G) Conférence Européenne des Ministres des Transports - Table Ronde 25 - o.p. cit.

(H) SETRA/SEMA - op. cit. - rapport 2, tome 1.

(I) «Centres de stockage distribution (plates-formes à caractère public), motifs de création, activités, impact» - OEST/TER/GARONOR Engineering - Paris 1985.

(J) «Les effets socio-économiques des grandes infrastructures routières» - SETRA (CSTR) - novembre 1988.

Un exemple

à ne pas

suivre



La commune X, dont nous ne citerons pas le nom, a bénéficié de la réalisation d'une importante infrastructure routière mise en service vers le milieu des années 70: les effets économiques bénéfiques que l'on pouvait en attendre n'ont pas eu lieu.

UN MANQUE DE CONCERTATION



La ville de X appartient à un ensemble de communes très voisines qui, en l'absence pourtant de toute divergence politique, n'ont cessé de mener vis à vis du développement local des politiques concurrentes: c'était à qui attirera le plus d'entreprises sur des zones d'activité dispersées, à grands coups de rabais sur le foncier. Querelles de paroisses, politiques de clocher l'ont emporté sur la logique d'un syndicat intercommunal pourtant constitué depuis longtemps. Il n'existait aucune politique de développement programmé, la gestion était attentiste: actions au coup par coup visant à satisfaire les besoins au fur et à mesure de leur apparition, appel excessif et en ordre dispersé aux finances communales. L'endettement a gonflé; la taxe professionnelle a atteint un taux record; la maîtrise foncière a échappé aux communes. Certes, il n'y a pas lieu de noircir à l'excès la situation de la ville de X: les entreprises locales se portent plutôt bien, les zones d'activité se remplissent et on envisage d'en créer de nouvelles. Mais le manque de coordination conduit à une surmultiplication dommageable des zones



d'activités implantées tout au long de la nouvelle voie routière, pour la recherche de "l'effet vitrine"... avec pour conséquence des problèmes concrets et non maîtrisés de gestion, et une certaine pollution visuelle. **Ce sont désormais les investisseurs privés qui font prévaloir leurs désirs et imposent leurs choix:** les collectivités locales doivent suivre. Dans un cas extrême, une société a exercé un véritable chantage sur la municipalité, pour obtenir le terrain de son choix et sa viabilisation, en dehors de toute zone d'activité, brandissant la menace d'aller ailleurs. Au total, cette implantation présente des inconvénients pour la collectivité... et pour l'entreprise elle-même.

L'ABSENCE DE LEADER

Quelle que soit la taille des enjeux, les problèmes de valorisation d'une infrastructure de transport ne se posent pas d'une façon simple. La décentralisation, en diluant la prise de décision entre les communes, n'a pas simplifié les choses. **A posteriori, la cause majeure de l'échec, ou de résultats non satisfaisants pour la commune X aura été l'absence de leader.** Le leader au niveau local mène concrètement l'action, il a un véritable rôle de "moteur". Ses fonctions initiales ne sont pas déterminantes: il peut s'agir d'un maire, d'un Président ou d'un permanent de Chambre de Commerce et d'Industrie, d'un élu local, d'un animateur économique *ad hoc*. L'essentiel est qu'il soit dynamique et assure la cohérence du projet. La ville de X ne manque pourtant pas de

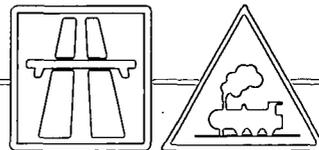
personnalités fortes, mais leurs préoccupations premières ne portaient pas sur le développement local. Ainsi, les impacts économiques de la nouvelle infrastructure routière ont été subis et non suscités; ils n'ont pas été intégrés dans le cadre d'une politique cohérente, avec le recul et la conception globale qui auraient été nécessaires. Ce manque de politique directive semble avoir mené la commune vers une impasse.

UNE APPROCHE COHERENTE ET GLOBALE AURAIT ÉTÉ SOUHAITABLE

L'examen du cas de la ville de X renforce l'idée qu'il faut nécessairement procéder à une étude approfondie en amont, si l'on veut que l'action à entreprendre soit viable. Il faut être à l'écoute du marché, c'est à dire des entreprises, **mais il faut aussi viser l'optimisation du résultat d'ensemble:** pour la collectivité, mais aussi pour les entreprises considérées cette fois non plus isolément ("chacune pour soi"), mais dans l'ensemble d'entreprises qu'elles constitueront lorsqu'elles seront toutes implantées et en activité.

Dans le cas de X, une telle politique d'ensemble ne pouvait être menée en considérant isolément chaque territoire communal. Ces études ne peuvent être efficacement entreprises que dans un contexte de forte coordination, dans le cadre d'une bonne entente entre les diverses parties concernées, ce qui nécessite une prise de conscience générale de l'intérêt de se doter d'un programme d'action.

Entente et concertation pour un centre rail/route



Dans le processus qui a abouti à l'inauguration en novembre 1983 d'un centre rail/route à proximité de Niort, la Chambre de Commerce et d'Industrie des Deux-Sèvres a joué un rôle moteur: elle a su concrétiser en un projet précis et exigeant les besoins exprimés par les professionnels ainsi que les espoirs placés par les responsables locaux dans la nouvelle autoroute A 10. Transformer de simples aspirations en une conduite méthodique et confiante, c'est en cette polarisation des énergies qu'a résidé l'action mobilisatrice de la Chambre de Commerce et d'Industrie. Sa démarche a été de conduire en son sein une réflexion constructive, et de l'assortir de la volonté d'aboutir à une réalisation concrète et achevée. C'est également grâce à cette force de conviction que l'ont rejointe en chemin le département, les communes, la région ainsi que la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Roche-sur-Yon, qui ont apporté crédits, subventions et soutiens.

NIORT - DEUX SEVRES

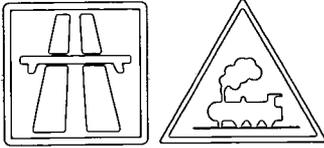
Consensus régional
sur un projet précis



COMMENT MÉTAMORPHOSER UNE
AUTOROUTE ENTRE PARIS ET BORDEAUX
EN UN AXE DE DÉVELOPPEMENT ENTRE
NIORT ET POITIERS ?

De la population des Deux Sèvres, qui s'élève à 340.000 habitants, un peu moins de la moitié (150.000) est active, dont 50 % dans le tertiaire, 18 % dans l'agriculture, et seulement 22 % dans l'industrie. C'est dire que l'industrie est le point faible de la région niortaise, avant tout portée par le secteur mutualiste et les activités d'étude, de conseil et d'assistance. L'autoroute A 10 apportait avec elle l'espoir d'un dynamisme nouveau et





plus diversifié. Chacun a eu conscience que l'autoroute était une chance à saisir, mais d'une façon plus ou moins distincte selon les individus. C'est à ce stade que la Chambre de Commerce et d'Industrie des Deux Sèvres a su faire preuve d'une lucidité toute particulière, pressentant d'emblée la nécessité d'une action commune avec les autres partenaires locaux.

UNE IDÉE, DE SA PRÉFIGURATION À SA VALIDATION.

Aussitôt, la Chambre de Commerce et d'Industrie créait une association avec pour objectif de susciter un consensus autour d'un projet précis: un noeud d'échange fer-route associant un centre routier et une plate-forme multimodale.

La démarche n'a rien laissé au hasard. Au-delà d'une étude de faisabilité réalisée dès juin 1980, une réflexion stratégique a été engagée sur l'intégration d'un tel centre à la fois dans le trafic international, dans le trafic de transit national, dans la fonction d'arrière-port de la façade atlantique assurée par Niort, et dans la réorganisation des transports routiers. De cet ensemble de contraintes et de paramètres ont été déduits le type d'équipement nécessaire, sa capacité et sa localisation. Tenant compte non seulement de l'espace régional, mais aussi de la structure du trafic français et européen, l'étude concluait favorablement, en raison notamment de la position de carrefour de Niort. Elle orientait le choix vers deux directions

complémentaires: un centre routier appuyé sur l'implantation de plusieurs entreprises régionales de transport et des services administratifs; une plate-forme de transport évolutive, orientée vers la fonction de "relais" de transit international et inter-régional, et secondairement, vers la fonction d'arrière-port.

OUÙ LA RÉALITÉ SE CONFORME À LA RAISON.

L'investissement, qui s'élève à 25 millions de francs, a été supporté par le département, la Chambre de Commerce et d'Industrie, les communes, la région, et d'autres Chambres de Commerce et d'Industrie telle que celle de la Roche-sur-Yon. Le résultat: un site de 25 hectares constitue une zone à vocation multiple: transformation, groupage des marchandises, distribution de gros; 2800 mètres de voie ferrée permettant de recevoir un train complet; un centre d'accueil avec restaurant, salles de réunions et de séminaires, des bureaux, une douane, l'antenne du bureau régional de fret, le syndicat des transporteurs routiers du département, des magasins, des entrepôts, ainsi qu'une permanence de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Deux-Sèvres, qui demeure un partenaire dynamique.

Les effets immédiats ont été sensibles: 233 emplois, mais aussi une augmentation des ressources fiscales, et tout particulièrement de la taxe professionnelle.

Mais l'effet majeur reste le moins quantifiable: le centre "C3R" a insufflé au développement

local un dynamisme neuf, à l'aide par exemple d'une campagne de promotion et de plaquettes d'information destinées aux entreprises.

Les élus locaux sont satisfaits. Le brillant succès de "C3R" n'est pas pour autant une surprise, bien qu'à l'origine rien ne laissait présager a priori sa création. Il a fallu l'action sensibilisatrice de la Chambre de Commerce et d'Industrie, son oeuvre de concertation, et des études qui ont su étendre la vision au-delà du territoire d'une seule commune ou d'un seul département.

Le risque de l'opération a été raisonnablement calculé, et circonscrit par une série de garanties techniques et financières.

EQUIPEMENT

L'autoroute A 10 Paris-Bordeaux.

REGION CONCERNEE

Les Deux - Sèvres

LES PARTENAIRES

La Chambre de Commerce et d'Industrie des Deux-Sèvres, mais également le département, les communes, la région, et d'autres Chambres de Commerce et d'Industrie (La Roche-sur-Yon).

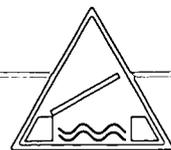
LES OBJECTIFS

Tirer parti des potentialités de développement local à l'occasion du passage de l'autoroute.

LA REPONSE

Un centre rail/route.

Accompagner en souplesse l'évolution économique d'un site



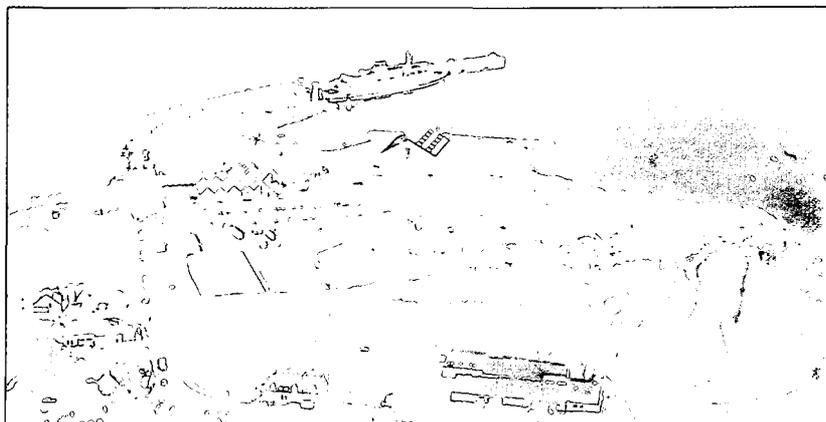
La construction du Port de Roscoff-Bloscon a coïncidé avec le plan routier breton. Cette conjonction serait demeurée de pur hasard si une péripétie inattendue n'était venue lui donner un sens: le développement à Roscoff, à côté du trafic de marchandises, du trafic voyageurs qui bientôt devint prédominant. La mise à quatre voies des routes bretonnes trouvait ainsi une nouvelle utilité, et l'aménagement d'ensemble une rationalité supplémentaire. Le port de Roscoff-Bloscon, bien relié aux réseaux routiers régional et national, a pleinement bénéficié de la synergie entre équipements de transports complémentaires. Il a permis d'insuffler un nouveau dynamisme à un canton côtier qui souffrait, sinon d'un exode, du moins d'une stagnation à peine dissimulée par le tourisme. Promoteurs inattendus d'un des premiers ports de voyageurs de la Manche: les maraîchers du Nord-Finistère et, à leur suite, la CCI de Morlaix, le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT), la commune de Roscoff, le Conseil Général et la Brittany Ferries, qui avaient initialement décidé de construire le port pour l'exportation des primeurs vers le Royaume Uni.

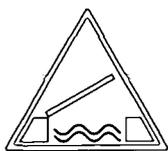
LE PORT DE ROSCOFF/BLOSCON FINISTÈRE

Un port de voyageurs
plus encore qu'un
port légumier



Petite ville côtière du canton de Saint-Pol-de-Léon, Roscoff (3800 h) connaît une célébrité qui s'étend largement au-delà du Nord-Finistère, pour des raisons essentiellement touristiques ainsi que pour ses centres de thalassothérapie





prisés par les personnes âgées. Mais Roscoff possède aussi deux ports: un port de plaisance et de pêche que l'on souhaite agrandir et dont la criée est en plein essor, ainsi que, en dehors de la ville, près des falaises, un port fait pour les marchandises et les passagers. L'histoire de ce port mérite d'être rappelée.

Les légumes bretons sont largement exportés vers l'Angleterre. Ils croisent en chemin des touristes anglais venus séjourner en Bretagne. Les seconds prennent plus d'importance que les premiers.

A l'origine, les maraîchers souhaitaient fournir à la Grande-Bretagne de très grandes quantités de leurs primeurs, via Plymouth. Il fallait un port en eau profonde. En même temps, une étude de faisabilité concluait en faveur du système "Roll-On/Roll-Off" (en français les navires rouliers), ce qui allait décider du destin du futur port. En effet quinze ans après, paradoxalement, ce port, conçu pour accueillir un trafic marchandises réalise le gros de son chiffre d'affaires (85 %) grâce au trafic passagers en provenance et à destination de Grande-Bretagne. Des cargos n'auraient pas autorisé une telle transformation. Les navires-rouliers (car ferries) au contraire transportent aussi bien passagers que marchandises.

Tout dépendait donc ici d'un choix stratégique qui laissait le maximum de liberté. Mais peu importe ce qui a permis le changement de vocation du port. Demandons-nous plutôt ce qui l'a motivé et comment les acteurs l'ont mené à bien.

UN SERVICE INTÉGRÉ MONTÉ D'UN BOUT À L'AUTRE PAR LES "GENS DU PAYS".

Là encore après étude de marché, l'on s'est aperçu des ressources latentes qu'offrait le trafic des passagers. Or les compagnies contactées se montrant trop exigeantes, un entrepreneur du pays créa sa propre compagnie, la Brittany Ferries, l'année même de l'achèvement des travaux du port, en 1972. Parallèlement la Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix prenait en charge la gestion et l'exploitation du port.

Avec deux lignes, l'une en direction de Plymouth, l'autre de Cork, le port de Roscoff-Bloscon a dû peu à peu s'agrandir: une gare maritime en 1974, rénovée en 1983 pour accueillir 500.000 passagers par an, un quai de 120 mètres en 1978, un cordon d'enrochements, des hangars, une passerelle de 70 mètres destinée à recevoir les nouveaux car-ferries capables de transporter 2000 passagers et 500 véhicules de tourisme. Tous ces investissements ont été supportés moitié par la CCI, moitié par la région et le département.

Le trafic est saisonnier, et se compose de deux tiers d'Anglais. Cette clientèle ne reste presque jamais sur place. C'est pourquoi la Brittany Ferries offre un service intégré de réservations, de locations et de circuits touristiques.

UNE TENTATIVE DE DIVERSIFICATION VERS DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES.

Une centaine d'emplois, sans compter les emplois induits chez les transporteurs locaux, tels ont été les effets immédiats du port.

Les effets sur les autres secteurs ont été plus diffus et plus tardifs. Peut-être par manque de place ? Mais la municipalité a ces dernières années constitué une réserve foncière au moyen d'une ZAD, puis d'une ZAC. Après des activités de tourisme - un bar-restaurant, une boîte de nuit, une banque - sont venus des industriels, un sablier par exemple, qui représente un trafic annuel de 100.000 tonnes; des ateliers-relais (casiers de pêche notamment), et un élevage de saumons. Ces industries, on le voit, ont toujours rapport avec la pêche, et se sont développées grâce à l'action menée parallèlement dans le port de Roscoff pour le renouveau des pêcheries de la région.

Le port de Roscoff, judicieusement conçu dès l'origine pour être évolutif, a su s'adapter rapidement à ses nouvelles activités de trafic voyageurs. Quoique implanté sur un site peu favorable aux extensions (à cause des falaises), il a vu pourtant se développer ces dernières années des activités industrielles orientées vers la pêche.

Le regroupement des bonnes volontés et la mobilisation des forces vives du pays ont permis, les moyens mis en oeuvre étant plus importants, d'enregistrer de meilleurs résultats.

EQUIPEMENT

Le port de Roscoff-Bloscon.

REGION CONCERNEE

Roscoff, le Nord-Finistère.

LES PARTENAIRES

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix, la commune de Roscoff, le Conseil général et la Région.

LES OBJECTIFS

Diversifier le port de Roscoff vers une activité porteuse: le trafic passagers.

LA REPONSE

Une compagnie maritime, la Brittany Ferries, et de nombreux aménagements.

Le choix de la diversification et de la plurimodalité.



Le port de Strasbourg, à côté de son activité dans les transports de vracs, aussi bien liquides que solides, a progressivement développé une fonction plus générale de plateforme de distribution de marchandises.

Affirmer la vocation du port de Strasbourg dans les échanges internationaux par tous moyens de transport constitue actuellement l'un des pôles de l'action du Port Autonome. Déjà au cours des deux décennies écoulées, de nombreux nouveaux transitaires et manutentionnaires se sont installés ou ont développé leurs activités dans les parties centrales et sud du port.

STRASBOURG EUROFRET

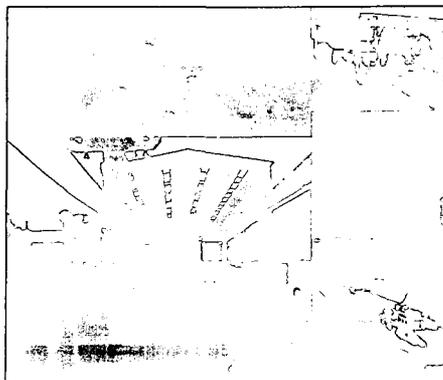
Au point de rencontre
du fleuve, du rail,
et de la route.

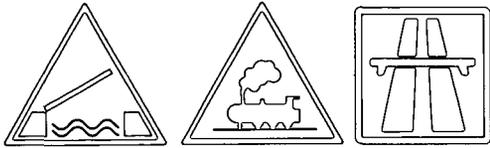


LE PORT FLUVIAL DE STRASBOURG
CONSTITUE UN BON EXEMPLE DE
RECONVERSION RÉUSSIE.

Il a su jouer au bon moment la carte de la diversification. L'enjeu était de taille: en 1988, 13 000 personnes environ étaient employées dans les diverses entreprises et sociétés implantées dans la zone portuaire, ce qui représente 8 % environ de la population active de l'agglomération strasbourgeoise.

L'idée de réunir sur un seul site tout ce qui est nécessaire à la constitution d'une plateforme spécialisée dans le stockage, la distribution et les échanges était sans doute simple, mais plus délicate à réaliser. C'est cependant ce





qui a été fait à partir de 1980 avec la création du Centre plurimodal de transports internationaux EUROFRET-STRASBOURG.

Cette opération, due à une initiative commune du Port Autonome de Strasbourg et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg a été réalisée dans la circonscription portuaire en collaboration étroite avec la Communauté Urbaine de Strasbourg, la SERS (Société d'équipement de la région de Strasbourg), la Direction Régionale des Douanes, le Département du Bas-Rhin, la Région, l'Association Nationale des Centres Routiers (ANCR) ainsi bien sûr qu'avec tous les professionnels et syndicats de transporteurs. Elle a répondu au souci exprimé par ces divers établissements et collectivités locales de venir au-devant des besoins de l'ensemble des professionnels du transport et de la distribution et de faciliter l'adaptation du port et de la place de Strasbourg aux conditions actuelles des échanges internationaux.

UN CHOIX FONDAMENTAL POUR LE PORT DE STRASBOURG: L'IMPLANTATION D'EUROFRET-STRASBOURG; FINANCEMENT

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg a d'abord créé en accord avec le Port Autonome un groupe de travail et demandé une étude d'opportunité au Bureau Central d'Etudes pour les Equipements d'Outre-Mer (BCEOM), en vue de l'implantation d'un centre international de transports dans la région de Strasbourg.

Cette étude a conclu à l'implantation optimum de ce

centre dans la zone portuaire sud, site qui se trouve à peu de distance du Pont de l'Europe et à proximité immédiate du deuxième ouvrage de franchissement du Rhin, prévu précisément au Sud de l'agglomération strasbourgeoise. Il faut mentionner que le Pont de l'Europe est d'ores et déjà relié par voie rapide à l'autoroute Hambourg-Francfort-Bâle.

Pour le financement d'une telle opération, un effort important a été consenti par les collectivités locales et les organismes publics. En particulier pour la maîtrise d'ouvrage des superstructures d'accueil des chauffeurs et véhicules (hôtel - restaurant - Bureau Régional de Fret - station service - parking) la Société d'équipement de la région de Strasbourg (SERS) est intervenue dans le cadre d'une SCI à hauteur de 62 %, les parts de la SERS étant d'ailleurs garanties par la Communauté Urbaine de Strasbourg et par le Département, à raison de 50 % chacun. L'Etat est également intervenu dans cet investissement en accordant une subvention.

Quant au Port Autonome, il a réalisé l'aménagement des zones d'accueil des entreprises, ainsi que d'importants ensembles entrepôts-bureaux loués à des professionnels.

LA RÉALISATION: LES STRUCTURES ET UN CARACTÈRE PLURIMODAL AFFIRMÉ

Les trois modes de transport - routier, ferroviaire et fluvial - sont présents de façon harmonieuse et disposent de toute une série d'équipements neufs, largement conçus et bien équilibrés. Ils bénéficient en outre des services et structures déjà existants à proximité immédiate, en particulier ceux du

terminal à conteneurs et colis lourds installé également dans la partie sud du port. Grâce à cet ensemble d'équipements, le Centre EUROFRET-STRASBOURG a constitué en France la première plateforme réunissant une gare routière et une gare ferroviaire dans un port fluvial desservi par une puissante voie d'eau.

S'étendant en première phase sur une superficie de 42 ha, dont l'extension à 110 ha est d'ores et déjà en cours, le Centre EUROFRET comporte trois parties:

- la zone d'accueil des chauffeurs et véhicules (10 ha), ou centre routier proprement dit, permet de répondre parfaitement aux besoins matériels et professionnels des transporteurs : hôtel, restaurant, vastes aires de stationnement pour les camions, station-service, Bureau Régional de Fret. L'aménagement de cette zone d'accueil a été réalisé par la société d'Aménagement et d'Équipement de la Région de Strasbourg, maîtresse d'oeuvre, agissant pour le compte de la Communauté Urbaine de Strasbourg, et du Département, maîtres d'ouvrage;

- la zone d'entreposage (20 ha), entièrement aménagée par le Port Autonome, comprend des entrepôts-bureaux destinés aux entreprises de transport, de transit, de groupage et de messageries de toutes dimensions. Mais cette zone d'entreposage est également aménagée pour l'accueil d'entreprises privées qui y érigent leurs propres entrepôts.

Cette zone d'entreposage illustre donc particulièrement les tendances actuelles de l'évolution de la fonction du port de Strasbourg: faciliter les manutentions, transbordements, stockage, groupage et dégroupage, réexpédition, transit et passage en douane de toutes marchandises

emballées ou non, mais n'entrant pas dans la catégorie des marchandises en vrac, traitées sur d'autres installations spécialisées du port.

- la zone de distribution et d'activités diverses (12 ha), qui est destinée à accueillir des entreprises de branches complémentaires de celles directement au service des transports.

LE RÉSULTAT : EFFETS POSITIFS SUR L'ACTIVITÉ DU PORT AUTONOME

La réussite de cette opération EUROFRET peut s'apprécier à travers les surfaces d'entrepôts construits depuis 1980. En effet, le centre EUROFRET-STRASBOURG, qui comptait près de 30 000 m² d'entrepôt au bout de 2 ans fin 1982, 50 000 m² fin 1988, en compte actuellement près de 100 000 m². Il est intéressant de souligner que les installations ainsi réalisées dans ce centre n'ont en rien entravé la construction d'entrepôts et magasins modernes dans d'autres secteurs du port: au cours des 15 années écoulées, près de 100 000 m² de surfaces couvertes nouvelles ont été créées ailleurs dans le port, en bordure ou à proximité immédiate des bassins, notamment dans la zone centrale du port, pour le stockage et le transit des marchandises générales.

L'installation d'EUROFRET dans la zone portuaire a été un élément positif pour le trafic portuaire: c'est ainsi qu'en 1986 la tendance à la baisse des trafics s'est inversée, et le trafic a atteint 10,65 millions de tonnes, avec une progression de près de 13 % par rapport à l'année précédente. En 1988, les trafics portuaires ont dépassé 11 millions de tonnes, grâce essentiellement aux céréales (+ 20 %), aux denrées

alimentaires et fourrages (+ 16,3 %) ainsi qu'aux sables et graviers (+ 5,6 %). Quant à la hausse des marchandises diverses et des objets manufacturés, elle est essentiellement imputable aux trafics de conteneurs dont la progression globale - tous modes de transport confondus - a été de 22 % en 1988.

Le port de Strasbourg a repris dans ces conditions la deuxième place sur le Rhin.

Le centre EUROFRET-STRASBOURG est ainsi l'illustration d'un redéploiement de l'activité portuaire traditionnelle vers des trafics à la fois plus sophistiqués et économiquement plus porteurs - conteneurs, marchandises diverses, objets manufacturés. L'idée de plateforme a gagné en importance et trouve sa justification dans le développement du commerce international. Au moment de l'ouverture du Marché Commun en 1993, le port de Strasbourg se trouve particulièrement bien équipé pour répondre à la nouvelle ampleur que prendra notre économie dans le cadre européen.

EQUIPEMENT

Le Port Autonome de Strasbourg.

REGION CONCERNEE

Strasbourg, le Bas-Rhin et l'Alsace.

LES PARTENAIRES

Les transporteurs routiers, les responsables locaux, la Chambre de Commerce et d'Industrie, la commune, le département, la région, l'ANCR et le Ministère des Transports.

LES OBJECTIFS

Orienter la diversification du port vers les activités les plus modernes: conteneurs et colis lourds, et renforcer son intégration aux autres modes de transport.

LA REPONSE

Le Centre Eurofret, centre à vocation diversifiée, plurimodale et européenne.

L'arrivée du TGV
 modifie
 profondément
 le schéma
 d'aménagement.



Vendôme, ville chargée d'histoire, saura-t-elle relever le défi du TGV, symbole de modernisme et avant-garde du progrès ? Nulle part n'apparaissait mieux qu'ici la fragilité du développement face à l'attraction de Paris, et l'ambiguïté fondamentale d'un événement que seule la volonté des décideurs de ne pas seulement le subir, pourra transformer en opportunité positive. Une réflexion multi-secteurs a été engagée afin de concevoir des actions et de projeter des infrastructures d'accompagnement. Les enjeux sont en effet importants, et la volonté locale ferme et déterminée. La coordination et l'entente entre les partenaires constituant un facteur majeur de réussite, un syndicat intercommunal a été créé pour prodéder à cette étude qui remet pleinement en cause la politique d'aménagement antérieure.

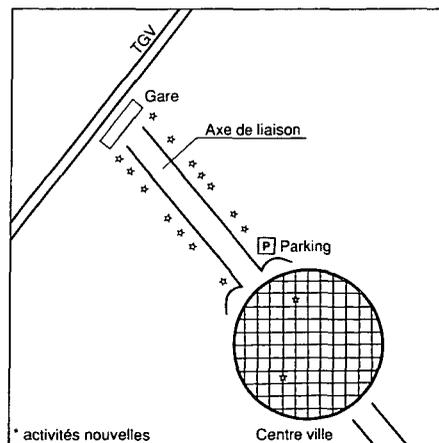
VENDÔMOIS

Dans l'attente
 fiévreuse du TGV



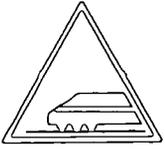
LE DYNAMISME ECONOMIQUE VENDÔMOIS

Vendôme sera dès 1990 à 40 mn de Paris au lieu de 2h15. Si l'on mesure la durée et l'espace qu'il faut pour le parcourir, Vendôme sera à la même distance de Paris que l'est actuellement Rambouillet. Que va-t-il en résulter? Vendôme va-t-elle voir toutes ses chances de richesse se détacher une à une d'elle et céder à l'attraction irrésistible de Paris ? Faut-il toujours que le centre neutralise la vitalité de la périphérie ? Ce n'est pas en tout cas comme cela que les responsables locaux



* activités nouvelles

Centre ville



conçoivent l'avenir de la ville. D'abord Vendôme a eu jusqu'à présent avec la réussite des rapports de chance et de talent: une augmentation constante de la population depuis 1945, qui se cantonne il est vrai pour l'essentiel aux communes de la périphérie; un dynamisme immobilier qu'atteste un taux moyen de 37 permis de construire pour 1000 habitants sur 6 ans, enfin un taux de population active de 47,1 % et un taux de chômage de 7,8 %, nettement inférieur à la moyenne régionale (9,3 %) et à la moyenne nationale (10,4%). Le secteur tertiaire y est cependant relativement sous-représenté (47,5%), bien que la tendance soit actuellement à son renforcement. Quoi qu'il en soit, la diversité qu'on y trouve compense cette faiblesse, mettant Vendôme à l'abri des récessions sectorielles.

DES PROJETS TROP ISOLÉS DE LEUR CONTEXTE.

Malgré un dynamisme démographique raisonnable et une situation de l'emploi favorable, Vendôme n'est pas prête pour autant à recevoir le TGV, faute d'infrastructure et d'un dispositif adapté.

Ses deux zones industrielles sont saturées, et l'une des deux est mal desservie. De même de nouveaux parcs d'activités technologiques, prévus et conçus depuis longtemps, se présentent comme une ressource industrielle sans grande originalité et sans contact avec le centre-ville et l'ensemble de l'agglomération. Il n'en va guère autrement du projet de création d'un ensemble de bureaux et de logements dans le quartier Rochambeau, en plein centre historique de Vendôme. Voué aux activités

tertiaires de prestige, il ignore néanmoins, comme les parcs technologiques, les retombées du TGV. Comment par exemple, pourra-t-on y accéder depuis la gare sans subir des encombrements déjà trop nombreux ?

LA PRISE DE CONSCIENCE DES VENDÔMOIS

A défaut de solution, le problème reste donc bien posé: le TGV seul ne suffira pas à dynamiser la ville. Il importe d'entamer un programme d'accompagnement. D'autre part, il est clair qu'au-delà des politiques de développement passées, au-delà du hasard des opportunités financières, une nouvelle logique d'aménagement s'impose. Il faut repenser le problème en fonction du TGV. Les décideurs ont en main le jeu du contexte local et sa redistribution en vertu des nouvelles données. Ils doivent, avant d'abattre leurs cartes, explorer longuement le champ du possible et identifier leurs atouts. Ainsi le syndicat intercommunal pour l'aménagement du parc a décidé d'avoir recours à la procédure de zone d'aménagement différé (ZAD) et de lancer une étude afin de définir une stratégie cohérente de développement. Par ailleurs, les défenseurs du projet du "quartier Rochambeau" ont pris conscience du problème majeur que constitue l'absence de liaison entre la ville et la future gare.

LES RÉPONSES PROPOSÉES.

Les Vendômois entendent - telle est la conclusion tirée de l'étude - parer ce danger par la création d'un axe privilégié de développement urbain, trait d'union entre la gare TGV et le centre-ville. Plus que d'un simple boulevard, il s'agit en fait d'un authentique espace de développement, d'une zone entièrement consacrée à l'industrie, à la technologie et au futur. Renforcée à chacune de ses deux extrémités d'un parc de stationnement suffisamment dimensionné, il sera le nerf central d'un vaste réseau d'entreprises, de commerces, d'équipements de loisirs, de logements et d'hôtels. Des terrains et des bâtiments sont mis à la disposition des investisseurs, assortis de conditions financières et fiscales avantageuses. Ce nouvel axe réunissant le TGV à Vendôme, sans toutefois déplacer son centre de gravité, est de nature à créer les conditions optimales d'un véritable essor économique.

A CHAQUE PROBLÈME, UNE SOLUTION.

L'horizon de réflexion des Vendômois ne comportait pas de TGV. Les perspectives qu'ils avaient ouvertes, bien que prometteuses et porteuses d'avenir, risquaient de décevoir par certains dysfonctionnements. La perspective nouvelle apportée par le futur TGV a été l'occasion d'une prise de conscience: les différents projets se doivent de former un ensemble ordonné, et pour cela, faire appel à des études d'ensemble. A Vendôme où rien n'est certes gagné d'avance, sans les études entreprises

jamais le dessein d'axe de développement n'aurait vu le jour; les deux projets initiaux seraient restés comme deux conjurations jetées contre le sort, une tentative symbolique de se protéger contre l'avenir. Cet avenir au contraire, Vendôme a choisi de l'affronter.

EQUIPEMENT

Le TGV Atlantique.

REGION CONCERNEE

Vendôme, Loir-et-Cher.

LES PARTENAIRES

La ville, le Conseil Général, le
Comité d'Action Economique.

LES OBJECTIFS

Saisir la chance du TGV pour
accélérer le développement de
Vendôme.

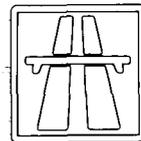
LA REPONSE

Une infrastructure de liaison entre la
gare TGV et la ville intégrant
communication et zone d'activités.

Un projet

pour

l'Allier



Une autoroute ne saurait à elle seule engendrer la richesse d'un département, loin s'en faut. Par ailleurs, si le développement est souvent la conséquence des grands travaux d'équipement, il peut aussi être pris a priori comme finalité de mesures spécifiques visant à l'accélérer, à l'amplifier, ou même à le susciter. Dans cette optique, le simple souhait de développement fait place à la volonté d'agir, nécessairement appuyée sur l'intelligence de la situation, des moyens disponibles et des méthodes à adopter.

Le Conseil Général de l'Allier, sous l'impulsion de son Comité d'Expansion, a ainsi lancé en 1987 une étude de l'impact de la future autoroute A 71 sur le Département. Il a pour cela fait appel à des cabinets d'études spécialisés: G.F.R. - Service (avec le concours du Laboratoire d'Economie des Transports), et le Bureau d'Informations et de Prévisions Economiques (B.I.P.E.). Ce déploiement de moyens importants a été justifié par la possibilité qu'il a offerte à de nombreuses communes de s'associer, au niveau départemental et au-delà, pour former un dessein commun.

DPT. DE L'ALLIER, A 71

Etudes d'impact et plans
d'action concertés sur
le long terme.

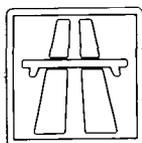


CONCRETISER LA REFLEXION

Ainsi, la construction et la mise en service future de l'A 71 ont pu constituer très tôt le catalyseur d'une réflexion jusqu'alors diffuse, et maintenant rassemblée dans un projet d'actions concrètes-suscitant par ailleurs dans les milieux politiques et économiques un état de sensibilité et de réactivité particulières.

La première étude, dénommée "Etude d'Impact Economique de l'A 71" (G.F.R. - Service), va plus loin que ne le laisse supposer son titre. Elle propose des objectifs concrets et des actions opérationnelles pour les atteindre. Elle précise en outre les moyens utilisables.

La seconde étude, intitulée "Un projet pour l'Allier" (B.I.P.E.), définit plus largement des objectifs, des principes de conduite



et des stratégies globales: elle s'articule autour de trois axes: utiliser les projets existants, identifier les projets porteurs, programmer les réalisations.

L'étude de G.F.R. - Service: les objectifs et les principes précèdent les stratégies d'action.

Après une première partie consacrée au recensement des données régionales - ressources naturelles, hommes et formation, infrastructures, activités - l'étude pose quatre objectifs et sept principes. A côté d'objectifs aussi récurrents que "favoriser l'activité" ou "promouvoir le tourisme" figurent deux finalités plus originales: la gestion des transformations du monde rural, et la diffusion de l'information et de l'innovation. Cette démarche traduit le souci d'une adaptation fine aux caractéristiques du terrain et celui de maîtriser les diverses interactions prévisibles.

Les sept principes avancés ont la même orientation. L'un d'entre eux notamment donne le ton: ne pas se substituer aux chefs d'entreprises. D'une façon générale il est préconisé de n'intervenir qu'à la marge, de laisser libre cours aux initiatives spontanées et de leur ouvrir seulement les voies d'une plus grande efficacité. Ainsi, il importera de favoriser "la circulation de l'information" de "soutenir les initiatives locales". L'action à la marge conduit à privilégier les actions à fort effet de levier, par exemple: "donner la préférence aux investissements immatériels",

ou encore assortir les aides purement financières d'une assistance de conseil et de rationalisation. Il faut enfin préférer aux aides directes par subvention, l'amélioration de l'accès aux financements extérieurs, en ré-introduisant ou en revalorisant les notions de responsabilité financière et de rentabilité directe.

TROIS GRANDS AXES POUR AGIR

Les actions proposées s'articulent autour de trois grands thèmes:

- En premier lieu, l'aménagement de l'espace, avec notamment l'achèvement de la "Route Centre Europe Atlantique", l'amélioration des dessertes reliant les trois grandes villes du département, la gestion des sites sensibles et la valorisation des aires de service.

- Le deuxième thème est la mise en valeur des ressources par le développement des initiatives: stimuler la création d'entreprises, définir une politique touristique et, plus singulièrement, diversifier les productions agricoles.

- L'organisation des forces vives du département, enfin, par une action sur les flux d'échanges entre les villes et une réorganisation de l'espace rural: ce troisième thème implique ainsi des transformations de fond et à long terme, mettant en jeu les ressorts profonds des communes et des institutions.

UNE DIVERSITÉ DES RESSOURCES POUR UNE ÉCONOMIE DE MOYENS

L'étude décrit l'éventail des moyens financiers, techniques et humains pouvant être mobilisés pour un projet important: fonds d'aide au développement, à l'innovation et à la création, fonds d'intervention foncière, fonds d'aide aux initiatives locales... Les moyens humains sont fonction de la qualité et de la portée de la formation, et dépendent aussi des réseaux, des animateurs locaux, et sont valorisés par un groupe technique de coordination et de suivi.

L'étude du B.I.P.E. aboutit à des conclusions analogues. Il s'agit de définir et de mettre en oeuvre une stratégie complète de développement afin d'amplifier les effets positifs de l'autoroute et d'en neutraliser les incidences négatives.

Dans cette perspective, la réflexion doit dépasser le domaine des communications et des transports, et s'élargir aux activités, à leurs capacités de développement, à la main d'oeuvre...jusqu'à appréhender la situation économique d'ensemble, et l'image du département en vue de son ouverture sur l'extérieur.

''UN PLAN D'ACTION''

Le B.I.P.E. propose trois objectifs:

1 - Utiliser les travaux d'études effectués au

cours des trois dernières années pour le compte du Conseil Général.

2 - Identifier les projets porteurs de développement économique, social et culturel. Ces projets devront être économiquement pertinents, administrativement réalisables et consensuellement recevables.

3 - Programmer la réalisation des projets retenus.

L'utilité principale des études préalables est ainsi de conduire les responsables à une vision globale de l'ensemble des phénomènes susceptibles d'être concernés par un événement apparemment isolé, mais important, comme une nouvelle autoroute.

Les différents décideurs peuvent être sensibilisés à l'intérêt d'une synergie générale entre un grand nombre de mécanismes considérés jusque-là comme indépendants, voire opposés dans certains cas. Pour cela, la région considérée doit a priori être conçue comme un tout, à l'équilibre duquel toutes les forces concourent, et dont aucune partie ne peut être laissée à l'écart.

En matière d'action, ces études proposent d'adopter une nouvelle "éthique de comportement" : agir légèrement mais en des points stratégiques déterminants, utiliser les initiatives privées, agir souvent de façon immatérielle (conseiller plutôt qu'entreprendre directement ou imposer), mobiliser de façon coordonnée tous les potentiels existants, notamment humains.

EQUIPEMENT

L'autoroute A 71.

REGION CONCERNEE

Le département de l'Allier.

LES PARTENAIRES

Le Conseil Général, le Comité d'Expansion Economique, le Bureau d'Informations et de Prévisions Economiques, un bureau d'études spécialisé, G.F.R. -Service, et le Laboratoire d'Economie des Transports.

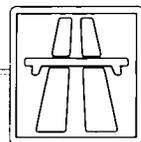
LES OBJECTIFS

Mettre en évidence les perspectives de développement rendues possibles par l'autoroute.

LA REPONSE

Une étude d'impact de l'autoroute.

Un renversement d'influence



Comment, à la fois malgré et grâce à l'autoroute qui la relie à Paris, une ville comme Reims, située seulement à 150 km de Paris, a-t-elle paré au danger de déséquilibre, et l'a même inversé à son avantage ? En prolongeant très tôt les dispositions liées à la construction elle-même, telle que la réservation foncière, par une grande variété d'actions: centre routier, zones d'activités, mais aussi politique d'urbanisme et de formation professionnelle. La leçon donnée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims et d'Epernay est à cet égard édifiante. C'est en une totale harmonie d'intentions et de choix que la Chambre de Commerce et d'Industrie et la Ville de Reims ont mené à bien trente ans d'aménagement du territoire.

REIMS-MARNE

Autoroute A4, axe de
vitalité maîtrisé



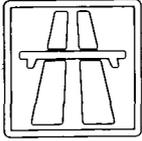
L'AUTOROUTE A 4, EN MULTIPLIANT
LA FORCE ATTRACTIVE DE PARIS,
PEUT-ELLE TRANSFORMER REIMS EN
SATELLITE ?

L'autoroute Calais-Dijon-Méditerranée passe dorénavant non loin de Reims, depuis 1987 exactement. Mais c'est à 1976 que remonte la voie Paris-Metz, semblant réduire Reims et la Champagne à un simple espace intersticiel entre l'immense Paris et la Lorraine industrielle. Et cependant Reims n'a nulle part en son histoire connu de période plus propice et de développement plus rapide.

Une infrastructure peut en effet être une arme à double tranchant. Aussi est-il intéressant d'examiner la façon dont les responsables locaux de Reims ont su tirer tous les avantages de l'autoroute.

La prise en charge précoce d'actions d'accompagnement dans un esprit de coopération.

Treize ans avant la première mise en service, soit dès 1963,



les tracés des autoroutes A 4 et A 26 étant arrêtés, la municipalité avait hâté le programme de réservation foncière des sols, afin de s'assurer de la maîtrise de l'avenir sans avoir à subir les inévitables plus-values foncières. Les élus ont eu très tôt le sentiment de leur responsabilité face au défi futur. Ce plan, qui prévoyait de vastes espaces propices à l'industrialisation, était achevé dès 1971. Mais le goût de la planification, et l'efficacité qu'elle avait démontrée, en ont fait une tradition pour les élus locaux, et le plan, révisé à intervalles réguliers, a été l'occasion d'établir une coopération entre la municipalité et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims et d'Epernay. La convergence, vite reconnue, entre les objectifs et les moyens des responsables politiques et économiques locaux, donnait lieu à l'Association pour la Promotion Economique de Reims (APER). La Ville et la Chambre de Commerce et d'Industrie allaient désormais, soit conjointement dans le cadre de leur Association, soit chacune de leur côté, mais toujours en accord l'une avec l'autre, entreprendre une vaste campagne d'aménagement: un centre routier, des zones d'activités, un programme d'urbanisme, et un plan de formation professionnelle.

UN CENTRE ROUTIER SUR UNE POSITION STRATÉGIQUE.

Outre le développement du port fluvial, l'APER a en effet entrepris de coordonner la maîtrise d'ouvrage de Centre Routier de Reims

(4 millions de francs, financés à hauteur de 20% par la CCI), avec toutes les activités connexes de magasinage, de groupage et de répartition. Ce centre a fourni tout comme l'autoroute sa contribution à l'amélioration du trafic régional. L'amélioration de l'infrastructure a surtout favorisé le secteur agricole, facilitant et accélérant la distribution des produits frais et élargissant la zone de desserte des abattoirs de Reims. Faisons en effet un calcul simple: la vitesse est de 60 km/h en moyenne sur le réseau routier classique, de 90 km/h sur l'autoroute; sachant que le rayon de distribution était à peine de 100 km, l'autoroute a donc permis de l'étendre jusqu'à 150 km, voire 200 km.

DES ZONES D'ACTIVITÉS POUR DES SECTEURS D'AVENIR.

La CCI concentrait ses efforts sur l'accueil des entreprises. Les zones d'activités, dont la première remontait à 1966, sont maintenant toutes remplies. La tendance est aujourd'hui à la dispersion dans le tissu urbain lui-même de micro-zones de 20 hectares au plus, et spécialement appropriées au tertiaire.

Car un des effets de l'autoroute, parmi d'autres, a été de déplacer vers la Lorraine une grande partie de l'industrie rémoise: cette conséquence en fait, loin d'être négative, épargnait par avance à la Champagne la douloureuse reconversion qu'a subie sa voisine, et orientait Reims résolument vers les secteurs de pointe.

L'accent a été mis, au-delà de la commodité des infrastructures, sur la qualité des services offerts. Des conférences inter-services sont organisées, réunissant tous les partenaires concernés: EDF, SNCF, ... , qui assurent la liaison avec les besoins des professionnels.

Ces zones d'activités totalisent actuellement 10.000 emplois créés ou relocalisés: il s'agit donc d'une contribution décisive aux 17.500 emplois créés à Reims depuis le début des années soixante.

UN LONG PASSÉ D'AMÉNAGEMENT À L'ORIGINE D'UN PRÉSENT PROSPÈRE ET D'UN AVENIR PROMETTEUR.

Implanter des entreprises d'avenir va de pair avec une politique audacieuse de logement et d'urbanisme. Cette politique, la Ville et l'agence d'urbanisme de Reims l'ont menée de concert. La CCI à son tour a entrepris de pallier le manque relatif de main-d'oeuvre qualifiée par des cycles de formation. Elle accompagne ainsi la reconversion rendue nécessaire par le déclin industriel.

Comme prévu, l'autoroute Paris-Est a modifié l'équilibre Paris-Province, au profit cette fois de la province. Les actions constructives menées depuis plus de vingt ans, la lucidité des dirigeants de l'époque expliquent un tel aboutissement. Engagée sur la voie d'une croissance harmonieuse et maîtrisée, Reims

bénéficie donc de la proximité de Paris sans en pâtir.

Conscients des ressources d'une région agréable par surcroît, étape obligée vers d'autres grandes métropoles régionales comme Lille et Nancy, les acteurs locaux ne s'en tiennent pas à leurs premiers succès. De nombreux espaces sont encore disponibles, et les temps de transport ont et vont encore diminuer. Ainsi suit-on de très près la construction de Disneyland, qui ne se trouvera guère plus loin de l'aéroport de Reims par l'autoroute que de celui d'Orly.

UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT À LONG TERME.

Les acteurs locaux sont résolument optimistes: Reims a encore de nombreux atouts dans son jeu, et le développement si bien enclenché durant ces dernières années devrait pouvoir durer. Et ce tout particulièrement dans le cadre élargi qu'offrira l'Europe, où Reims sera bien placée pour tenir le rôle de métropole-carrefour. Ces résultats et ces espérances néanmoins sont fondées sur une prise de conscience très ancienne de l'importance des infrastructures, et de la nécessité de les compléter par des mesures de valorisation sur le long terme.

EQUIPEMENT

L'autoroute Paris-Est.

REGION CONCERNEE

Reims et la Champagne

LES PARTENAIRES

La Chambre de Commerce et
d'Industrie de Reims et d'Eprenay,
et la Ville de Reims.

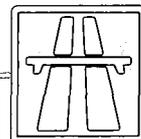
LES OBJECTIFS

Soustraire Reims à l'attraction
parisienne.

LA REPONSE

Une politique à long terme
d'aménagement.

Comment aménager une aire de service afin de valoriser la région traversée ?



Dire que les Ruralies sont le fruit d'une vaste concertation ne saurait suffire: sans elle, elles ne seraient pas nées, elles n'auraient pas même eu le moindre sens. A l'origine de ce projet, une association qui, patiemment, avec confiance, a su peu à peu gagner la sympathie et la participation de toutes les instances locales: Conseils généraux et régionaux bien sûr, mais aussi la Chambre Régionale d'Agriculture de Poitou-Charentes, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie du Limousin et de Poitou-Charente, le Comité Régional de Tourisme de Poitou-Charente, l'Union Poitou-Charente pour la Recherche, la Diffusion, l'Expression de la Culture Populaire, la Chambre d'Agriculture des Deux-Sèvres, la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre des Métiers des Deux Sèvres, les communes d'Aiffres, Vouillé et Niort, les responsables des ministères associés, ainsi que la Société d'Autoroutes du Sud de la France (ASF) sans laquelle le projet n'aurait pas eu l'ampleur qu'on lui connaît.

LES RURALIES

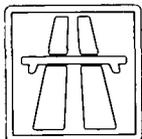
Deux Sèvres.
Une vitrine régionale
vivante



Au départ, une question: comment peut-on toujours préférer l'Espagne ou la Guyenne au Poitou et aux Charentes ? Peut-être par goût, mais plus sûrement par ignorance.

Depuis l'ouverture de l'autoroute A 10, 9000 véhicules par jour, soit 3,2 millions de véhicules par an traversent la région Poitou-Charentes, beaucoup à destination soit de l'Espagne, soit de la Guyenne et de la Gascogne, l'autoroute facilitant désormais les





vacances lointaines un peu au détriment des séjours traditionnels en Vendée. Comment les retenir ? Comment les inviter à la découverte d'une région qui, attachante pourtant, n'est à leurs yeux que la trop vaste étendue qu'il faut traverser pour gagner Bordeaux, Biarritz ou l'Espagne ? Il importait que le Poitou et les Charentes, de lieu de passage qu'ils étaient pour certains, deviennent pour tous un possible terme de voyage.

Une solution: la région Poitou-Charentes ira à ceux qui ne viennent pas à elle; la rencontre aura lieu non loin de Niort.

L'idée d'utiliser l'autoroute comme une vitrine de la région a naturellement surgi; mais il s'agissait d'échapper non seulement à la simple aire de service autoroutière, avec son essence chère et ses restaurants médiocres, mais aussi à l'aire d'accueil à coloration culturelle et qui n'est que cela. Harmoniser service et culture régionale, modernisme et présence du patrimoine passé, tel fut le principe générateur d'un projet dont les Ruralies allaient démontrer la fécondité.

Niort, à mi-chemin de Paris et de l'Espagne, Niort, carrefour naturel s'étoilant vers le littoral atlantique, le sud vendéen, la Rochelle et l'île de Ré, Niort apparaissait comme une étape idéale, l'escale désignée pour un automobiliste pressé, et donc comme le site de choix pour les futures Ruralies.

LES PRÉMICES: LE PARTI PRIS DE LA CONCERTATION ET DE LA CRÉDIBILITÉ.

Le but fixé, à savoir la promotion de la région à travers un ensemble cohérent de services représentatifs du patrimoine régional, supposait dès le départ une prise de conscience générale de la part des responsables locaux. Aussi l'idée première née au sein du syndicat intercommunal du canton de Prahecq (SIVOM), s'est-elle d'abord concrétisée par une association, l' "association d'études pour la création d'un centre d'animation régional", et ce dès 1980. Les prémices d'une réflexion ayant eu lieu dès 1978, lorsque le tracé de l'autoroute a été connu, l'association a pu mettre très tôt toutes les chances de son côté en se ménageant la collaboration de l'ASF, précieux atout qui expliquera la qualité de la réalisation.

Il importait dans un premier temps de lancer une étude de faisabilité afin d'établir la crédibilité de l'opération, et de convaincre les différents partenaires possibles. C'est ainsi que la Chambre d'Agriculture des Deux-Sèvres prit l'initiative d'un carrefour de rencontre régional; que le Conseil Régional de Poitou-Charentes s'engagea à participer au financement d'une vitrine de la région. Simultanément l'Association déposait un dossier pour le concours du Musée du Machinisme Agricole.

Avoir trouvé des partenaires ne suffisait pas; encore fallait-il assurer la coordination et une certaine communauté de choix. C'est

pourquoi une nouvelle association, à vocation opérationnelle cette fois, fut créée, l' "Association des Ruralies". Elle rassemblait, témoignant ainsi d'une concertation sur une base très large, tous les interlocuteurs cités.

DE LA CONCEPTION À LA RÉALISATION: UN AMÉNAGEMENT ASTUCIEUX.

Concertation n'exclut pas autonomie; aussi cinq maîtres d'ouvrage ont pris en charge chacun un aspect du projet, l'ASF l'infrastructure, les espaces communs et la "Maison des Ruralies", une association interconsulaire la vitrine de promotion de la région, le Syndicat mixte des Ruralies le restaurant, le syndicat intercommunal (SIVOM) de Pahecq le Conservatoire du machinisme et des techniques agricoles, la Chambre d'Agriculture des Deux-Sèvres ses propres locaux.

Les trois millions qu'ont coûté les bâtiments, d'une surface totale de 600 m², ont été financés à 80 % par le Conseil Régional de Poitou-Charentes, sous forme de subventions, et à 20% par emprunts. Les infrastructures, grâce au concours de l'ASF, ont été conçues de sorte que l'accès soit possible dans les deux sens par un souterrain, de sorte également que l'entrée soit possible, outre par l'autoroute, par la voirie locale.

LES RURALIES: UN VILLAGE CONCENTRANT TOUTES LES RICHESSES D'UNE RÉGION.

C'est un véritable village que les Ruralies, avec ses places, ses fontaines, ses chemins et ses aires de jeux. L'architecture, comportant cette unité que seule confère la personnalité d'un architecte unique, affirme son caractère régional par l'emploi de matériaux traditionnels, tels que pierres calcaires à joints minces, enduits grattés clairs, bois, tuiles-canal...

Installée sur 700 m², la vitrine des produits régionaux, un des premiers équipements de ce genre sur le réseau autoroutier français, a pour vocation de faire connaître et apprécier les meilleures spécialités de la région, cognac, pineau, vins, produits de la mer, fromages, mais aussi son artisanat-meubles, vannerie, cuirs, poteries. Ici règne un seul principe inspirateur: promouvoir autant que vendre; d'où une sévère sélection des produits et des prix avantageux.

De même, plus qu'un simple restaurant, le restaurant régional se veut avant tout le truchement d'une découverte de la cuisine régionale dans un cadre familial. Le Conservatoire du Machinisme Agricole, unique en France avec ses machines, ses vieux modèles d'engins et de tracteurs, fait sortir le musée de ses murs et de son monde clos pour le porter à la rencontre de la vie contemporaine et de l'homme en mouvement.

DES RÉSULTATS À LA MESURE DES CHOIX JUDICIEUX, UNE RÉUSSITE À LA HAUTEUR DES AMBITIONS.

255.345 repas servis, 30.000 entrées au musée, 3,6 millions de chiffre d'affaires pour les produits régionaux, un chiffre d'affaires global lui-même en progression de 20 % par an, ces chiffres éloquentes sont leur propre commentaire. Le succès des Ruralies, justifiait au printemps 1988 la création d'un hôtel de 200 chambres, et représentait 50 emplois fixes auxquels s'ajoutent les emplois saisonniers du module touristique: hôtesse d'accueil et service minitel pour la réservation dans les campings et les hôtels de la région.

Malgré l'attrait propre d'une région, rien ne doit être laissé au hasard dans sa promotion. Ici, les acteurs ont su mettre toutes les chances de leur côté, en étayant la cohérence du projet par des études rigoureuses, et en créant une concertation très étendue, oeuvre d'une association douée d'audace tempérée et d'enthousiasme méthodique.

Enfin le projet a su s'emboîter exactement avec l'infrastructure existante, grâce en particulier à la collaboration de l'ASF.

EQUIPEMENT

L'autoroute A10 Paris Bordeaux.

REGION CONCERNEE

Le Poitou, les Charentes, la Vendée, mais aussi le Limousin.

LES PARTENAIRES

Les Conseils Régionaux et Généraux, les Chambres Régionales et Départementales d'Agriculture, les Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie, le Comité Régional de Tourisme, l'Union Poitou-Charentes pour la Recherche, la Diffusion, l'Expression de la Culture Populaire, la Chambre des Métiers des Deux-Sèvres, les communes d'Aiffres, de Vouillé et Niort, la Société des Autoroutes du Sud de la France.

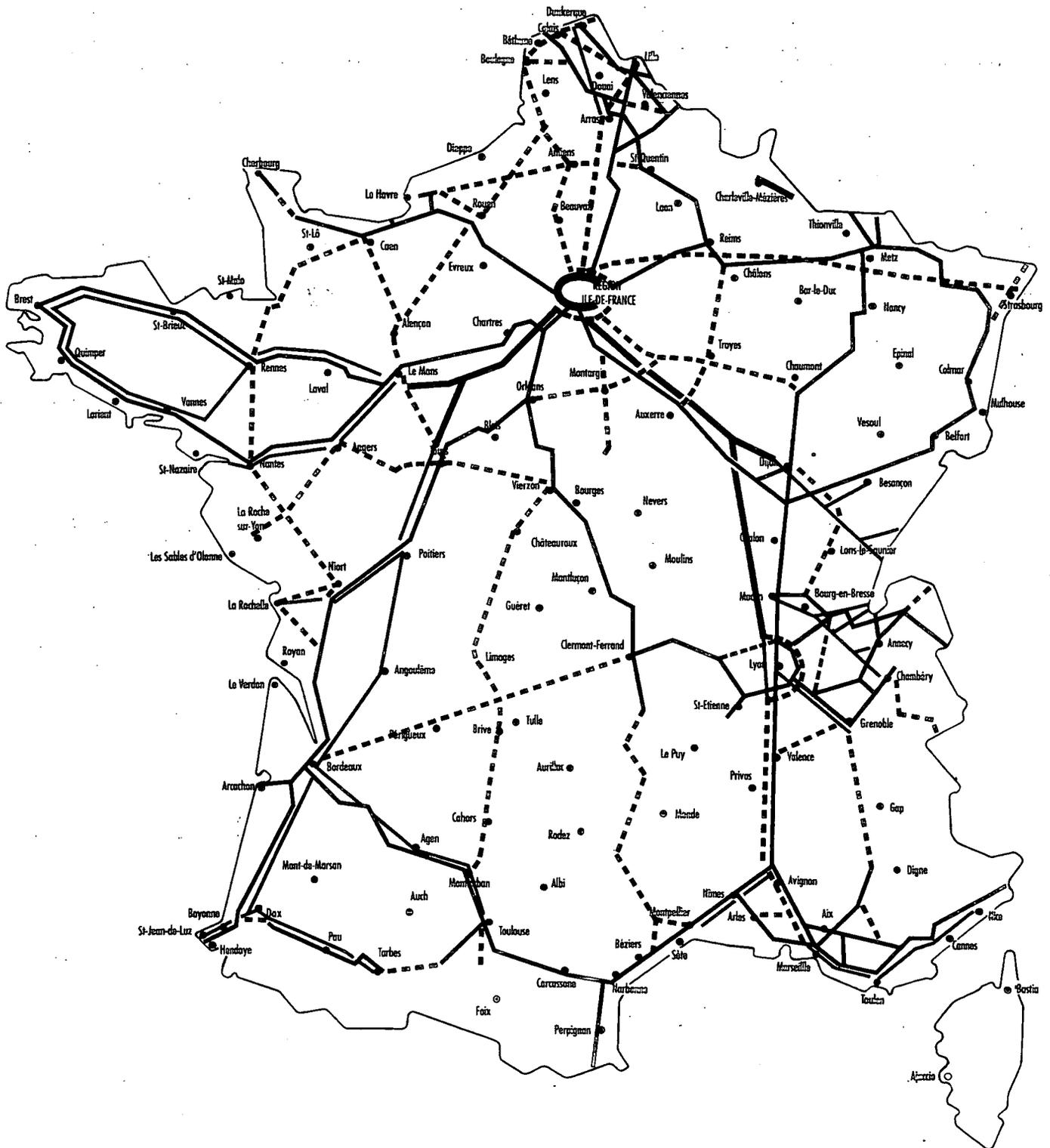
LES OBJECTIFS

Inviter les usagers de l'A 10 à s'arrêter et à séjourner en Poitou et dans les Charentes.

LA REPONSE

Une vitrine régionale conçue comme un véritable ensemble de services, un authentique village exprimant le meilleur d'une région.

LES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



- AUTOROUTES EXISTANTES OU EN CONSTRUCTION
- - - - - AUTOROUTES EN PROJET
- LIGNES TGV RÉALISÉES
- - - - - LIGNE TGV EN PROJET
- PROLONGEMENT TGV SUR LIGNES CLASSIQUES

Avertissement : Tracé schématique