

DATAR

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE (INRETS)

OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS (OEST)

SNCF

**LES EFFETS SOCIO-ECONOMIQUES
DU TGV
EN BOURGOGNE ET RHONE-ALPES**

(Document de synthèse)

Observatoire Economique
Statistique des Transports

DOCUMENTATION

Réf. n°

957 01

Réalisation des recherches :

Laboratoire d'Economie des Transports

Interalp

JUIN 1986

PRESENTATION	2
LES IMPACTS IMMEDIATS DU TGV	4
DES EFFETS PLUS LENTS A SE MANIFESTER SUR LES STRUCTURES ECONOMIQUES ET URBAINES	10
L'IMPORTANCE DES STRATEGIES LIEES AU TGV	16
CONCLUSIONS	19

Une étude sur les impacts régionaux du train à grande vitesse a été engagée au printemps 1985 par la DATAR, l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, le Ministère des Transports (OEST), et la SNCF.

Cette étude vise à évaluer les premiers effets socio-économiques du TGV tels qu'ils sont ressentis dans les régions desservies; elle vise d'autre part à fournir des enseignements dont puissent tirer parti les collectivités qui s'apprentent à accueillir le nouveau train.

En effet, après le succès indiscutable de la ligne du Sud-Est, un réseau ferré à grande vitesse se met progressivement en place: la voie rapide vers les régions de la façade Atlantique est en construction. Les projets vers le Nord et l'Est sont à l'étude. Le choix récent des gouvernements français et britannique de construire dans un avenir proche un tunnel ferroviaire sous la Manche donne un regain d'actualité aux discussions sur les tracés.

Tout en gardant à l'esprit qu'aucune conclusion sur le TGV Sud-Est ne saurait s'appliquer mécaniquement à d'autres TGV étant donné la spécificité des contextes régionaux chaque fois concernés, il paraissait indispensable de mieux connaître les interactions entre la nouvelle infrastructure de transport et l'aménagement

régional après quelques années de fonctionnement sur l'axe existant: cette démarche ne pourrait qu'être favorable à une réflexion comparative ultérieure.

Aussi les organismes commanditaires ont-ils pris l'initiative de lancer une recherche en Bourgogne et Rhône-Alpes: un volet, consacré aux entreprises, a été confié au Laboratoire d'Economie des Transports (LET). Les autres volets, sur le tourisme et l'immobilier, ont été confiés à Interalp.

La présentation qui suit reprend les résultats essentiels de ces enquêtes, dont une version détaillée est disponible sous forme de rapports⁽¹⁾.

(1) - "Les effets du TGV sur les agglomérations du Centre et du Sud-Est", Laboratoire d'Economie des Transports, Université Lyon II, 16, Quai Claude Bernard, 69007 Lyon. Novembre 1985. Sous la direction de François Plassard, chargé de recherches au CNRS.

- "Les effets de la mise en service du TGV sur le Tourisme en Bourgogne et Rhône-Alpes", Interalp, 8, rue Victor Lagrange, 69007 LYON. Février 1986. Sous la direction de Daniel Michaeli.

- "Impact du TGV sur l'immobilier et l'urbanisme de la Bourgogne et de la région Rhône-Alpes", Interalp. Novembre 1985. Sous la direction de Daniel Michaeli.

Objet et limites de la recherche

Son but n'est qu'exploratoire compte tenu de la brièveté de la période envisagée: mis en service par étapes à partir de 1981, le TGV Sud-Est n'a atteint sa phase d'exploitation complète qu'en 1984, soit moins de deux ans avant l'enquête.

Il s'agit donc d'un premier repérage des relations perçues entre la mise en service du train rapide et les transformations éventuellement intervenues:

- dans le comportement des entreprises industrielles, et tout particulièrement dans leur localisation;
- dans l'activité touristique des régions d'accueil;
- dans l'immobilier et les politiques urbaines initiées par les collectivités territoriales.

La recherche a procédé par interviews auprès d'interlocuteurs régionaux significatifs des trois secteurs étudiés:

élus locaux, responsables des services économiques ou de l'urbanisme des municipalités,

responsables des Chambres de Commerce et de l'Industrie, chefs d'entreprises ou cadres de direction, professionnels privés et publics du tourisme, du transport, de l'immobilier...

Au total, près de deux cents entretiens approfondis ont été menés dans une aire géographique s'étendant de Dijon à Valence, et intégrant les Alpes pour le tourisme (à l'exception du département de l'Isère trop récemment concerné par le TGV). Une attention privilégiée a été portée aux transformations qui auraient pu survenir dans les zones proches des gares désormais reliées à Paris dans des conditions de rapidité très supérieures à ce qu'elles étaient auparavant.

Les choix méthodologiques qui viennent d'être évoqués montrent l'intérêt, mais aussi les limites de cette étude préliminaire :

- Les nombreux entretiens réalisés ont conduit à une première appréciation de ce qui s'est produit (ou non) dans les secteurs enquêtés, et du rôle qu'a pu jouer le TGV. On peut penser qu'il y a très peu de chances que des transformations importantes qui lui seraient imputables n'aient pas été mises en évidence, du moins par certains observateurs.
- En revanche, on ne peut tirer aucune conclusion sur les fréquences d'apparition des phénomènes repérés : le caractère qualitatif de la recherche ne permet aucune extrapolation statistique. C'est à partir de la perception des personnes interrogées que des "effets" ont été attribués ou non au TGV.
- Enfin les résultats obtenus correspondent exclusivement au point de vue d'observateurs provinciaux : il serait souhaitable de pouvoir étudier la symétrie ou la dissymétrie des effets perçus en région parisienne.

Ces précisions apportées, les conséquences du TGV observées en Bourgogne et Rhône-Alpes peuvent être classées en deux grandes catégories qui feront l'objet des chapitres I et II du présent document :

I. des impacts immédiats, entraînés par l'excellente image de marque technologique du nouveau train, et par l'effet quasi-automatique des modifications de la mobilité sur les activités locales directement liées au trafic ;

II. des impacts plus lents à se manifester sur les structures spatiales et économiques. Il ressort de l'enquête que ces effets structurels semblent encore ténus, fortement différenciés selon les zones, et en tout cas très dépendants de facteurs exogènes au TGV.

Le chapitre III, dépassant le cadre d'une simple description, s'efforce d'analyser les conditions qui favorisent (ou qui freinent) l'émergence d'effets socio-économiques régionaux du train à grande vitesse. Elaboré à partir de l'exemple du Sud-Est, ce chapitre a le mérite de dégager une grille de réflexion opérationnelle dont la portée peut être élargie à d'autres contextes.

1. Des effets sur les politiques d'image au plan local

Le TGV a été ressenti dans tous les secteurs étudiés comme une réussite technologique, un vecteur de modernité jouissant de prestige dans l'opinion. Des collectivités locales et certaines entreprises ont rapidement tenté de tirer profit de cette image positive pour en faire bénéficier leur ville ou leur activité.

Au même titre qu'un promoteur fait valoir des critères de rationalité économique mais aussi des critères plus qualitatifs comme le prestige d'une adresse ou d'un équipement, les acteurs locaux ou régionaux, du tourisme en particulier, ont perçu l'intérêt d'utiliser le TGV comme argument publicitaire. Villes, départements, offices du tourisme, stations de sports d'hiver ou professionnels du voyage sont nombreux à avoir concrétisé cette prise de conscience par l'élaboration de documents promotionnels évoquant les services et le design familier du train à grande vitesse.

Ce sont par exemple la brochure du Comité Départemental du Tourisme de l'Ain, les dépliants de la ville de Megève, de la station de Val Fréjus, des Cars Philibert à Lyon, du GIE Transbourgogne, de l'agence Hexatours, de la chaîne hôtelière Frantel, etc...

Dans certaines agglomérations, on le retrouve en bonne place, mais cette fois dans le cadre de projets destinés à "vendre" la ville et ses zones d'activités aux entreprises susceptibles de venir s'y installer.

Exemples :

Montchanin-le-Creusot, Lyon, Mâcon...

Cette intégration rapide du TGV dans les politiques d'image de différents acteurs économiques (publics et privés) constitue l'une des conséquences observées les plus répandues de sa mise en service. Il s'agit d'un effet dynamisateur qui déborde la stricte "fonction transport" du TGV, car il met en jeu l'ensemble des représentations sociales attachées à la modernité du nouveau train.

Que les espoirs qu'il suscite soient prudents ou impatientes, vagues ou précis, le TGV est perçu par de nombreux aménageurs locaux comme un élément pouvant apporter à leur ville, à leur région ou à leur activité un avantage qui "fera la différence" par rapport à des zones non desservies, ou qui contribuera à une égalisation des chances au regard de pôles traditionnellement plus attractifs.

Prenant sa source dans un discours ambiant sur les effets des grandes infrastructures (autoroutes, équipements...) qui correspond aux conceptions de l'aménagement du territoire des années de croissance forte, l'image du TGV comme vecteur d'apports économiques soutient ces pratiques promotionnelles mises en œuvre localement.

2. Les effets immédiats imputables à la variation de l'offre

Pour les interlocuteurs provinciaux, l'arrivée du TGV dans les régions desservies s'est traduite avant tout par une très forte amélioration des liaisons avec Paris. Cette amélioration s'est effectuée de manière progressive, puisque le temps de trajet de Lyon à Paris est passé de 4 à 3 heures en 1981, puis à 2 heures en 1983. Variable selon les villes, cette réduction du temps de parcours a entraîné rapidement deux conséquences :

- d'une part les pratiques de mobilité se sont transformées,
- d'autre part les activités économiques liées directement au trafic ont été influencées, de manière positive et parfois négative.

a) Les changements dans les pratiques de mobilité

- Des déplacements facilités sur l'axe Paris - Sud-Est

La première constatation qui a été soulignée par tous les interviewés, est que le TGV facilite considérablement les déplacements entre Paris et les régions desservies. Les conditions de fréquence, de rapidité des trajets "centre à centre", de prix, et de confort sont entrés en synergie pour entraîner cette meilleure accessibilité entre la capitale et les principaux pôles régionaux. Ce n'est pas tant la vitesse qui importe aux utilisateurs, mais plutôt l'assouplissement qu'elle autorise dans l'organisation

des activités. La possibilité, nouvelle pour certaines villes, de faire l'aller-retour à Paris dans la journée ou la demi-journée apparaît sans doute comme le changement le plus important (on retrouve ici des phénomènes de seuils bien connus dans les transports).

Ces nouveaux comportements - voyages dans la journée ou la demi-journée où l'on rentabilise au maximum le temps passé à destination, départs de moins en moins programmés - sont fortement dépendants de l'exactitude du mode. Certains interlocuteurs ont mentionné des déplacements où l'arrivée à Paris s'est faite avec retard. La fiabilité horaire du système à grande vitesse est considérée comme un élément déterminant : ces chefs d'entreprise ne raisonnent pas en pourcentage de trains arrivant à l'heure, ils évoquent des rendez-vous manqués qui peuvent être lourds de conséquences vis à vis de leurs clients. Et cela d'autant plus qu'il n'est pas possible de prévenir ses correspondants, depuis le TGV, d'un retard éventuel.

Non seulement on va plus facilement à Paris, mais il est maintenant plus aisé, grâce au TGV, de faire venir des parisiens en province. Il s'agit là d'un autre changement notable.

Des présidents de grandes sociétés se déplacent plus volontiers pour des réunions à Lyon. Les grands investisseurs traditionnels qui s'intéressent désormais aux opérations immobilières de la région lyonnaise, viennent par TGV aux réunions de chantier. Des entreprises du Sud-Est, et diverses villes enquêtées, ont profité de l'effet nouveauté du TGV pour inviter des clients potentiels et leur faire visiter leurs installations.

En raison de sa rapidité et de ses fréquences, le nouveau train est perçu par certains comme proche d'un moyen de transport urbain : il est alors comparé au RER (par les lyonnais surtout), et les deux gares nouvelles de Mâcon et de Montchanin à des stations.

La plupart soulignent les avantages qu'il a introduits : suppression de ruptures de charge par rapport à l'avion, possibilité de rentabiliser le temps passé dans le TGV en lisant, en travaillant, en prenant son repas, ou en nouant des contacts avec d'autres voyageurs.

Mais il reste des problèmes qui sont la contre-partie de son succès : l'accès aux deux gares excentrées de Mâcon et de Montchanin n'est pas facile sauf à prendre voiture ou taxi,

et l'on n'y trouve pas les services minimum qu'en attendent les voyageurs (tabac, journaux, cafétéria...). Le bar TGV est jugé insuffisant quand au-delà de la moitié du voyage il arrive qu'on ne puisse y trouver de quoi se restaurer. Certaines critiques subsistent concernant la difficulté pour écrire dans les rames.

A un niveau plus général, des interviewés craignent que le TGV soit porteur d'effets pervers : - en facilitant les liaisons avec la capitale, le train rapide renforce, estiment-ils, l'attractivité de la région parisienne auprès des habitants de Bourgogne et de Rhône-Alpes. La crainte sous-jacente est une déperdition progressive d'activités et d'échanges au profit du pôle le plus fort. Cette assertion s'appuie sur le fait que la desserte Paris ↔ Province s'est fortement améliorée tandis que les grilles horaires entre villes régionales sont souvent ressenties comme mal adaptées aux déplacements.

C'est l'exemple de Mâcon ou même du Creusot, où il est "plus pratique de se rendre en train à Paris qu'à Lyon". Mais les interviewés reconnaissent que les relations de leur ville avec Lyon ne semblent rien avoir perdu de leur intensité... même si elles s'effectuent plus souvent en voiture.

- d'autre part des répercussions sur les dessertes régionales se font sentir d'après eux (certaines sont remplacées par des rames TGV entraînant l'obligation de réserver et un surcoût ; ou bien des horaires sont modifiés pour tenir compte des correspondances). La vitesse et la modernité du TGV tendent à entraîner une dévalorisation des autres trains, l'usager supportant plus difficilement de trouver dans les trains régionaux des conditions de confort et de rapidité par trop différentes de celles du TGV.

**TRAFIC VOYAGEURS SNCF
PARIS ↔ DIX VILLES ENQUETEES DE RHONE-ALPES ET BOURGOGNE
RHONE-ALPES, MIDI*)**

TABLEAU I

PARIS ↔ VILLE DE PROVINCE	1980	1981	1982	1983	1984	Accroissement 1980-1984
LYON	1 466 000	1 731 000	2 694 000	2 834 000	3 668 000	x 2,5
SAINT-ETIENNE	205 000	232 000	309 000	334 000	410 000	x 2
BOURG-EN-BRESSE	73 000	75 000	85 000	113 000	160 000	x 2,1
VALENCE	212 000	214 000	229 000	323 000	396 000	x 1,6
CHAMBERY	119 000	123 000	119 000	171 000	185 000	x 1,5
ANNECY	191 000	201 000	185 000	258 000	295 000	x 1,5
DIJON	851 000	854 000	926 000	903 000	1 042 000	x 1,2
LE CREUSOT-MONTCHANIN	51 000	102 000	273 000	296 000	368 000	x 7,2
MACON	135 000	146 000	193 000	216 000	259 000	x 1,9
CHALON	180 000	188 000	149 000	152 000	167 000	x 0,9
TOTAL 10 VILLES	3 483 000	3 866 000	5 162 000	5 600 000	6 950 000	x 2,0
TOTAL GENERAL						
PARIS ↔ SUD-EST*	12240000	12 730 000	14 340 000	15 670 000	18 360 000	x 1,5

*Total général: Paris ↔ Bourgogne, Rhône-Alpes, Franche-Comté, Midi, trafic international inclus.

**MOTIFS DES VOYAGEURS EMPRUNTANT LE TGV EN 1982 ET 1984
ENTRE PARIS ET LES DIX VILLES ENQUETEES DE BOURGOGNE ET RHONE-ALPES**

(Deux sens réunis, en % des personnes interrogées à bord des TGV au mois de septembre.)

(Sources SNCF)

56%	Domicile - Travail	20%	41%	Achats, visites	
voyagent	Scolaire - Universitaire	4%	voyagent	à parents ou amis,	23%
pour motifs	Professionnel	32%	pour motifs	autre motif	
liés au travail	Militaire	3%	privés	Tourisme, loisirs	18%

En 1980, 12,24 millions de voyageurs ont emprunté le train sur l'axe Paris ↔ Sud-Est (Total général).

En 1984, ils étaient 18,36 millions à utiliser le train sur le même axe, soit un accroissement de 50% (+ 6 millions de voyageurs). Selon ses modèles prévisionnels, la SNCF observe que la croissance cumulée du trafic ferroviaire Paris - Sud-Est de 1980 à 1983 aurait été de l'ordre de 2% en l'absence du TGV (cf. Revue Générale des Chemins de fer, février 1985).

Les 6 millions de voyageurs nouveaux en 1984 sont répartis ainsi : 2 millions se sont reportés de l'avion sur le train (33%), 1,1 million se sont reportés de la route sur le train (18%), 2,9 millions sont des personnes qui ne se déplaçaient pas sur l'axe, ou des clients du train qui ont accru leur fréquence de déplacements ferroviaires sur l'axe Paris Sud-Est (49%).

(Sources SNCF)

- L'augmentation de la mobilité sur l'axe Paris-Sud-Est

Les améliorations de l'offre ferroviaire ont provoqué une réponse rapide en termes de fréquentation et de trafic. Sans disposer de mesure précise de cette variation de mobilité, les entretiens ont bien fait ressortir un accroissement des déplacements au départ mais aussi en direction des villes du Sud-Est :

- dans le domaine professionnel, davantage de personnes voyagent car on hésite moins à partir (ou à faire partir quelqu'un) en raison de la baisse des coûts - par rapport à l'avion surtout - et de la réduction du temps d'absence. Les personnes anciennement mobiles font elles-mêmes plus de déplacements, quitte à partir moins longtemps ;
- dans le domaine des loisirs, c'est surtout un développement des voyages en groupe qui est repéré (scolaires, associations diverses, vi-

sites organisées par des tour-opérateurs français ou étrangers, congrès...), soit par location de places dans une rame soit par mise en service de TGV spéciaux.

Exemples cités à :

Dijon, Beaune, Montbard, Lyon...

Les chiffres disponibles permettent de préciser les évolutions évoquées (voir ci-contre les résultats quantitatifs issus des comptages réalisés par la SNCF).

On constate un quasi doublement du nombre de voyageurs empruntant le train sur l'axe Paris \rightleftharpoons Bourgogne et Rhône-Alpes entre 1980 et 1984, avec une croissance particulièrement marquée après 1981 et après 1983 qui constituent deux dates significatives des transformations de l'offre introduites par le train à grande vitesse (tableau 1, total dix villes).

TRAFIC DE GROUPES PAR TGV PARIS \rightleftharpoons SUD-EST (BOURGOGNE, RHONE-ALPES, MIDI*)

(Deux sens réunis)

TRAFIC	1982	1983	1984	Accroissement 1982-1984
Nombre de groupes	4 432	6 454	10 912	x 2,4
Nombre de voyageurs concernés	210 725	303 683	516 995	x 2,4

* Paris \rightleftharpoons Marseille, Montpellier inclus (source SNCF).

Les effets du TGV sur le trafic étant établis, il reste à s'interroger sur leur origine. D'ores et déjà, les enquêtes indiquent des processus méritant d'être examinés :

- dans un premier temps bien sûr, comme l'attestent les personnes interrogées, le TGV a créé un phénomène de curiosité lié à sa nouveauté technologique. Certains déplacements (ou reports de modes), que ce soit dans la sphère professionnelle, touristique ou personnelle, ont eu parmi leurs principaux motifs le fait de découvrir le TGV. Cet aspect s'atténue vite et semble maintenant se stabiliser.
- Plus fondamentalement, même s'il concerne tous les acteurs sociaux et les ménages, une grande partie du succès du TGV est due aux déplacements professionnels et donc à la participation du nouveau train au fonctionnement des entreprises des régions desservies. Sur l'axe Sud-Est, toutes les catégories d'activités ne paraissent pas sensibles à l'effet TGV d'égale façon comme le montrent des enquêtes consacrées à la mobilité d'affaires (1) :

- L'utilisation du train à grande vitesse semble très largement le fait de personnes travaillant dans des entreprises à localisations multiples, ou qui appartiennent à des groupes financiers ainsi qu'à des services publics, c'est-à-dire à des organisations pluri-établissements qui assurent la cohésion d'unité décentralisées par une forte circulation d'individus complétant la diffusion de messages à distance.

De manière générale, cette fonction communicationnelle "directe" des déplacements par train à grande vitesse est privilégiée, puisqu'ils servent d'abord à des échanges d'informations et d'instructions (internes aux systèmes professionnels plus souvent qu'externes) qui devancent les relations commerciales. Parmi les motifs de déplacements commerciaux, les transactions sur les services l'emportent nettement sur les transactions touchant aux produits.

- Après les activités de conseil aux entreprises et de recherche (services du tertiaire

supérieur), les autres grands pourvoyeurs de déplacements par TGV correspondent à des activités dont le développement s'appuie sur un marché qui dépasse les limites locales ou régionales (énergie, chimie, biens d'équipement dont construction automobile, transports et télécommunications, banque et finances... Mais ces résultats traduisent aussi les spécificités économiques régionales du Sud-Est).

En réduisant les obstacles de la distance et de la durée, le TGV, comme l'avion, facilite donc les contacts interpersonnels et l'accès aux marchés extra-régionaux (principalement à celui de la région parisienne pour les provinciaux) nécessaires à la vie des entreprises de différents secteurs.

- Pour les personnes privées et les établissements ayant effectué des reports à partir de l'avion, le recours au nouveau train a représenté une réduction des coûts et de certains aléas du transport. Compte tenu des déplacements terminaux, le voyage aérien est devenu moins compétitif. Il a même été totalement abandonné par certaines entreprises pour leurs voyages d'affaires entre Lyon et Paris, à des fins de rationalisation budgétaire.
- La modification du facteur distance - durée - fréquence apportée par le TGV facilite en outre les pratiques régulières de déplacements de certaines catégories socio-professionnelles connaissant une forte dissociation spatiale entre leurs lieux d'habitat et de travail (Exemple: étudiants parisiens inscrits dans les écoles de province, ou étudiants provinciaux dans le sens inverse; enseignants et autres professionnels effectuant une prestation hebdomadaire dans une autre ville que leur ville domiciliaire sur l'axe Paris Sud-Est...). Elle rend également plus aisés les déplacements ayant pour but des démarches privées et de loisirs. On constate sur ce point une certaine progression des voyages de provinciaux vers Paris pour des motifs personnels d'achats, de visites et de distractions. Concernant les loisirs de groupe, il apparaît que le TGV participe à renforcer l'attractivité des zones déjà touristiques de Bourgogne et de la région Rhône-Alpine (ainsi que les visites de Paris par les groupes organisés de ces régions). Parmi les responsables concernés des collectivités scolaires ou des associations du 3^e âge par exemple, la réduction du temps de parcours et le confort du train rapide, pour un prix inchangé, sont perçus comme un atout venant s'a-

jouter à la sécurité traditionnellement attribuée au chemin de fer (2).

- Enfin l'existence du TGV a entraîné, dans le domaine touristique et professionnel, des pratiques de rationalisation d'itinéraires. Certains trajets anciens ont été délaissés au profit de nouveaux qui intègrent le TGV. On peut en donner trois exemples:

Pour les sports d'hiver, le déplacement de Paris à Megève se faisait dans certains cas par avion en passant par Genève. Il se fait dorénavant par le TGV jusqu'à Bellegarde puis par la route: il a l'avantage de supprimer le passage de la frontière.

Certains déplacements d'affaires Paris-Oyonnax se faisaient aussi en avion via Genève. Pour le même motif d'évitement frontalier, ils se font en TGV avec arrêt à Bourg pour rejoindre Oyonnax.

Certains groupes de touristes américains faisaient le voyage Paris - Nice en avion. Depuis la mise en service du TGV, une autre pratique a fait son apparition: première étape en TGV de Paris à Lyon avec éventuellement des activités culturelles ou gastronomiques dans cette ville; l'étape Lyon-Nice se fait ensuite en voiture de location.

Il faut souligner que si de tels changements dans les itinéraires se développent, ils pourraient entraîner à terme des modifications dans les positions hiérarchiques des villes: Bourg-en-Bresse, Bellgarde mais aussi Valence devraient prendre de l'importance comme plaques tournantes dans une nouvelle organisation des transports.

(1) Programme de recherche de l'INRETS et du LET sur le TGV Sud-Est

(2) "Les associations et la SNCF", service des Etudes et Recherches Commerciales de la SNCF, 1985.

b) Les conséquences du TGV sur les activités locales directement liées au trafic

La mise en service du train rapide, avec les variations de mobilité qu'elle a entraînées, a eu des effets immédiats sur le niveau de certaines activités économiques comme l'hôtellerie, les agences de voyages, la restauration et les transports routiers de rabattement.

L'hôtellerie connaît des évolutions contradictoires: un surcroît d'activité proche de la saturation est décrit à Beaune, Montbard et à la Part-Dieu, alors que des hôtels de Dijon, Mâcon, Valence et de certains quartiers lyonnais ont connu une diminution de leurs nuitées qui semble due essentiellement à la réduction de la durée des voyages à motif professionnel (voyageurs d'affaires, enseignants...). Cette réduction peut à certaines conditions, comme nous le verrons plus loin, être compensée par l'augmentation de la clientèle touristique et de séminaires. Les variations ont parfois leur origine dans des transferts de clientèle d'une zone à l'autre (ainsi à Lyon, du quartier de la gare de Perrache à celui de la Part-Dieu, où le surcroît de trafic entraîne d'ailleurs l'ouverture de nouveaux hôtels).

Divers établissements de restauration ont largement bénéficié de ce courant, en adaptant si nécessaire leurs horaires à ceux des arrivées ou des départs de TGV.

Les agences de voyages font davantage de billetterie ferroviaire (pour laquelle elles sont commissionnées) en raison des réservations obligatoires sur le TGV, et aussi sans doute en raison d'une augmentation de la mobilité de clientèles habituées à se fournir en agence telle que les voyageurs d'affaires. Nous verrons ultérieurement que ce n'est pas le seul effet sur les agences.

Enfin l'arrivée du TGV est souvent bénéfique pour les transports complémentaires: taxis, autocaristes desservant les villes proches, loueurs de voitures.

Les taxis de la communauté urbaine de Montceau-le-Creusot ont connu un regain d'activité avec l'ouverture de la gare TGV de Montchanin. Au départ de Valence, des compagnies de cars desservant la Drôme et l'Ardèche ont également vu leur clientèle augmenter.

c) La rénovation des gares anciennes et de leurs accès urbains

Indépendamment de la construction des trois gares nouvelles de la Part-Dieu, Montchanin et Mâcon-Loché, préalable à la mise en circulation du train rapide, le TGV, parmi ses conséquences à court terme, a suscité de la part de la SNCF des aménagements techniques et des travaux de rénovation dans certaines gares anciennes (comme à Bourg et Annecy). L'entreprise ferroviaire a d'autre part été conduite à aménager des places de stationnement pour les automobilistes (Bourg et Valence) afin de faire face au supplément de clientèle.

Dans certaines villes, où les accès urbains de la gare étaient mal adaptés à cette augmentation de voyageurs, l'arrivée du TGV a stimulé des projets de plus grande envergure avec la participation des collectivités locales: ainsi à Dijon, où le TGV a permis de faire "ressortir" l'idée déjà ancienne de modernisation de la gare et de création d'un parking de 800 places. Ce dernier fait l'objet d'un financement multiple associant la SNCF et les collectivités dont la ville de Dijon en particulier.

Dans d'autres cas, la congestion du quartier entourant la gare préexistait à la mise en circulation du TGV. Elle s'est aggravée avec l'accroissement des voyageurs et les réactions sont venues plus tardivement pour y porter remède.

C'est l'exemple de Valence, où après une période d'aggravation, la municipalité a mis en place une stratégie nouvelle et ambitieuse d'aménagement du quartier gare et de ses circulations.

Mais cette apparition de plans d'urbanisme n'a rien d'automatique. Nous entrons ici dans le domaine des effets du TGV sur les structures, effets plus médiatisés, plus progressifs.

DES EFFETS PLUS LENTS A SE MANIFESTER SUR LES STRUCTURES ECONOMIQUES ET URBAINES

Les répercussions sur l'activité régionale évoquées jusqu'ici avaient toutes un caractère plus ou moins "mécanique", étant liées aux variations du trafic. En revanche les autres effets possibles du TGV, sur les localisations industrielles, sur le tourisme et l'immobilier, transitent tous par les comportements des agents économiques. A ce titre, ils n'ont plus aucun caractère d'automatisme.

L'inertie de ces comportements apparaît beaucoup plus grande que celle des pratiques de mobilité. Il faut se souvenir que la mise en

service du TGV Sud-Est s'est faite dans un contexte de crise, où les nouvelles implantations industrielles sont rares, où l'immobilier souffre de la situation générale du bâtiment, et où les activités de loisirs se ressentent de la réduction du pouvoir d'achat des ménages.

Néanmoins, dans les trois domaines enquêtés, des conséquences imputables au TGV (de manière directe ou indirecte) ont été repérées dont il n'est pas toujours possible de préciser l'ampleur.

1. Les localisations industrielles

Au-delà des services qu'il rend aux entreprises en facilitant les échanges professionnels, il n'est pas rare que des responsables de l'aménagement local attendent du TGV qu'il favorise aussi l'implantation de nouvelles activités.

C'est ainsi qu'après des deux gares nouvelles de Montchanin-Le-Creusot et de Mâcon-Loché, des zones d'activités ont été spécifiquement aménagées par décision des pouvoirs locaux. Ceux-ci avaient l'espoir que le TGV apporterait des solutions au moins partielles aux problèmes de l'emploi, en favorisant la venue d'activités tertiaires et d'industries de pointe à la recherche de liaisons rapides avec Paris (ainsi qu'avec Genève dans le cas de Mâcon). Cette politique s'est soldée jusqu'à présent par une désillusion : les entreprises extérieures n'arrivent pas, ou beaucoup plus lentement que prévu.

Dans les cas rencontrés de nouvelles localisations, les motivations ne sont pas reliées au TGV par un simple rapport de cause à effet. On peut rassembler les résultats des entretiens autour de deux grands thèmes :

- le TGV a peu modifié les pratiques des entreprises, même quand elles l'utilisent comme outil de transport ;
- il joue cependant un rôle diffus dans les nouvelles localisations.

a) La prépondérance des critères stratégiques, économiques et réglementaires

La première remarque qui s'impose est que la logique d'évolution des entreprises est bien davantage articulée à l'évolution globale de leur secteur ou de leur branche qu'à celle des moyens de transport. Dans plusieurs zones d'enquête, les restructurations de l'industrie nucléaire liées à la disparition de Creusot-Loire, et les

difficultés de la sidérurgie sont plus explicatives de certaines transformations ou relocalisations observées que l'arrivée du TGV. De façon plus générale, c'est en fonction des stratégies d'entreprise que le phénomène TGV est ou non pris en compte : l'utilisant comme un outil performant s'il s'adapte à leurs objectifs, tout se présente comme si les entreprises n'avaient pas modifié pour autant leurs relations habituelles, leurs zones d'approvisionnement en biens ou en services, leurs projets de développement, et surtout leurs marchés.

Seconde remarque : la présence forte de la crise masque les effets éventuels de la mise en service du train à grande vitesse. Les créations d'emplois deviennent rares, alors que les disparitions d'entreprises sont les plus nombreuses. Les mesures administratives mises en place pour gérer les conséquences de la crise accroissent encore l'opacité des transformations économiques : le fait que certaines zones bénéficient d'aides financières au titre de la reconversion industrielle, les décisions gouvernementales d'implanter de nouvelles activités dans les régions sinistrées masquent souvent l'impact potentiel du TGV. Il est apparu très clairement que la politique menée par la DATAR et l'évolution de la réglementation en matière foncière avaient plus d'importance que les transports en général et le TGV en particulier.

Ainsi la suppression de l'autorisation préalable à la construction de mètres carrés industriels en région parisienne a été présentée par plusieurs interlocuteurs comme ayant eu plus de répercussions sur le marché immobilier lyonnais que l'arrivée du nouveau train.

b) Le rôle diffus du TGV dans certaines localisations

Parmi les entreprises enquêtées, une attention toute particulière a été donnée aux localisations récentes ou nouvelles. Pour une seule entreprise, le TGV semble avoir été le facteur déterminant, pour d'autres il a été un "plus" qui a joué, pour d'autres enfin il n'a joué aucun rôle.

A l'origine de la décision il y a toujours une inadéquation entre la localisation précédente et les besoins: le plus souvent l'entreprise recherche de nouveaux locaux qui correspondent à l'accroissement de son activité. Deux cas de figure se présentent alors, selon que le choix est libre ou imposé.

Si l'entreprise est en région parisienne, et si elle a une taille importante, la DATAR intervient et demande le déplacement en province. Il ne reste à l'entreprise qu'à retenir le site le moins désavantageux possible, et le TGV peut alors être un atout car il permet des relations rapides avec Paris. Il faut toutefois que d'autres critères soient satisfaits: position par rapport au marché, disponibilité en terrain ou en bâtiments, présence d'une autoroute...

Si le choix est libre, c'est la stratégie globale de la firme ou du groupe qui est déterminante dans la localisation (et parfois des facteurs plus personnels).

Exemple 1: un groupe étranger cherchait à implanter en France une unité de production pour desservir le marché français dans l'immédiat, et l'Espagne et l'Italie dans le futur. Il avait déjà une localisation en région parisienne, et une usine de production à Rouen. Pour des raisons de commodité, l'ancienne localisation en région parisienne a été abandonnée et le choix s'est porté sur la vallée de la Saône pour quatre raisons:

- la situation au centre du marché français et la plus grande proximité des pays du Sud de l'Europe;
- la présence de l'autoroute qui résout les problèmes d'approvisionnement et de livraison des produits;
- la présence du TGV qui permet de rejoindre facilement Paris et de là Rouen, et qui permet dans le sens inverse de réunir facilement l'ensemble des commerciaux sur le nouveau site;
- enfin la politique de la municipalité qui a fourni à l'entreprise un terrain mais aussi des bâtiments industriels en leasing.

Exemple 2: Quittant pour des motifs personnels un emploi salarié en province, l'un des interviewés a créé sa petite entreprise. Dans la mesure où les principaux clients, dans cette branche d'activité, sont situés en région parisienne, une localisation dans cette région aurait pu être envisagée économiquement. Elle a été exclue pour des raisons familiales (préférence de l'épouse pour un cadre de vie provincial). Dans ce cas le TGV a permis de concilier un emplacement en province et une forte proximité en temps de la région parisienne.

Certaines localisations, résultant d'orientations soit administratives, soit stratégiques ou personnelles, ont donc pu être envisagées et considérées comme viables du fait de la présence du TGV. Mais il ne fonctionne jamais comme seul motif de localisation: il vient se surajouter à ces autres motifs. En particulier, il est perçu comme un élément dans un réseau global de transport. Ainsi les mauvaises conditions de transport des marchandises peuvent constituer un obstacle important pour certaines localités. Le TGV jouerait donc un rôle plus accentué dans la localisation des entreprises relativement "libres" en termes spatiaux, ou en complément d'une dotation en autres infrastructures de transport.

Il faut enfin citer des exemples de localisations qui n'entrent pas dans les logiques précédentes, soit qu'elles aient été induites par un autre transfert (effet cumulatif), soit qu'elle correspondent à une phase d'observation d'un marché potentiel (création d'antennes). Mais il s'agit ici de sociétés de services aux entreprises plutôt que d'unités de production.

C'est l'exemple d'un bureau d'étude ayant ouvert une antenne en province suite à la délocalisation d'un grand service parisien rendu possible grâce au TGV.

C'est aussi l'exemple d'une demi douzaine d'antennes lyonnaises de sociétés nationales, installées à proximité de la gare nouvelle de la Part-Dieu (beaucoup d'informatique, société de recrutement, etc...). Il est encore trop tôt pour dire si ces créations d'antennes pourraient entraîner le transfert d'unités plus importantes.

La plupart des implantations semblent avoir un caractère tout à fait durable. Mais l'étude des décentralisations industrielles "obligées" ne permet de conclure ni à un succès ni à un échec. Si le groupe arrive à reconstituer sur place l'ensemble de son environnement, la présence matérielle à Paris ne devient plus indispensable : c'est le cas d'une entreprise enquêtée qui envisage d'abandonner complètement l'établissement qu'elle possède encore en région parisienne. En revanche dans d'autres situations, le TGV ne suffit pas à résoudre les problèmes de dissociation spatio-fonctionnelle :

Ainsi l'expatriation à Lyon d'un service appartenant à un groupe encore fortement localisé à Paris engendre des difficultés malgré la facilité des communications : accroissement des coûts liés à de nombreux déplacements qui n'existaient pas auparavant ; absence à Paris des responsables décentralisés quand des décisions moins formelles s'y prennent. A ce titre la suppression de l'alternance des réunions de coordination entre Paris et la province est symptomatique d'un échec : toutes les réunions ont lieu à Paris actuellement.

On peut dire, de façon résumée, qu'un faisceau de facteurs semble jouer pour une éventuelle localisation, dans des ordres spécifiques à chaque entreprise ou à chaque localité :

- la situation par rapport au marché existant et potentiel,
- la disponibilité de terrains et d'un bâtiment adaptés,
- les aides accordées au titre du classement en zone de reconversion,
- la qualité du cadre de vie et un éventuel effet repoussoir de la région parisienne,
- la présence du TGV, complété par d'autres moyens de transport en fonction des contraintes de l'entreprise.

2. Le tourisme

Dans la sphère du tourisme, des effets tangibles induits par la nouvelle desserte ferroviaire ont été repérés. Ils s'exercent toutefois de manière très inégale selon les secteurs géographiques et le degré d'initiative des acteurs locaux. On observe des modifications de comportements de clientèle, mais qui restent encore marginales.

Il faut souligner que la méthode d'investigation utilisée, reposant sur le choix d'observa-

c) Des craintes non confirmées de recentralisation parisienne due au TGV

Les craintes qui s'exprimaient, en particulier à Dijon et à Lyon, de voir les centres décisionnels d'entreprises "aspirés" par la région parisienne ne se sont pas vérifiées au cours de cette enquête exploratoire. Si des départs d'établissements ont pu être observés, aucun n'est imputé au TGV dans l'une ou l'autre des villes étudiées. Pourtant les responsables locaux (Chambres de Commerce ou de l'Industrie, services spécialisés des municipalités...) estiment s'être montrés très attentifs à ces mouvements d'activités intervenus sur leur territoire.

Les risques seraient plutôt perçus en dehors des entreprises : ainsi les interviewés de Mâcon se demandent si le TGV ne va pas accentuer les inscriptions d'étudiants dans les universités parisiennes plutôt que lyonnaises. De façon générale, les suivis quantitatifs qui ont pu être réalisés sur ce point ne confirment pas une telle hypothèse (1).

On peut dire qu'aucun des types de discours qui avaient accompagné la mise en service du TGV ne s'est pour le moment vérifié : ni le discours catastrophiste prévoyant un exode des sièges sociaux vers la capitale selon l'exemple japonais du train rapide Tokkaido-Shinkansen, ni le discours optimiste attribuant au TGV des vertus automatiquement décentralisatrices. Dans l'état actuel des résultats, qui restent partiels et sans recul suffisant dans le temps, le train à grande vitesse apparaît comme un moyen de transport qui n'influe que de manière très seconde et diffuse sur des localisations d'entreprises fortement tributaires d'autres contraintes.

(1) Programme de recherche INRETS.

a) Un développement du tourisme réceptif de groupe

Sur un certain nombre de sites apparaissent une relance ou une réorganisation du tourisme réceptif, orienté prioritairement vers l'accueil de groupes constitués.

Le développement de l'activité réceptive à partir du TGV concerne souvent des scolaires, des comités d'entreprise, des clubs du 3^e âge et des associations diverses principalement originaires de la région parisienne; et d'autre part des touristes américains et japonais guidés par les tour-opérateurs internationaux.

Cette promotion s'est effectuée à l'initiative ou avec la collaboration active de collectivités et de professionnels locaux du tourisme, parfois en coopération avec les services commerciaux de la SNCF qui démarchent les groupes.

Des compagnies autocaristes ont redéployé leurs activités en fonction des arrivées aux gares TGV, et proposent désormais des circuits de visites organisées complétant le transport par le nouveau train.

Exemples:

Dijon, Beaune, Mâcon, Valence...

Des agences de voyages jusqu'alors plutôt orientées vers l'émission de groupes touristiques à partir de leur région se tournent vers le réceptif.

A Dijon, Lyon, Chambéry..

Certaines collectivités publiques, municipalités et comités départementaux de tourisme, jouent un rôle décisif dans la promotion de séjours et de circuits forfaitaires intégrant le TGV.

Dans l'Ain en particulier...

On voit aussi d'autres acteurs diversifier leurs activités et regrouper leurs moyens pour tenter de capter le flux nouveau de voyageurs.

Le Syndicat départemental des taxis de la Côte-d'Or a organisé les circuits touristiques d'une journée à partir de Dijon.

Le GIE Transbourgogne est créé qui rassemble six professionnels de Saône-et-Loire et de Côte-d'Or (transporteur, hôtels, restaurants, agence de voyages).

Ces initiatives connaissent des résultats inégaux. Certaines se soldent par un échec (dissolution du GIE Transbourgogne). D'autres se traduisent par des effets tangibles, parfois mesurables. Ainsi certaines agences de voyages enregistrent une progression sensible de leur activité, tandis que d'autres professionnels du

tourisme sont amenés, du fait du TGV, à créer de nouvelles implantations.

C'est le cas de Bourgogne-Tour à Dijon qui en deux ans a multiplié par quatre son chiffre d'affaires du réceptif groupes et qui accueille aujourd'hui un groupe TGV (12 à 15 personnes en moyenne) par jour. La création de trois emplois nouveaux est directement imputée au TGV par les responsables de l'agence.

La société Chalon-Tourisme-Cars Girardot, dont le siège est à Chalon, a ouvert une nouvelle agence dans le quartier de la gare de Dijon.

De manière beaucoup plus diffuse, d'autres activités bénéficient de cette multiplication de circuits pour les groupes. Ainsi dans la restauration, certains types d'établissements sont valorisés ou accroissent leur nombre de couverts servis s'ils disposent de capacités d'accueil suffisantes. Il s'agit tant de restaurants de spécialités en milieu rural, que de restaurants gastronomiques et de restaurants d'affaires en ville ou à proximité des gares TGV: par exemple Paul Bocuse à Lyon et le Bareuzet à Beaune.

Les hauts lieux touristiques sont également concernés: la prise en charge de groupes itinérants contribue à accroître la fréquentation de certains sites touristiques les plus réputés.

L'abbaye de Fontenay, située à 5 km de la gare TGV de Montbard, a vu le nombre de ses visiteurs augmenter de près de 40% en trois ans.

En matière d'hébergements, l'impact de la mise en service du TGV n'est perceptible que sur certaines formes particulières d'organisations, comme les hébergements collectifs mobilisés épisodiquement pour l'accueil de groupes, ou l'hôtellerie rurale à condition que son appareil de réunions et de restauration lui permette de s'intégrer dans les circuits réceptifs ou de répondre aux sollicitations des organisateurs parisiens de séminaires.

Enfin, parmi les activités induites par le tourisme réceptif, il faut citer la prestation de renseignements et d'accompagnateurs: l'utilisation du TGV par un nombre important de groupes a induit à Lyon une demande accrue de guides-hôtesse. Dans le même temps, la fréquentation des offices de tourisme augmente sensiblement, comme le remarquent en particulier les responsables de Beaune et de Chambéry.

b) Des modifications de comportement encore marginales

En dehors du tourisme réceptif de groupe, maillon spécifique d'une chaîne de phénomènes liés au TGV, ses retombées sur les autres activités touristiques sont largement tributaires des comportements des ménages.

Les interlocuteurs interrogés dans les villes et les stations de montagne n'estiment pas que le TGV ait été à l'origine d'un accroissement significatif du volume de leurs clients. En revanche ils observent, pour la partie de la clientèle qui se renouvelle, un élargissement de l'éventail géographique et social de la population concernée: les responsables locaux imputent en particulier au TGV un accroissement des visiteurs originaires du Nord et l'Ouest de la France, ainsi qu'une augmentation de la proportion de couples sans enfant et de personnes seules, célibataires et personnes âgées. Les raisons en sont bien entendu l'amélioration de l'accessibilité via Paris, mais aussi la réalisation de campagnes promotionnelles comme celle menée par la Savoie en direction du Nord de la France, et l'intérêt du transport rapide par fer pour certaines catégories non motorisées ou hésitant à prendre leur voiture en solitaire.

Pour la clientèle habituelle, en particulier dans les stations de montagne, on n'observe pas depuis la mise en service du TGV de tendance significative à l'acquisition d'appartements, ni à la répétition de séjours en location saisonnière. Les promoteurs nationaux interrogés, ainsi que les agences immobilières les plus importantes en station, sont formels à cet égard. En revanche on constaterait, dans certaines stations et sans que l'on puisse le mesurer précisément, une fréquence accrue des séjours de la part des propriétaires d'appartements ou de chalets qui peuvent revenir sur leur lieu de villégiature en n'acquittant que le coût du voyage, le week-end surtout.

Il peut d'ailleurs exister un intérêt divergent entre les professionnels et la clientèle du TGV, les premiers estimant que le train rapide a augmenté la saturation des stations par les

parisiens en période de pointe (alors que d'autres régions sont devenues une cible prioritaire), et que les TGV-Neige du week-end provoquent un télescopage avec la clientèle traditionnelle de séjours à la semaine (problèmes d'accueil, d'adaptation des transports locaux, et des durées d'hébergement).

Le TGV ne semble pas entraîner de report d'une station mal desservie à une station mieux desservie. Si une influence du nouveau train a pu être repérée en interrogeant des usagers (1), ce phénomène n'apparaît pas suffisamment massif pour être décelé par les responsables de stations, et il est vrai que la réputation de certains sites semble plus déterminante que la seule amélioration de la desserte. Cependant, la compétitivité du TGV peut participer à fidéliser la clientèle d'une station qui se reporte de la route sur le rail en cas de perturbations (climatiques, avalanches, grèves des routiers...). Aussi la Tarentaise demande-t-elle le TGV, persuadée de l'atout qu'il peut représenter, au même titre que les stations de Maurienne actuellement desservies.

Dans les premiers temps de la mise en service du train rapide, on a enregistré une progression sensible du nombre de colloques, séminaires et congrès tenus dans les villes desservies (Lyon, Dijon, Aix-les-Bains...). En partie dûe à la curiosité que suscitait le nouveau mode de transport, cette évolution positive peut tenir à des phénomènes indépendants du TGV tels que l'ouverture d'un centre de congrès ou d'un palais des expositions.

Les autres effets semblent rester très marginaux. En dehors du secteur de Montbard, aucun mouvement net d'acquisition de résidences secondaires par des parisiens n'a pu être mis en évidence. On assisterait en revanche à quelques cas d'installation de résidences principales dans des cantons ruraux que viennent habiter des parisiens en relation de travail avec la capitale (à Montbard et dans la Drôme).

(1) TGV-Neige et séjours de sports d'hiver dans les Alpes du Nord. C.E.T.E. de Lyon - Novembre 1984.

3. L'urbanisme et l'immobilier

Enfin, les conséquences repérables du nouveau train dans les domaines immobilier, foncier, et urbanistique sont beaucoup plus ténues que ceux prévus dans les discours prospectifs. La majeure partie des collectivités publiques n'a pas engagé d'opération d'urbanisme liée

au TGV. La plupart des promoteurs immobiliers jugent prématuré de mesurer des répercussions qui ne viendront selon eux qu'à moyen terme (et il y a peu d'actions d'anticipation). Certes, des phénomènes de plus-values foncières ont été observés, traduisant une demande accrue

voire spéculative des acteurs du marché immobilier. Mais il y aurait aussi des moins-values liées aux nuisances phoniques apportées par le nouveau train dans certains lotissement proches de la voie.

Les opérations immobilières se circonscrivent à l'heure actuelle à Lyon, dans le secteur de la Part-Dieu où aménageurs publics et promoteurs privés ont engagé des programmes de bureaux, de commerces et d'appartements. Ces programmes répondent à la volonté ancienne de restructuration du quartier par la collectivité (création d'un nouveau centre-ville moderne de l'agglomération lyonnaise), mais aussi à une certaine demande. Celle-ci n'est que partiellement imputable au TGV, elle résulte de l'effet d'entraînement du centre d'affaires préexistant. Néanmoins il est certain que la construction de la gare nouvelle a donné un souffle nouveau à cette opération d'urbanisme en supprimant la coupure Est/Ouest de la ville, en participant à la revalorisation de l'image du quartier, et en suscitant des mesures d'accompagnement (stationnement, liaisons avec les transports collectifs, etc...). Aujourd'hui n'existent plus que de petites opérations de saupoudrage immobilier autour de la Part Dieu, qui finissent de constituer le nouveau centre-ville de Lyon.

En revanche, au niveau des utilisateurs (acquéreurs ou locataires de mètres carrés industriels), on enregistre quelques investissements que l'on peut mettre en relation avec le TGV. Plusieurs établissements hôteliers se sont implantés à la Part-Dieu (Athena, Mercure, Arcadel), de même que des sociétés, notamment des antennes de sociétés nationales, se sont installées dans les programmes de bureaux. On a vu également apparaître des entreprises de location à la journée de bureaux équipés avec secrétariat.

Par ailleurs, Valence est la seule autre ville étudiée où un projet d'urbanisme ait vu le jour en relation avec le TGV. Constatant la congestion accrue du quartier de la gare, les difficultés croissantes de l'activité commerciale, et l'accentuation du décalage entre un bâti ancien et le modernisme du nouveau train, la municipalité a décidé de mettre à l'étude un plan d'intervention global sur le quartier - gare (aire d'échanges multi-modaux et parking de 460 places, 2.500 m² de bureaux, amélioration des liaisons piétonnes et par bus avec le centre-ville).

Ce chapitre, par rapport aux deux précédents, présente un caractère plus opérationnel. Il s'adresse de prime abord à tous les responsables locaux qui s'interrogent sur les potentialités entourant le TGV et les opportunités locales à saisir dans ce contexte.

L'ensemble des résultats d'enquêtes permet d'apporter un premier éclairage sur les conditions d'apparition (ou de non apparition) d'effets du TGV. Il apparaît que ceux-ci se développent de façon différenciée selon les secteurs

d'activité et les localisations géographiques, en fonction de trois ensembles de facteurs qui se renforcent mutuellement :

- l'existence de potentialités locales fortes,
- l'existence de stratégies de la part des collectivités territoriales ou des acteurs économiques (évitant la tentation du volontarisme),
- enfin, l'absence de contradiction entre ces stratégies et la logique du transport TGV.

1. La nécessité de potentialités locales fortes

Si des effets se produisent, c'est en grande partie parce que le TGV permet, à certaines conditions, de valoriser un potentiel de ressources déjà existant, tant dans le domaine du tourisme ou de l'immobilier que dans celui des autres activités économiques :

- a) En matière de tourisme, les phénomènes observés sont de nature similaire d'un secteur géographique à l'autre, mais d'une intensité variable. C'est là où pré-existent des sites renommés, des spécialités gastronomiques notoires, ou au moins des produits identifiés comme porteurs, que les activités touristiques des villes ou des espaces régionaux concernés tendent à se développer par l'intermédiaire du nouveau train. En revanche, la présence du TGV est insuffisante pour imposer des produits touristiques peu connus et de niveau moyen.

Ainsi la ville de Beaune et le vignoble de la Côte-d'Or bénéficient d'une réputation internationale qui permet aux professionnels de capter une clientèle ferroviaire nouvelle, en s'organisant et en créant de nouveaux produits. Par contre la Saône-et-Loire dont les sites sont moins renommés et moins bien équipés en moyens d'accueil ne réussit pas, malgré le TGV, à accroître sensiblement le tourisme réceptif de groupe.

Une amélioration sensible de l'accessibilité grâce au nouveau train, qui permet entre autres de cibler des clientèles jusqu'alors trop lointaines, est également une potentialité pour le développement d'activités touristiques.

Les stations des Alpes élargissent leur zone d'attraction vers les Pays-de-Loire, que le TGV rapproche considérablement.

- b) Dans le domaine de l'urbanisme et de l'immobilier, les effets du TGV semblent varier en fonction de la situation de la gare par rapport à la ville.

Même s'il existe une forte volonté d'aménagement local, les impacts réels du TGV sont beaucoup plus ténus dans les espaces périphériques autour des deux gares nouvelles excentrées (Montchanin, Mâcon-Loché) que dans les espaces centraux autour de gares anciennes (Lyon, Valence). Ce résultat apparaît paradoxalement malgré les plus grandes possibilités d'acquisitions foncières et d'évolution du tissu urbain dans le premier cas.

D'autre part, il semble que l'échelle de l'agglomération influence sur le degré d'impact de l'arrivée du TGV en matière d'aménagement urbain. Dans les très grosses agglomérations comme Lyon, la création d'une gare nouvelle peut faire partie d'un projet de "nouveau centre-ville" apte à attirer les promoteurs ; les flux d'affaires et les volumes de demande immobilière sont tels que la présence du TGV participe à sensibiliser les investisseurs nationaux. Toutefois, dans de petites villes, l'arrivée du TGV constitue parfois un tel événement qu'elle peut entraîner des réorientations significatives des investissements des collectivités locales.

Souhaitant donner de leur ville l'image de la "première gare TGV sur la montagne" à partir de Paris, les collectivités de la région de Bellegarde ont concrétisé cette volonté par le volume d'investissement important que représente de leur point de vue le financement d'un parking.

c) Les effets du TGV dépendent également de l'environnement économique où le nouveau train vient s'insérer.

Quand leur marché est suffisamment important, certaines activités de villes de province se sentent à même de résister à une éventuelle concurrence de la région parisienne, et de bénéficier du rapprochement de ce marché par le TGV.

Le train rapide a permis à certaines entreprises lyonnaises de mieux se positionner sur le marché parisien, où il est plus facile d'obtenir une croissance rapide du chiffre d'affaires. Un exemple choisi dans le domaine des assurances industrielles illustre ce propos : le montant moyen des primes par client d'industrie est de 50000 F à Lyon contre 200000 F à Paris.

L'existence d'avantages spécifiques à la localisation vient renforcer les atouts que peut procurer le TGV. Mais ce cumul d'avantages n'existe pas nécessairement. A ce titre les politiques foncières des collectivités locales, l'existence de primes d'installation et la présence d'un correspondant unique face à un industriel en quête d'un site éventuel semblent être des éléments déterminants. Si une municipalité est en mesure d'offrir des avantages fiscaux, des prix de terrain concurrentiels, la perspective de primes et enfin de désigner un interlocuteur unique pour les négociations, elle a plus de chances de valoriser la présence du TGV (ou de faire valoir ses potentialités même en l'absence de TGV dans les localités non desservies).

La Communauté Urbaine de Montceau-les-Mines - Le Creusot dispose bien de terrains industriels à proximité de la nouvelle gare

TGV de Montchanin. Mais celle-ci est située sur trois communes différentes, dont les municipalités n'ont pas pu se mettre d'accord sur un prix unique au mètre carré. De plus, Chalon-sur-Saône est classée comme Montceau - Le Creusot en zone de reconversion, mais propose des prix très inférieurs. La présence du TGV, qui peut aider à la mise en place d'une politique d'aménagement, n'est pas suffisante pour combler ces handicaps de Montceau.

d) Enfin le TGV comme moyen de transport de voyageurs semble incapable de susciter à lui seul des effets importants : c'est la présence simultanée de différentes infrastructures de transport qui procure des avantages décisifs.

Toutes les entreprises qui ont déclaré que le TGV avait joué un rôle dans leur localisation sont des entreprises qui ne rencontraient pas de problèmes pour véhiculer des marchandises, ou qui les ont solutionnés en retenant une localisation disposant d'un ensemble d'infrastructures adapté (échangeur autoroutier, voie fluviale, ou équipements ferroviaires de transport de marchandises selon le cas).

Y compris pour le déplacement des personnes, le TGV peut nécessiter d'être complété par d'autres modes. Il n'assure pas la diffusion du trafic dans l'espace régional à moins d'être prolongé par l'usage de trains régionaux ou d'une voiture. A ce titre certaines villes jouissent, grâce à l'apport du TGV, d'une position nouvelle de plaque tournante de transports qui ne devrait pas rester sans effet sur leur situation (Bourg, Valence...).

2. La nécessité de stratégies locales

Les répercussions du train rapide dans les domaines des localisations industrielles, du tourisme ou de l'immobilier ne présentent pas de caractère d'automaticité. En revanche, l'existence ou la mise au point de stratégies, liées à l'arrivée du TGV, semble bien être un élément déterminant dans l'apparition d'effets.

La marge de manœuvre des entreprises est comme nous l'avons vu, plus étroite : celles-ci intègrent ou n'intègrent pas le TGV dans les moyens qu'elles mobilisent pour conquérir ou asseoir leur marché. Le train rapide n'est un avantage que si les relations avec Paris sont pour elles primordiales, et si d'autres critères

sont satisfaits (cf. notre point précédent). Il n'en demeure pas moins que certains établissements considèrent le TGV comme un "plus" dans leur politique industrielle, ou comme un motif de rester en province plutôt que d'ouvrir une agence en région parisienne.

L'existence d'effets dans le domaine touristique correspond généralement à la mise en place de produits plus intégrés, et associant des partenaires multiples.

Le tourisme réceptif de groupes s'est organisé dans l'Ain autour du Comité Départemental du Tourisme qui propose vingt cinq circuits à

partir des trois gares TGV de Bourg, Culoz et Bellegarde. Participent à cette opération cinq transporteurs locaux et plus de quinze organismes d'accueil, dont une douzaine de syndicats d'initiative et quelques comités de produits touristiques locaux.

La station de Megève propose à sa clientèle hivernale un produit complet comprenant le voyage en TGV, l'hébergement, le forfait des remontées mécaniques et l'école de ski.

Les compagnies autocaristes proposent à la fois visites, relais gastronomiques, parfois hôtels, et transferts à la gare.

Le TGV a déjà pris place dans les politiques d'aménagement de nombreuses municipalités ou départements, le plus souvent comme support publicitaire, moins fréquemment comme support d'action. Dans certaines zones, on en est à rechercher ces actions d'accompagnement qui permettraient d'accroître les bénéfices d'un outil jugé sous-exploité.

En définitive, les villes ou les espaces régionaux où il se passe quelque chose sont ceux où existe une volonté locale, unique ou associant divers types d'acteurs, publics et privés.

C'est l'exemple lyonnais de l'opération d'urbanisme de la Part-Dieu ou l'exemple de l'arrivée du TGV à Valence, dont la municipalité prend l'initiative de rénover le quartier de la gare.

Mais si la nécessité de stratégies d'accompagnement apparaît clairement, celle d'éviter la volontarisme se fait jour avec autant d'évidence. "Vouloir ne suffit pas pour que des effets se produisent : certaines zones d'activités ne se remplissent pas malgré une volonté locale réelle ; des GIE Tourisme créés à l'arrivée du TGV ont avorté. Les stratégies doivent reposer sur une évaluation précise des potentialités locales ou régionales susceptibles d'être valorisées par le TGV.

3. La nécessaire cohérence entre les stratégies locales et la logique du transport

Enfin, malgré l'existence de potentialités reconnues, des contradictions entre les caractéristiques du transport TGV et les objectifs des acteurs locaux peuvent contribuer à freiner les effets. Il est possible d'en donner quelques illustrations :

Dans le cas de Valence, la mise en service du train rapide renforce d'abord les problèmes de dégradation du quartier de la gare. C'est seulement dans un deuxième temps que la contradiction entre le trafic et les capacités du quartier à l'accueillir se révèle en définitive dynamisante grâce à un projet d'intervention global de la collectivité.

Les TGV-Neige arrivent et partent à la demi-journée. Cet horaire, qui fait perdre aux utilisateurs deux demi-journées de ski, est peu compatible avec les objectifs des stations. Celles-ci, de plus, tentent souvent de démarcher d'autres pôles régionaux que la région parisienne qui constitue l'essentiel de l'apport du TGV.

Ces exemples rejoignent un souhait des acteurs locaux, largement exprimé, que la SNCF prenne davantage en compte leurs préoccupations d'aménagement.

Mais il existe aussi des exemples de concordance entre les stratégies locales et les préoccupations de la SNCF, lorsque des accords ont pu être passés qui prévoient une participation conjointe au financement de parc de stationnement ou à la modernisation des gares et de leurs accès urbains (Bourg-en-Bresse, Dijon, Annecy).

C'est ainsi que la ville d'Annecy, le département de la Haute-Savoie, sa Chambre de Commerce et de l'Industrie et la Région, ont apporté leur participation financière à la réalisation d'une gare mixte intégrant gare SNCF et gare routière, pour favoriser la coordination entre transport ferroviaire et moyens de diffusion régionaux.

Les résultats qui viennent d'être exposés reflètent les effets du TGV en Bourgogne et en Rhône-Alpes tels qu'ils sont perçus par un échantillon de responsables locaux après quatre ans de mise en service progressive du train à grande vitesse. Ce faible recul dans le temps, et les méthodes purement qualitatives de l'enquête, confèrent aux résultats obtenus un caractère provisoire.

Pour ne retenir que ce qui paraît essentiel, trois conclusions se dégagent de cette investigation :

- on observe un écart entre les changements importants et quasi-immédiats introduits par le TGV dans la mobilité des personnes (volume de trafic, caractéristiques des voyages) et la lenteur d'apparition des effets dits "structurants" qui pourraient lui être imputés,
- les répercussions du TGV sur les activités des zones desservies ne sont pas automatiques sauf dans certains secteurs directement liés au trafic (restauration, hôtellerie, transports complémentaires, agences de voyage...),
- les impacts économiques régionaux du train rapide sont fortement dépendants des initiatives mises en place tant par les collectivités locales que par les acteurs privés.

Comme les moyens de transport qui l'ont précédé, le TGV est un outil de communication dont la nouveauté technologique modifie les données des déplacements. Mais il n'a pas à lui seul la faculté de transformer les comportements des agents économiques et l'organisation spatiale des activités.

C'est ainsi que pour les entreprises utilisatrices du TGV, celui-ci représente un atout important de facilitation de leurs échanges professionnels et de réduction des coûts. Mais il n'est que rarement déterminant dans des décisions de localisation géographique d'établissements qui, quant à elles, mettent en jeu la globalité de la stratégie des firmes et une multiplicité de critères autres que spatiaux.

C'est ainsi également que dans la sphère touristique, le TGV a dynamisé l'accueil de groupes organisés. Il rend possibles des déplacements plus fréquents des propriétaires de résidences dans les stations desservies, et un élargissement de la zone d'attraction de ces stations. Il participe en outre à fidéliser la clientèle existante de séjours. Mais il n'a pas à lui seul le pouvoir de faire naître de nouvelles

consommations immobilières et touristiques (exemple : acquisition de résidences secondaires, accroissement des départs aux sports d'hiver, report de clientèle sur des stations certes reliées par TGV mais aux sites moins renommés que d'autres) dans un contexte où les activités de loisirs et l'immobilier se ressentent de la réduction du pouvoir d'achat des ménages, et où les zones touristiques se livrent entre elles une concurrence où interviennent bien d'autres critères que le transport.

Aussi convient-il de s'affranchir de tout discours qui, comme cela a été le cas pour d'autres infrastructures telles que le chemin de fer au 19^e siècle, ou les autoroutes au 20^e siècle, établirait une relation déterministe entre le TGV et l'évolution socio-économique des régions desservies. Cette remarque vaut aussi bien pour les discours exagérément optimistes (le TGV comme vecteur automatique de multiples retombées économiques) que pour les discours catastrophistes ayant accompagné la mise en circulation du train à grande vitesse (celui-ci comme vecteur automatique d'une recentralisation vers Paris des sièges sociaux régionaux).

Il apparaît dans l'étude que les effets du TGV ne sont pas indépendants des stratégies développées par les divers acteurs sociaux (DATAR, entreprises, collectivités locales, publiques et privées...), et de la prise en compte - ou non - du TGV dans ces stratégies.

Les lieux où des impacts régionaux du train rapide sont perceptibles sont ceux où les acteurs locaux ont intégré le TGV dans des projets de développement fondés sur une connaissance fine des potentialités économiques et humaines de leur territoire ou de leur secteur d'activité.

Les recherches à cet égard semblent indiquer que la marge de manœuvre des acteurs locaux est plus large dans le tourisme, l'immobilier et l'urbanisme (où les collectivités locales ont un poids traditionnellement plus important) que vis-à-vis des activités industrielles. Le contexte de crise économique rend les nouvelles implantations industrielles plus rares, et un éventuel aménagement de zones d'activités proches des gares TGV ne doit être envisagé qu'après une analyse approfondie des différents facteurs entrant en ligne de compte dans une décision d'implantation. En tout état de cause, un effort d'évaluation des zones et des produits susceptibles d'être valorisés par le TGV est

nécessaire pour éviter le piège du volontarisme. Dans ce contexte, une forte coordination entre la SNCF et les acteurs locaux apparaît indispensable.

Enfin l'étude laisse ouverte deux questions soulevées de manière indirecte par les effets du TGV : celui-ci entraînera-t-il une nouvelle hiérarchie urbaine, comme certains indices semblent l'indiquer ? Et comment s'articuleront réseaux à grande vitesse et réseaux de transport régionaux ? Tandis que se mettent en place les projets de TGV entre Paris, les pôles de l'Atlantique, du Nord et de l'Est, mais aussi les projets d'interconnexion entre ces réseaux à l'échelon français et européen, les responsables locaux interviewés sont nombreux à s'interroger sur les incertitudes qui demeurent concernant les modes d'articulation entre les lignes à grande vitesse et les transports assurant l'irrigation des régions.

François PLASSARD

Odile COINTET-PINELL

avec la collaboration de Daniel MICHAELI