

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

CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES.

N° I.G. 88 - 169

Paris, le 28 Février 1989

RAPPORT AU MINISTRE

**DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER,
AU MINISTRE DELEGUE CHARGE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES
RECONVERSIONS,
AU MINISTRE DELEGUE CHARGE DU TOURISME**

**concernant la prise en compte des effets socio-économiques en vue de la valorisation
des infrastructures de transport.**

établi par le groupe de travail présidé par M. Joseph ELKOUBY, sous-section 5-1
"affaires d'aménagement du Territoire" du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

COPIE

- M. le Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.
- M. le Directeur des Transports Terrestres.
- M. le Directeur des Industries Touristiques.
- M. Le Directeur des Routes.

**CDAT
9258**



SOMMAIRE

Sommaire

Avant-propos

Introduction.	p. 1
1. Pourquoi valoriser les Infrastructures de transport ?	p. 3
1.1. Les effets positifs sur le développement local ne sont pas automatiques.	p. 4
1.2. La nécessité des actions d'accompagnement.	p. 5
1.3. L'incidence de la décentralisation.	p. 6
2. La mise en oeuvre des mesures d'accompagnement.	p. 7
2.1. Les acteurs en présence.	p. 7
2.2 . Le rôle des différents acteurs	p. 7
2.3. L'importance des études préalables.	p. 11
2.4. Le financement et l'exploitation des équipements.	p. 14
3. Les actions d'accompagnement	p. 16
3.1. Les zones d'activité.	p. 17
3.2. Les mesures d'accueil des entreprises.	p. 21
3.3. Les aides financières ou fiscales.	p. 23
3.4. Le tourisme et les loisirs.	p. 24
3.5. Les opérations immobilières, l'aménagement urbain.	p. 29
3.6. La promotion de la ville, de la région, de l'infrastructure.	p. 32
3.7. La réalisation d'infrastructures de rabattement.	p. 34
3.8. La modification de services locaux de voyageurs.	p. 35
3.9. La réalisation de complexes routiers.	p. 37
Conclusion.	p. 40

annexe1 : synthèse bibliographique sur les effets socio-économiques des infrastructures de transport.	p. 43
annexe 2 : fiches exemples.	p. 53
- Les Ruralies : une aire de repos ... pas comme les autres	p. 54
- Niort : lorsque le dynamisme rime avec la réussite	p. 61
- Reims : lorsque les choix de développement permettent de lutter contre l'attraction parisienne.	p. 66
- Un projet pour l'Allier : étude d'une démarche.	p. 71
-Vendôme : comment valoriser le TGV .	p. 74
- Le port fluvial de Strasbourg : le choix de la diversification et de la pluri-modalité.	p. 79
- En phase avec le Plan Routier Breton : le port de Roscoff	p. 84
- Un exemple à ne pas suivre : X...	p. 90
Annexe 3 : les effets directs des autoroutes : fiscalité et emploi.	p. 92
Références bibliographiques.	p. 96

AVANT-PROPOS

Depuis plusieurs années, de nombreuses études ou observations ont été effectuées en vue de mesurer ou d'apprécier les effets des infrastructures de transport sur le développement économique des régions desservies. Ces effets, toujours difficiles à isoler de l'évolution économique d'ensemble, dépendent pour une bonne part des efforts déployés par les collectivités territoriales et du dynamisme des responsables économiques locaux. Ils constituent, d'ailleurs, sur le plan de l'aménagement du territoire, l'une des justifications des grands programmes d'infrastructure récemment décidés par le gouvernement, dans le domaine autoroutier et ferroviaire.

Ces questions préoccupent, à juste titre, les services de l'Équipement à tous les niveaux ainsi que les responsables de l'aménagement du territoire. Aussi a-t-il semblé utile au Conseil Général des Ponts et Chaussées de relancer, en étroite liaison avec la D.A.T.A.R., une réflexion commune sur ce sujet en créant un groupe de travail ad hoc. Partant d'une analyse des études et expériences menées par divers services techniques ou organismes concernés (Direction des Routes, SETRA, DTT, OEST, SNCF, etc...) ce groupe avait pour objectif de formuler à l'intention des collectivités et services intéressés, des suggestions et recommandations leur permettant de définir une stratégie de développement et de valoriser ainsi les infrastructures réalisées sur leur territoire.

Ce groupe de travail, qui a été constitué par décision du 30 Mars 1988 de M. le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, a jugé nécessaire, au départ de ses réflexions, de lancer une enquête par questionnaire auprès des nombreux responsables locaux ou régionaux ; c'est à eux, en effet, qu'il appartient de trouver des solutions aux problèmes que leur pose le passage de grandes infrastructures de transport sur leur territoire. Dans le même esprit, le rapport se termine par quelques exemples résumant les démarches et les dispositions adoptées sur quelques réalisations récentes.

Le rapport du groupe de travail est le résultat d'une réflexion collective à laquelle chaque service a apporté sa contribution. Je tiens à adresser mes vifs remerciements à tous les membres du groupe, pour leur participation active, et tout particulièrement à MM. Yves HUART et Georges GAC, de l'OEST, qui se sont chargés de la rédaction du rapport, et à Mme Véronique CHETANEAU (DATAR) qui a analysé et rassemblé les exemples concrets.

Le Président du groupe de travail
J. ELKOUBY



19 FEV. 1988

n° 302/

- Le Délégué à l'Aménagement du Territoire
et à l'Action Régionale

à

Monsieur P. MAYET
Vice Président du Conseil Général des
Ponte et Chaussées

OBJET : Effets socio économiques des infrastructures de transport.

Depuis de nombreuses années, les administrations et les chercheurs se préoccupent d'apprécier les effets socio économiques des infrastructures de transports : de nombreuses études, essentiellement monographiques, ont ainsi été réalisées dans le passé sans que des conclusions précises puissent en être tirées compte tenu de la difficulté d'établir des relations de cause à effet entre la réalisation d'infrastructures et le développement régional. Par contre, il apparaît très souvent que les effets économiques sont fortement conditionnés par les potentialités locales et les stratégies de développement mises en oeuvre par les collectivités territoriales et les responsables économiques.

Les grands programmes d'infrastructures lancés par le Gouvernement depuis dix huit mois, que ce soit dans le domaine autoroutier ou ferroviaire, relancent ce type de préoccupation. La D.A.T.A.R a engagé plusieurs réflexions, notamment sur l'effet du Transmanche, du TGV atlantique, de l'autoroute Grenoble-Sisteron sur les départements des Alpes de Haute Provence et des Hautes Alpes. Par ailleurs, de nombreuses collectivités s'interrogent -et interrogent la D.A.T.A.R- sur les stratégies à mettre en place pour valoriser les grands projets d'infrastructures qui les désenclavent ou les traversent.

Je souhaite donc relancer rapidement les réflexions sur le sujet en rassemblant et analysant les études et expériences des services concernés (DAU, STU, DR, SETRA, OEST, DTT, SNCF, etc..). Ce travail devrait permettre de réaliser, pour l'été 1988, un guide à l'intention des collectivités territoriales et des services, des

actions et stratégies de développement possibles autour de ces infrastructures.

Ce sujet ayant déjà fait l'objet de nombreuses réflexions de la part du Conseil Général des Ponts et Chaussées et intéressant de nombreuses directions du Ministère de l'Equipement, du Logement de l'Aménagement du Territoire et des Transports, il me semble souhaitable de mener cette réflexion en liaison étroite avec le Conseil Général des Ponts et Chaussées et je vous propose de créer à cet effet, un groupe de travail présidé par un de ses membres.



Jean François CARREZ

copies : M. ROBERT
M. BERTHIER
M. GRESSIER
M. RAYNAUD
M. C. ROY
M. O. MOULIN



conseil général des ponts et chaussées
le vice - président

Affaire n° 88-169

n° / réf.
(à rappeler)

Paris, le 30 Mars 1988

244, boulevard Saint-Germain - PARIS VII^e
Code postal 75775 PARIS Cédex 16
Téléphone (1) 45.44.39.93 - Télex 260038

DECISION
constituant un groupe de travail chargé
d'étudier les effets socio-économiques
des infrastructures de transport

Le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées,

Vu le décret n° 86-1175 du 31 Octobre 1986 relatif au Conseil Général des Ponts et Chaussées et à l'Inspection Générale de l'Équipement et de l'Environnement, et notamment son article 6,

Vu l'arrêté du 6 Janvier 1987 relatif à la compétence des sections du Conseil Général des Ponts et Chaussées,

Vu l'arrêté du 6 Janvier 1987, relatif au fonctionnement du Conseil Général des Ponts et Chaussées, notamment son article 2,

Vu la lettre du 19 Février de Monsieur le Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale ;

DECIDE

Article 1 :

Il est constitué un groupe de travail, commun aux 4^e et 5^e Sections du Conseil Général des Ponts et Chaussées, chargé de mener une réflexion sur les effets socio-économiques des infrastructures de transport afin de faciliter les stratégies de développement mises en oeuvre par les collectivités territoriales et les responsables économiques.

Article 2 :

Le groupe de travail devra, dans un premier temps, examiner les études et expériences menées sur ces questions par les divers services du M.E.L.A.T.T. ainsi que par les grandes sociétés et organismes nationaux ou régionaux (SNCF, sociétés concessionnaires d'autoroutes, Chambres de commerce, etc...)

L'objectif final du groupe de travail est de définir, à la lumière de ces études théoriques ou d'études géographiques particulières, une méthode d'étude et, si possible, des recommandations pratiques, à l'intention des services de l'Etat et des collectivités locales concernées, afin de leur faciliter l'établissement d'une stratégie de développement destinée à valoriser l'investissement en infrastructures.

Le groupe de travail portera notamment son attention sur les aspects suivants :

- influence sur la localisation des entreprises industrielles et tertiaires ;
- mobilité accrue des travailleurs et cadres de l'industrie et du tertiaire ;
- création ou maintien d'emplois ;
- effets sur les transports de marchandises (chaînes de transport) et services connexes (entrepôts, groupage, etc...) ;
- évolution des utilisations du sol et des valeurs foncières ;
- aménagements touristiques et équipements de loisirs

Article 3 :

La composition du groupe de travail est la suivante :

Président : M. Joseph ELKOUBY, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

Membres : M. Christian REYNAUD, Chargé de l'Observatoire Economique et Statistique des Transports (O.E.S.T.) ou son représentant,

M. Yves HUART, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées (O.E.S.T.)

M. Georges DOBIAS, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur de l'I.N.R.E.T.S. ou son représentant,

M. Alain BERNARD, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées (C.G.P.C.)

M. Emile QUINET, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées (E.N.P.C.)

M. Jacques TAVERNIER, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Chargé de Mission à la D.A.T.A.R.

M. Alain BONNAFOUS, Professeur de Sciences Economiques à l'Université de Lyon II

M. Jacques PELLEGRIN, Directeur des Etudes Générales, à la S.N.C.F.

M. Vincent CAMBAU, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées (C.G.P.C.)

M. Philippe CARTIER, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées (C.G.P.C.)

M. Jean CHAPPERT, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées (C.G.P.C.)

M. Jean MAYNADIE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées (C.G.P.C.)

M. Pierre ANDRAU, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées (C.G.P.C.)

M. Jacques THEDIE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées (C.G.P.C.)

Les représentants des Directions d'Administration Centrale désignées ci-après :

- Direction des Routes
- Direction des Transports Terrestres
- Direction de l'Aménagement et de l'Urbanisme

Le rapporteur du groupe de travail sera M. Yves HUART ; le secrétariat sera assuré par l'O.E.S.T.

Le groupe sera complété, à l'initiative de son Président, par les représentants d'autres administrations ou organismes intéressés.

Article 4 :

Les conclusions du groupe de travail devront être présentées avant le 31 Octobre 1988 ; un rapport d'étape sera présenté fin Juin 1988.



Pierre MAYET



INTRODUCTION

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

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

S'appuyant sur les réponses obtenues, mais aussi sur les diverses études menées localement ou par les organismes maîtres d'ouvrage, le présent rapport s'efforce de répondre à l'attente des responsables locaux. A cet effet, il comporte 3 volets :

- 1- Un examen des démarches possibles, conduisant à formuler à l'intention des responsables locaux des recommandations leur permettant de valoriser certaines infrastructures de transport.

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

L'étude se décompose en trois parties :

1. L'étude méthodologique et les actions envisageables, illustrées de quelques exemples.
2. Une synthèse bibliographique des connaissances sur les effets socio-économiques des infrastructures de transport. (annexe 1)
3. Une dizaine de "fiches" regroupant chacune un exemple significatif traité de manière très détaillée. (annexe 2)

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

1. POURQUOI VALORISER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ?

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

a) Les effets directs .

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

b) Les effets Indirects.

Les grandes infrastructures de transport introduisent des modifications dans leur environnement socio-économique :

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

Ces effets dits "effets structurants" sont d'une grande importance pour l'aménagement

du territoire et figurent donc nécessairement parmi les principaux critères de choix des investissements , en plus de l'amélioration des conditions de transport.

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

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

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

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

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

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

1.2. LA NECESSITE DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT.

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

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

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

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

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

Il est souhaitable que les mesures d'accompagnement soient prises le plus tôt possible de manière à ce que les usagers fassent "l'apprentissage" de l'usage des équipements complémentaires en même temps que celui de l'infrastructure. Mais "il vaut mieux tard que

jamais" : même tardives, les mesures sont efficaces .

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

1.3.- L'INCIDENCE DE LA DECENTRALISATION.

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

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

2.1. LES ACTEURS EN PRESENCE

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

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

2.2. LE ROLE DES DIFFERENTS ACTEURS.

Suivant les cas et en fonction de leurs attributions, ces acteurs peuvent intervenir à

différents stades de l'action d'accompagnement : soit pour prendre une initiative ou lancer des études, soit pour assurer la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'oeuvre, et éventuellement l'exploitation d'un équipement . Mais il est difficile de définir d'avance le rôle de chacun d'eux ; car il n'existe pas de règle générale. Une opération d'aménagement du territoire est, par nature, une opération complexe dans laquelle les diverses parties sont impliquées à des degrés divers. Cependant , dans le cas d'actions d'accompagnement, touchant les infrastructures de transport, certains aspects méritent d'être soulignés :

a. L'initiative.

L'initiative de l'action d'accompagnement est du ressort des responsables locaux de l'aménagement , c'est-à-dire les Elus et les agents économiques institutionnels, en particulier les Chambres Consulaires .

S'il est logique qu'ils soient par leurs fonctions les premiers concernés par la valorisation des infrastructures ils n'ont pas l'exclusivité des initiatives. Dans de nombreux cas rencontrés, l'initiative est venue d'autres partenaires.

b. La détermination des acteurs.

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

Aussi est-il souhaitable que les opérations soient conduites avec fermeté et persévérance, faute de quoi les résultats ne peuvent être que médiocres. Dans bien des cas, c'est la détermination d'une seule personne ou d'un partenaire qui joue le rôle de leader, qui a permis d'aboutir à des réalisations parfois très importantes . M. ... nous écrit : "dans l'évolution du monde moderne, la permanence de l'action est un facteur de réussite certain . La ténacité est un des moyens le plus sûr pour faire aboutir les projets."

c. la concertation entre partenaires

L'enquête a montré clairement la nécessité d'une large concertation entre les acteurs. Il n'est pas souhaitable qu'une seule institution mène son projet de manière isolée, mais au

contraire que les partenaires politiques et économiques concernés coopèrent et se mobilisent. une concertation efficacement menée permet la concentration de moyens humains, techniques, financiers, ainsi que la mise au point d'une stratégie globale de valorisation de l'infrastructure. Remarquons , *et cela est important*, que l'arrivée d'une infrastructure nouvelle a un côté événementiel qui crée un climat favorable à la concertation.

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

d. La coordination des projets.

Suivant son importance, Une infrastructure de transport nouvelle exerce son influence sur une zone géographique plus ou moins étendue, qui concerne le département, la région, voire plusieurs régions. Il convient donc en quelque sorte que les projets de mesures d'accompagnement soient "à la même échelle" , au sein d'une stratégie de développement qui dépasse largement le cadre local de la commune. Les projets doivent avoir une cohérence spatiale. L'émiettement est la principale cause d'échec des mesures d'accompagnement. Ainsi, il est clair que si pour valoriser le passage d'une nouvelle autoroute, chaque commune traversée décide de créer sa propre zone d'activité, les risques d'échec sont plus élevés que si l'aménagement est coordonné entre l'ensemble des collectivités. Mais les lois de décentralisation rendent difficile la mise en cohérence de l'ensemble des projets du fait que les centres de décision sont multiples.

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

e. Le rôle de l'Etat.

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

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

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

f. La création d'organismes spécifiques.

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

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

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

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

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

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

2.3.L'IMPORTANCE DES ETUDES PREALABLES.

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

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

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

a. Premier stade : diagnostic.

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

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

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

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

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

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

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

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

Les personnes ayant été confrontées au problème de la valorisation des infrastructures mettent en exergue les remarques suivantes :

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

Dans la fiche-exemple "un projet pour l'Allier", on trouvera le contenu des études préalables effectuées dans un cas concret .

2.4 LE FINANCEMENT ET L'EXPLOITATION DES EQUIPEMENTS.

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

La source de financement peut être unique : c'est le cas d'opérations ne mettant pas en jeu des dépenses considérables, d'actions assurées d'un retour financier au moins partiel. Mais le plus souvent, il est fait appel à plusieurs sources de financement, afin de faciliter la réunion des fonds nécessaires, par entente directe entre les différents partenaires, ou par l'intermédiaire d'un organisme de coopération spécifique.

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

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

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

La gestion et l'exploitation des installations ne sont pas toujours assurées par l'entité qui a assuré la réalisation. Lorsqu'il s'agit d'équipements publics, les collectivités territoriales (ou autres

organismes de droit public) gardent la responsabilité de la gestion ou la délèguent à un concessionnaire. Les installations à caractère privé sont généralement vendues ou louées, ou font l'objet de formules intermédiaires telles que location-vente, etc...

3. LES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT.

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

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

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

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

générales.

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

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

3.1. LES ZONES D'ACTIVITES.

3.1.1. GENERALITES.

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

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

a. Les infrastructures routières, portuaires, aéroportuaires.

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

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

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

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

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

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

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

grandes sociétés parisiennes ... Des mesures telles que celles exposées au paragraphe 3.2 et 3.3 (mesures d'accueil des entreprises et incitations financières) pourront être déterminantes pour attirer des entreprises.

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

3.1.2. QUELQUES EXEMPLES :

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

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

b. Le cas de Dinard :

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

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

- Un cadre de vie agréable et un environnement de grande qualité, une densité urbaine et un transit important, un support industriel existant, des aides financières du département.
- La zone d'accueil sera éclatée en plusieurs sites sur lesquels sont prévus :
- la création de surfaces de bureaux,
 - le renforcement du service aux entreprises,
 - le développement des centres de recherches,
 - le renforcement du parc hôtelier.

c. Le cas de Dunkerque

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

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

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

d. Le Rhône.

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2. LES MESURES D'ACCUEIL DES ENTREPRISES.

3.2.1. GENERALITES.

Les décideurs locaux sont confrontés quotidiennement à l'accueil de nouvelles entreprises sur leur territoire. Nous ne prétendons pas présenter l'ensemble des mesures possibles pour favoriser l'accueil des entreprises, mais celles qui semblent les plus adaptées

lorsque l'accueil est associé à la mise en valeur d'une infrastructure : l'expérience montre en

effet que la construction de structures d'accueil telles que les zones d'activités ne suffit pas. L'installation de nouvelles entreprises peut être favorisée par :

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

3.2.2. QUELQUES EXEMPLES.

a. L'Aéroport lorrain :

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

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

b. Le département de la Mayenne :

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

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

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

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

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

c. Saintes :

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

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

3.3. LES AIDES FINANCIERES OU FISCALES.

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

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

Citons les principales :

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

3.4. - LE TOURISME ET LES LOISIRS :

3.4.1. GENERALITES.

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

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

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

Il ouvre de nouvelles perspectives au développement du tourisme rural, dans la mesure où il rapproche la clientèle des grandes agglomérations (en particulier la région parisienne), de régions intéressantes sur le plan touristique ; le tourisme rural peut ainsi être un

complément au développement des activités liées aux potentialités locales. Mais la dynamisation des flux n'aura pas que des conséquences bénéfiques sur le tourisme : certaines zones touristiques de passage devront s'adapter pour éviter d'être écartées des grands flux touristiques.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4.2. QUELQUES EXEMPLES.

a. L'exemple du TGV Sud-Est.

Des compagnies autocaristes ont redéployé leurs activités en fonction des arrivées aux gares TGV, et proposent désormais des circuits de visite organisés complétant le transport par le train. (exemples : à Dijon, Beaune, Mâcon, Valence...). Des agences de voyage jusqu'alors plutôt orientées vers l'émission de groupes touristiques à partir de leurs régions se tournent vers les services réceptifs, tel à Lyon, Dijon, Chambéry. Des municipalités et comités départementaux de tourisme jouent un rôle décisif dans la promotion de séjours et de circuits forfaitaires intégrant le TGV. D'autres acteurs ont diversifié leurs activités et regroupé leurs moyens pour tenter de capter le flux nouveau de voyageurs : le syndicat départemental des taxis de la Côte-d'Or a organisé des circuits touristiques d'une journée à partir de Dijon. Certaines agences enregistrent une progression sensible de leurs résultats, tandis que d'autres professionnels du tourisme sont amenés, du fait du TGV, à créer de nouvelles implantations. C'est le cas de Bourgogne-Tour à Dijon qui en deux ans a multiplié par 4 son chiffre d'affaire de services touristiques à l'intention des groupes réceptifs de groupe. La société

Châlon-Tourisme-Cars Girardot, dont le siège est à Châlon, a ouvert une nouvelle agence dans le quartier de la gare de Dijon. (cd R.B. 16 c)

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

b. Le département de l'Aisne.

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

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

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

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

L'opération consiste à créer au sein du Puy-de-Dôme un centre d'études, de recherches et d'information. Ce centre est destiné tant aux scientifiques, chercheurs, qu'au

grand public. L'accès sera facilité par des infrastructures de rabattement. On en espère la création de nombreux emplois dans l'agglomération clermontoise sont espérées.

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

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

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

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

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

e. Le département du Gard.

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

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

f. Le département de la Somme.

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

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

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

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

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

3.5. OPERATIONS IMMOBILIERES, AMENAGEMENT URBAIN.

3.5.1. GENERALITES.

Ces opérations sont généralement liées à la valorisation d'infrastructures TGV, dans le cadre de l'extension actuelle du réseau ; plus rarement pour la valorisation de routes ou autoroutes.

a. Le cas des lignes ferrées à grande vitesse.

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

à mener des politiques vigoureuses d'accompagnement.

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

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

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

b. Les autres types d'infrastructures.

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

Il est souhaitable d'entreprendre la réflexion sur ce type de mesure longtemps avant la mise en service de l'infrastructure, vu les délais nécessaires à la conception et à la réalisation de telles opérations à cause des difficultés inhérentes aux travaux en milieu urbain, maîtrise foncière notamment.

3.5.2. QUELQUES EXEMPLES.

a. Vannes :

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

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

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

b. Le Mans :

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

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

c. La Vallée du Giers :

La Vallée du Giers est un ensemble de 80 000 habitants sur 25 km entre Lyon et

St-Etienne ; elle constitue l'axe essentiel de communication entre le département de la Loire et le sillon Rhodanien.

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

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

Voir aussi la fiche-exemple sur Vendôme.

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

3.6.1. GENERALITES.

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

3.6.2. QUELQUES EXEMPLES.

a. Le cas de Caen :

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

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

b. La Saône.

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

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

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

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

c. L'autoroute Calais-Reims :

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

d. Belfort :

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

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

3.7. LA REALISATION D'INFRASTRUCTURES DE RABATTEMENT.

3.7.1. GENERALITES.

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

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

3.7.2. QUELQUES EXEMPLES :

a. Dans le département de l'Aube :

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

c. Metz :

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

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

3.8. LA MODIFICATION DES SERVICES LOCAUX DE VOYAGEURS.

3.8.1. GENERALITES.

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

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

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

3.8.2. QUELQUES EXEMPLES.

a. L'aménagement de plusieurs centres d'échange dans la région Rhône-Alpes :

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

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

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

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

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

La réalisation de l'Autoroute Aix-Sisteron permet la mise en place d'une desserte par

autocar de certaines stations de sport d'hiver des Alpes du Sud en correspondance avec la ligne aérienne Paris-Marseille.

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

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

3.9.1. GENERALITES.

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

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

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

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

3.9.2. QUELQUES EXEMPLES :

a. Rouen :

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

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

b. Meurthe-et-Moselle.

Une plate-forme multimodale est projetée sur un site :

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

Cette opération sera complémentaire des aménagements voisins effectués dans le cadre de la politique de restructuration de la sidérurgie et de récupération des friches

industrielles.

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

CONCLUSION.

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

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

Certes, ce document n'apporte pas de solutions simples aux diverses situations possibles . chaque cas est un cas particulier qui implique une vue claire du développement local et une cohérence avec les objectifs du développement local. L'aménagement du territoire ne se décrète pas. Il appartient aux responsables locaux, hommes de terrain, de mettre en oeuvre leur imagination, leur savoir-faire, leur dynamisme pour mener les actions qui valoriseront l'infrastructure et de fait l'économie locale tout entière. Rien ne pourrait être plus dommageable qu'une attitude passive et attentiste qui verrait se perdre le potentiel de richesse que représente l'infrastructure.

ANNEXE 1

SYNTHESE BIBLIOGRAPHIQUE SUR LES EFFETS SOCIO-ECONOMIQUES DES INFRASTRUCTURES.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1 - La réalité des effets socio-économiques :

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 L'incidence du contexte :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. LES DIFFERENTS TYPES D'EFFETS OBSERVES.

2.1. Sur les implantations d'activités :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3. Sur les bassins de main d'oeuvre :

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

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

2.4. Sur l'habitat et la population :

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

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

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

2.5. Sur l'agriculture :

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

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

2.6. Sur le tourisme .

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

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

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

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

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

fréquentation (J).

2.7. Sur l'organisation des transports de marchandises :

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

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

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

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

Les plates-formes pour les transports de marchandises, souvent implantées en bordure de grandes infrastructures, ont évidemment un rôle dans l'organisation du secteur, qu'il s'agisse du transport proprement dit, de la distribution et des activités annexes (1). Elles permettent de faire face aux besoins en bureaux et entrepôts des entreprises du secteur et leur permettent de rationaliser leur activité et leur organisation logistique. Elles peuvent faciliter les chaînes de transport multimodales. La concertation qu'elles induisent permettent la création de liens commerciaux et l'exploitation de prestations de services. Les plates-formes peuvent en retour favoriser la fréquentation de l'infrastructure principale.

à l'exploitation

ANNEXE 2

FICHES-EXEMPLES

LES RURALIES:

**LES DEUX
SEVRES.**

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

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

LE SITE DES RURALIES : SITUATION ET ATOUTS.

Une position de carrefour.

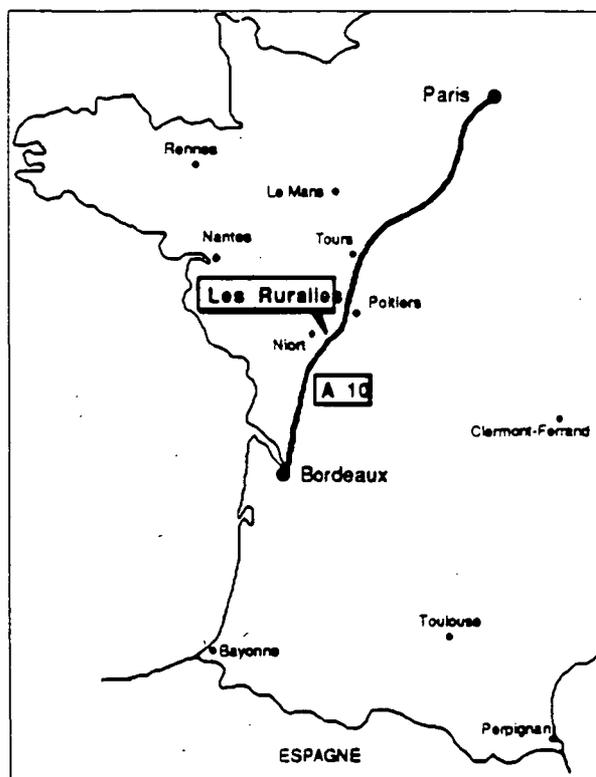
La région Poitou-Charentes est traversée sur plus de 200 Km par l'autoroute A10. A mi-chemin, Niort est le carrefour naturel qui dessert le littoral atlantique, le sud vendéen, La Rochelle, l'île de Ré. Située à égale distance de Paris et de la frontière espagnole, Niort correspond aussi à l'étape idéale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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Le parti pris de la concertation :

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

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

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

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

Elle est constituée des partenaires suivants :

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

(ASF).

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

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

De la concertation à la réalisation :

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

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

Un aménagement astucieux :

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

- Vitrines publicitaires :	47,70	m ²
- Hall d'exposition :	176,80	m ²
- Module touristique :	36,00	m ²
- Module de vente :	201,00	m ²
- Réserves :	144,00	m ²

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

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

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

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

Des résultats à la mesure des ambitions :

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

- La vitrine des produits régionaux :

Effectifs : 6 personnes

Superficie : 700 m²

Chiffre d'affaires 1986 : 3 613 014 Fr
(+ 26 % par rapport à 1985)

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

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

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

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

- Le restaurant régional :

Effectifs : 35 personnes

Nombre de repas servis : 255 345
(+ 35 % entre le 31 octobre 85 et le
31 octobre 86)

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

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

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

- Le Conservatoire du Machinisme Agricole

Effectifs : 6 personnes

Superficie : 1800 m²

Nbre de visiteurs en 86 : 30 000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**NIORT :
LES DEUX
SEVRES**

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

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

NIORT ET SON DEPARTEMENT :

QUELQUES CHIFFRES SIGNIFICATIFS.

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

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

La répartition de la population active se fait comme suit :

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

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

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

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

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

En ce qui concerne la desserte en transport :

- Les axes routiers :

Autoroute : 56 Km (en projet Nantes/Niort)

Routes nationales : 197 Km

Chemins départementaux : 3 763 Km

- Voies SNCF ouvertes à la circulation des voyageurs :

Niort Poitiers

Niort La Rochelle

Niort Saintes

Thouars Saumur

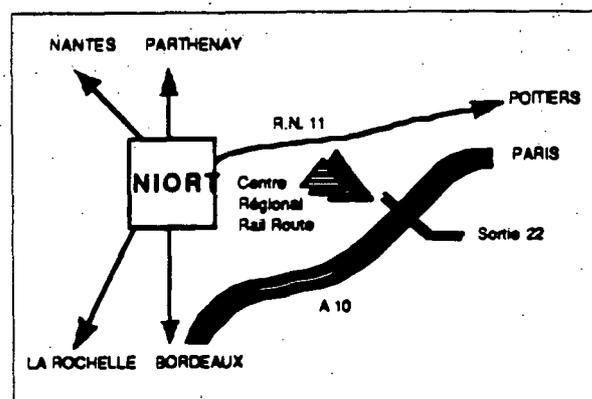
- Aérodrômes :

Niort Souché : pas de lignes régulières, mais de nombreux vols commerciaux

Thouars : réservé à l'aviation de loisir

Rorthais : aéroport privé de l'entreprise Heuliez.

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



LE DYNAMISME LOCAL AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT .

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les élus locaux sont satisfaits. Outre les emplois créés, le centre régional rail/route ("C3R"), a entraîné pour les collectivités locales une **augmentation notable des ressources fiscales**, et tout particulièrement de la taxe professionnelle, (+ 19,2 % pour l'ensemble des Deux Sèvres entre 1984 et 1986). Cela leur permet notamment d'entreprendre de nouvelles actions que les ressources antérieures ne leur permettaient pas jusque-là.

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

**L'AVIS DE M. CARON,
DE LA
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE.**

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

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

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

REIMS :
MARNE

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

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

LA VILLE DE REIMS DANS SON CONTEXTE.

Quelques chiffres significatifs.

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

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

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

LORSQUE LA REFLEXION DEVANCE LA REALISATION.

Tirer le meilleur parti des autoroutes, c'est ce que tout le monde souhaite au niveau local. Le cas de Reims démontre l'intérêt de s'organiser longtemps à l'avance et de déterminer la stratégie avant même que les infrastructures n'arrivent.

L'action a été amorcée très tôt. Dès 1963 1964, les tracés des autoroutes A4 et A26 étant arrêtés, le maire de l'époque, Mr J. TAITTINGER avait fait mettre en place un programme dit ROTIVAL, qui prévoyait les réserves foncières nécessaires au passage de ces autoroutes (dans le cadre du Plan d'Occupation des Sols), ainsi que les implications de telles infrastructures. Donc, **la prise de conscience des élus locaux s'est faite très tôt**, et cela leur a permis de se donner les moyens de tirer le meilleur parti de l'arrivée de ces infrastructures.

Ainsi la réaction a priori permet-elle de réaliser les réserves foncières suffisantes pour s'assurer une bonne maîtrise de la situation à venir.

Un tel plan s'insérait dans un contexte particulièrement favorable : le développement économique de la région de Reims était en cours depuis le milieu des années 60. Le plan a trouvé sa justification dans cette croissance. Il prévoyait dès l'origine de vastes espaces autour des autoroutes, pour créer des zones industrielles. Ce plan, élaboré progressivement dans le détail a été achevé en 1971. Mais la planification était devenu une tradition pour les élus locaux, et, le plan, mis en révision en 1972 1973, a vu la coopération entre la municipalité et la

Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims prendre le relais. Ainsi M. SERVAIS, de la Chambre de Commerce et d'Industrie déclare-t-il : "dès 1971 il y a eu **convergence d'objectifs et de moyens** entre les responsables locaux du monde politique et économique." Cela s'est traduit très concrètement par la création d'une association entre la ville de Reims et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims et d'Epemay en vue d'assurer la promotion économique de Reims". Cette association s'appelle " l'Association pour la Promotion Economique de Reims" (APER). Elle est à l'origine de l'ouverture d'un centre routier en 1983, qui bénéficie du site particulièrement favorable de Reims, à la croisée de plusieurs autoroutes. Elle s'est également occupée du développement des activités inter-modales du port fluvial de Reims ; des zones industrielles, du pôle technologique Henri Farman et la création récente d'un parc des expositions.

Le Centre routier de Reims représente un investissement de 4 000 000 de F. La participation de la Chambre de Commerce de Reims et d'Epemay se monte à 20 %. La maîtrise d'ouvrage de chacune de ces actions a été assurée soit par la ville de Reims, soit par la CCI, soit conjointement. L'association est le lieu où l'on se retrouve et qui permet de coordonner

ner les opérations.

La ville prend en charge tout ce qui concerne les transports, les quartiers neufs, l'habitat, la voirie... La CCI s'occupe plus particulièrement de tout ce qui concerne l'accueil des entreprises et la création des Zones d'Activités dont la réalisation avait été entreprise dès 1966. Ces zones sont actuellement remplies. Aujourd'hui, la politique menée à cet égard s'exerce à une plus petite échelle : les Zones d'Activités sont plus petites, de 20 Ha maximum et elles sont réparties dans le tissu urbain. La moyenne des lots est de 2 à 3000 mètres carrés. Cette évolution s'explique notamment parce que les besoins des professionnels ne sont plus les mêmes. En effet, les nouvelles implantations sont surtout le fait d'entreprises appartenant au secteur tertiaire, moins grandes consommatrices d'espace. A ce niveau apparaît un effet semi négatif de l'autoroute : beaucoup de ce qui concernait l'industrie lourde a été "aspiré" vers la Lorraine. Contre partie positive, cela a favorisé très tôt la reconversion industrielle qui s'est généralisée quelques années plus tard.

Globalement, ces différentes Zones d'Activités accueillent environ 10 000 emplois, ce chiffre comprenant les créations brutes, mais aussi les relocalisations. Cependant la population est passée depuis le début des années 60, de 130 000 habitants à 200 000. La différence, soit 70 000 divisée par 4 (taille moyenne des ménages sur la période) donne approximativement le nombre d'emplois créés sur la durée prise en compte, soit 17 500 emplois. On peut donc constater que, malgré la délocalisation de l'industrie lourde vers la Lorraine, Reims a connu un développement certain.

Se sont développées dans le cadre du centre routier, les activités de magasinage, qui ne se limite pas à l'entrepôt. C'est toute une activité élaborée qui s'est progressivement mise en place. Les produits sont pris directement à la sortie des usines, ils

sont ensuite groupés, emballés, et réparties pour les livraisons finales.

Par contre, le développement des infrastructures de transport a considérablement favorisé les activités agricoles importantes dans la région, notamment pour tout ce qui concerne les produits frais. Cela est vrai en particulier pour les produits carnés qui sont très fortement assujettis à l'impératif temps. Les autoroutes ont permis d'élargir la zone de desserte des abattoirs de Reims.

Par le réseau routier classique, on compte une moyenne de 60 Km/H, contre 90 sur autoroute. Les autoroutes ont permis concrètement de passer d'un rayon de distribution d'à peine 100 Km à un rayon de 150 à 200 Km.

Reims n'a pas vu son activité décliner à cause de la proximité de Paris. Une autoroute c'est toujours une meilleure liaison et une diminution des temps de déplacement, et par rapport à l'agglomération parisienne, cela à de quoi faire peur. En fait, Reims a continué de croître et de se développer. Selon M. Servais : "Paris est la banlieue de Reims" !..... **Au-trement dit, l'action menée au niveau régional, a permis de tirer le meilleur parti possible de ces autoroutes, mais parce que les actions menées ont été constructives et surtout parce que les élus locaux de l'époque avaient vu les choses arriver et avaient su réagir.**

Cette politique "visionnaire" a permis également de **contrôler l'évolution du coût du foncier.** Le programme de Zone d'Activité ayant été prévu longtemps à l'avance, il n'y a pas eu de problèmes catastrophiques de variation du coût du foncier. Les zones concernées étaient très tôt déclarées d'utilité publique.

Il n'y a pas eu de véritable étude de faisabilité de faite, mais **le développement harmonieux est assuré par le travail coordonné de la ville et de**

l'agence d'urbanisme de Reims, car lorsque l'on crée une nouvelle entreprise génératrice d'un nombre conséquent d'emploi, il faut également penser au logement pour accueillir le personnel, surtout si l'on veut que la ville continue de croître.

Afin d'attirer les entreprises, la promotion a été axée sur la qualité du service offert au-delà de la bonne desserte en infrastructures. Des conférences inter-services sont organisées réunissant tous les partenaires concernés : EDF, SNCF, ..., qui assurent la liaison avec les besoins des professionnels. On rencontre ici le souci de répondre correctement à la demande et chacun y trouve son compte.

Le point noir a été longtemps le manque de main d'oeuvre qualifiée, mais de gros efforts de formation ont été réalisés par la Chambre de Commerce et d'Industrie, et le développement des moyens de formation s'est organisé dès que le déclin industriel

s'est fait sentir, de manière à assurer la reconversion.

Reims bénéficie donc de la proximité de Paris sans en avoir les inconvénients, parce qu'elle a su se donner les moyens d'une croissance harmonieuse. Dans une région agréable, carrefour relais vers d'autres grandes métropoles régionales, comme Lille, Nancy, Orléans (quoique la vocation d'Orléans se rapproche de celle de Reims), les acteurs locaux ont fermement l'intention de renforcer cette situation. 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, car grâce à l'aérodrome de Reims, Marne-La-Vallée ne se trouvera pas guère plus loin de Reims par autoroute qu'Orly. On pense ainsi pouvoir accueillir une partie des visiteurs en provenance de l'est de l'Europe.

A suivre....

en conclusion...

UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT A 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 la ville de Reims sera bien placée pour jouer le rôle de métropole carrefour. Ce résultat est dû à la prise de conscience très ancienne de l'importance des infrastructures de transport en matière de développement, à condition que l'on se donne tous les moyens pour agir.

" UN PROJET POUR L'ALLIER " :

Etude d'une démarche.

Il s'agit du cas particulier d'une étude d'impact économique de l'autoroute A71 sur le département de l'Allier. C'est une démarche intéressante au niveau de la méthodologie qui a été mise en place, puisque son second objectif était la mise en valeur d'après les données recensées, des possibilités supplémentaires de développement rendues possibles par l'arrivée de l'autoroute.

Il ne faut pas se leurrer, une grande infrastructure, quelle qu'elle soit, n'est pas systématiquement synonyme de développement, loin s'en faut. Elle nécessite le plus souvent des actions d'accompagnement. Parfois pour susciter le développement, d'autres fois pour le coordonner et le gérer. Mais il faut toujours avoir l'idée en tête que rien ne se fait tout seul. C'est pour répondre à cet objectif que le Conseil Général de l'Allier sous l'impulsion du Comité d'Expansion a lancé ce projet d'étude en 1987. Pour ce faire il a été fait appel à des bureaux d'études spécialisés : GFR-SERVICE avec le concours du Laboratoire d'Economie des Transports, sous la direction scientifique de M. François Plassard, et le BIPE (Bureau d'Informations et de Prévisions Economiques, placé sous la direction scientifique de M. Daniel Darmon). Comme on peut le constater, les moyens mis en oeuvre étaient importants. Certes toutes les communes ne peuvent pas se payer la participation de tels bureaux d'études, c'est pourquoi il peut être intéressant de s'associer avec les communes avoisinantes, voire même au niveau départemental ou régional. C'est ce qui a été le cas ici : "Ainsi la construction et la mise en service

de l'autoroute A71 ont été pour nous la raison et l'occasion de lancer une réflexion de niveau départemental dont le développement dépasse très largement, désormais, la valorisation d'une infrastructure dont la réalisation aura eu le mérite, entre autres, de créer un état de réceptivité et une prise de conscience", déclare M R. Desseauve, directeur du Comité d'Expansion Economique de l'Allier.

Cette étude s'est déroulée en deux phases complémentaires :

- Première phase : diagnostic, orientation, actions possibles. ("Etude d'impact économique de l'autoroute A71", réalisée par GFR service avec la collaboration du LET).

- Deuxième phase : Elaboration d'un projet pour l'Allier. ("Un projet pour l'Allier", mission confiée au BIPE).

Ces études étant particulièrement intéressantes au niveau de la méthode, nous présenterons le plan ci-après :

- **Etude sur l'impact économique de l'autoroute A71.**

Première partie : Le constat.

• **l'Espace - les Infrastructures**

- Les infrastructures
- Principaux flux
- Atouts et faiblesses du réseau routier dans l'Allier
- Accessibilité
- Modifications de l'accessibilité après la mise en service de l'A71
- **Les Hommes**
 - Démographie
 - Formation
- **Les Ressources Naturelles**
 - Sous-sol
 - Forêts
 - Sites touristiques
- **Les Activités**
 - L'agriculture
 - Secteur agro-alimentaire
 - Activités industrielles
 - Bâtiments et Travaux Publics

Deuxième partie - Propositions d'action

- **Objectifs - Principes**
 - Quatre objectifs :
 - . Favoriser l'activité
 - . Gérer les transformations du monde rural
 - . Promouvoir le tourisme
 - . Favoriser la diffusion de l'information et de l'innovation.
 - Sept principes :
 - . Ne pas se substituer aux chefs d'entreprise
 - . Donner la préférence aux investissements immatériels
 - . Favoriser la circulation de l'information entre les personnes
 - . Soutenir les initiatives locales
 - . Ne pas restreindre les interventions à leur seule dimension dépenses supplémentaires.
 - . Rationaliser les interventions sans engager nécessairement des dépenses supplémentaires.
 - . Favoriser l'accès aux sources extérieures de financement.
- **Les Propositions d'Action**
 - Action sur l'espace
 - . Achèvement de la RCEA (Route Centre Europe Atlantique)
 - . Amélioration de la desserte entre les trois villes
 - . Gestion des sites sensibles

- . Valorisation des aires de service
- Mise en valeur des ressources et développement des initiatives
 - . diversifier les productions agricoles
 - . Redéfinir une politique touristique
 - . Favoriser la création d'entreprises
- Organisation des forces vives du département
 - . Souder les trois villes
 - . Mieux gérer l'espace rural.

Troisième partie - Les moyens

- **Moyens Financiers**
 - Fonds d'intervention foncière
 - Fonds d'aide au développement, à l'innovation et à la création
 - Fonds d'aide aux initiatives locales
 - Interventions financières dans la création et le développement d'entreprises
- **Moyens Techniques**
 - Réseau d'information intra-départementale
 - Serveur informatique départemental
 - Moyens de promotion
- **Moyens humains**
 - La formation
 - Des hommes au service d'un projet
 - . Réseaux
 - . animateurs locaux
 - . Groupe technique de coordination et de suivi.

Deuxième phase : " Un projet pour l'Allier ", mission confiée au BIPE.

Préambule : Objectifs et Méthode

" L'autoroute A71, l'occasion d'une stratégie.

Alors que l'on construit l'autoroute A71 la présente étude a pour objet de proposer une stratégie de développement pour le département de l'Allier.

• **Une stratégie de valorisation de l'autoroute....**

Il s'agit de valoriser le nouvel équipement d'infrastructure que constitue l'autoroute, d'en mul-

tiplier les effets bénéfiques et d'en limiter les incidences négatives.

• qui ne concerne pas seulement les communications et les transports.

L'autoroute va modifier pour l'ensemble du département l'accessibilité à un certain nombre de grandes villes et de services situés hors de l'Allier. Simultanément elle va le rendre plus accessible de l'extérieur.

C'est donc la situation d'ensemble, les activités, la main d'oeuvre, les capacités de développement, l'image du département, qui vont s'ouvrir à l'extérieur.

On ne peut limiter dans ces conditions la réflexion aux seuls problèmes de communications et de transports.

• **Une stratégie globale, réaliste.**

Il importe donc de connaître bien les potentialités réelles du département, d'identifier ses points forts et ses faiblesses. Une perception lucide et réaliste de ses atouts et de ses handicaps est la condition indispensable à l'efficacité d'une stratégie globale de développement et à la réussite d'un plan d'action.

" **Projet pour l'Allier** "

Exposé des motifs

Le projet présenté par le BIPE prend en considération les trois objectifs suivants :

1 - **Utiliser**, le plus complètement possible, les travaux réalisés au cours de ces trois dernières années pour le compte du Conseil Général.

Autrement dit, après une période d'étude et de réflexion, on compte s'engager dans une phase active de "traduction".

La question se pose donc de savoir sur quels

dossiers il s'agira d'engager prioritairement l'action publique.

2 - **Identifier** les projets porteurs de développement économique et social pour le département, en forme de valeur ajoutée économique, de progrès social et de progrès culturel.

Il s'agira donc de **sélectionner** parmi l'ensemble des projets issus des analyses existantes ceux qui apparaîtront **économiquement pertinents, administrativement réalisables, consensuellement recevables** par le plus grand nombre d'acteurs locaux.

On le voit, trois filtres successifs devront être mis en place : l'économie du département, les forces vives de l'Allier, l'administration du département.

3 - **Programmer**, aussi largement qu'il sera possible de le faire, la réalisation des projets retenus.

L'objectif du BIPE n'est pas de produire de nouvelles études mais d'éclairer les choix des Membres de l'Assemblée Départementale dans l'engagement d'opérations susceptibles de promouvoir le développement économique et social de l'Allier à moyen et long terme.

C'est la raison pour laquelle les documents produits par le BIPE seront des documents de travail relativement courts portant sur :

- **Les choix possibles et leur justification**
- **Les choix faisables et leur justification**
- **Les éléments de programmation des projets de financement retenus.**

VENDOME :
LOIR ET CHER.

COMMENT VALORISER LE TGV DANS LE CADRE DU DEVELOPPEMENT REGIONAL : LE CAS DE VENDOME.

Le TGV est chargé d'une image très porteuse et symbole de modernisme, mais, si une ville comme Vendôme veut que cette image soit également associée à son nom, il lui faut se donner un programme d'action d'accompagnement. Les responsables locaux se sont mobilisés à cet effet et ont lancé une étude proposant une solution attrayante. Une infrastructure seule n'est pas une condition suffisante du développement, même s'il s'agit du TGV. A contrario, avant de se lancer dans un programme d'action, il est absolument nécessaire de bien connaître le terrain : tout aménagement n'est pas systématiquement transposable pour toutes les localités.

L'ARRIVEE DU T.G.V EN VENDOMOIS : QUEL CONTEXTE ?

Vendôme se situe à environ 180 Km au sud ouest de Paris, et à environ 32 Km au nord ouest de Blois. La ville sera en 1990 à 40 minutes de Paris-Montparnasse par le T.G.V (au lieu de 2 h 15 mn par l'autorail actuel ou 2 h par la route). Le contexte global semble favorable :

- Un dynamisme démographique certain :

Globalement, la population de l'agglomération de Vendôme a augmenté constamment dans la dernière guerre, même si l'on constate une baisse entre la dernière période intercensitaire. Vendôme comme beaucoup d'autres villes, a vu durant ces dernières années, le centre-ville se vider. Mais cette évolution est compensée par l'augmentation de la population dans les communes périphériques de l'agglomération. Vendôme en 1982 avait 17 593 habitants et l'agglomération 21 609. Le nombre de permis de construire accordés durant les 6 dernières années illustre le dynamisme récent de la ville : on obtient un taux moyen de 37 permis pour 1000 habitants, alors que toutes les autres agglomérations voisines ont toutes un taux inférieur.

- Une situation de l'emploi plutôt favorable :

Le taux d'activité est de 47,1 % pour l'ensemble de trois communes de l'agglomération. Le taux de chômage concernant l'ensemble du bassin d'emploi de Vendôme : 7,8 % est nettement inférieur à la moyenne régionale (9,3 %), et à la moyenne nationale (10,4 %). Parmi les actifs ayant un emploi, l'agglomération dispose d'un secteur secondaire bien développé tandis que le secteur tertiaire y est relativement sous-représenté (47,5 % : moins que dans

les autres agglomérations comparables). Cette tendance tend cependant à se renverser progressivement depuis ces dernières années.

Compte tenu de son importance, Vendôme présente un éventail large et presque complet des activités tertiaires (la qualité peut se substituer à la quantité).

L'agglomération Vendômoise montre donc un dynamisme démographique modéré mais stable, et une situation de l'emploi globalement favorable.

Jusqu'à présent, la plupart des entreprises industrielles se sont implantées ou développées dans l'une ou l'autre des deux zones d'activités créées par la ville :

- La zone nord comprenant 35 Ha, 23 entreprises et plus de 2 000 emplois, est totalement occupée. Cette zone bien intégrée dans l'ensemble urbain, offre des liaisons faciles avec Le Mans (D.957), mais les liaisons avec la N.10 (Tours, Chartres), et la D.957 (Blois), sont assez peu aisées.

- La zone sud, bien desservie par la rocade s'étend sur 32 Ha, elle accueille 4 entreprises et environ 900 emplois. Une zone artisanale la jouxte qui comprend une douzaine d'entreprises artisanales ou commerciales représentant une certaine d'emplois. Des extensions sont prévues pour ces deux zones, quasiment pleines.

Sources : Etude de faisabilité : "Vendôme et le T.G.V. Quelles structures d'accueil pour les activités tertiaires ?" APEAC, Avril 1988.

LORSQUE LE T.G.V PASSE.....

Un projet d'aménagement pour Vendôme en vue de l'arrivée du T.G.V en 1990.

L'arrivée du T.G.V : "Ce formidable événement est ressenti comme une chance extraordinaire que les responsables locaux et départementaux, politiques et socio-économiques, ne veulent pas laisser passer. Aussi, depuis plusieurs mois s'est engagée une réflexion multisectorielle afin de déceler les actions à concevoir et les infrastructures d'accompagnement à projeter. Les enjeux sont importants et la volonté locale affirmée." C'est en ces termes que M. A. FLEURY, Secrétaire Général du Comité d'Action Economique du Loir-et-

"Les différents types actuels de localisation des activités, (décrits précédemment), correspondent pour la plupart à des politiques passées du développement industriel, ou à des opportunités foncières. Dans le nouveau contexte qui se précise avec l'arrivée du TGV, une nouvelle logique d'aménagement s'impose, comme le prouve le projet du parc technologique en cours de lancement.

D'ailleurs, le POS approuvé en 1984, et actuellement en cours de révision, devrait prendre en compte avec plus de vigueur cette nouvelle donne du TGV." Le problème posé en ces termes fait bien ressentir les choses, et souligne l'importance d'études préalables qui permettent de clarifier l'ensemble des données.

Les données du problème : la prise de conscience:

Ainsi, si le parc d'activités technologiques se situe dans ce nouveau contexte lié au TGV, sa conception semble cependant manquer d'originalité

ainsi (et surtout) que d'articulation avec le centre ville, voire avec l'ensemble de l'agglomération. Il se présente comme une Zone Industrielle classique "spécialisée", même s'il fait référence à la notion de technopôle, très à la mode actuellement. Conçu avant de connaître l'arrivée du TGV et son arrêt à Vendôme, il ne correspond plus véritablement, aux nouvelles données introduites par celui-ci. Le problème majeur est l'éloignement par rapport à la ville.

"L'arrivée du TGV nécessite, si l'on veut bénéficier des retombées économiques espérées, la mise en place d'une "nouvelle stratégie de développement". Cette stratégie ne peut être que volontariste, car l'arrivée du TGV ne constitue pas en soi un facteur suffisant de développement et peut avoir même des conséquences négatives".

Le parc technologique comprend une surface de 140 ha. L'aménagement est pris en charge par le syndicat intercommunal créé à cet effet, qui a décidé d'avoir recours à la procédure de ZAD (Zone d'Aménagement Différé). Il a lancé une étude pour

définir une stratégie de développement et d'aménagement de cette zone. **La coordination et la bonne entente entre les partenaires devrait constituer un facteur majeur de réussite.**

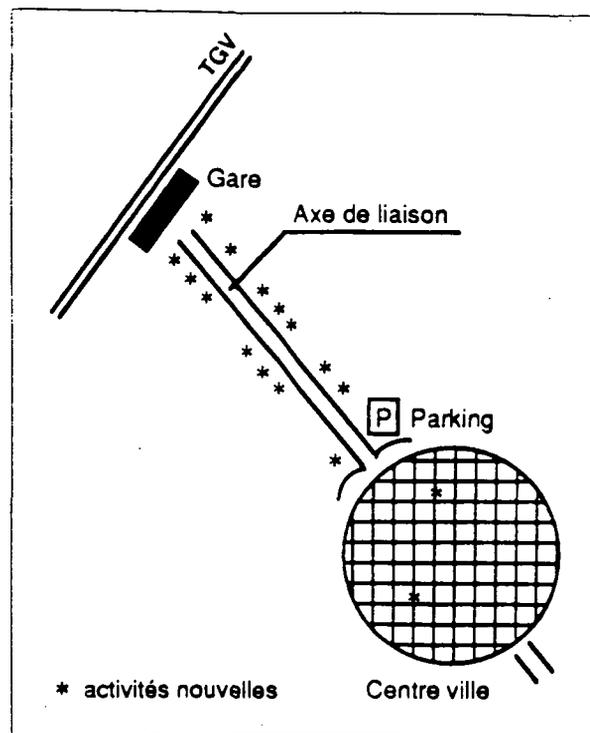
En ce qui concerne le projet de création d'un ensemble de bureaux et de logements dans le quartier "Rochambeau", situé en plein centre historique de Vendôme, il semble plus particulièrement voué à accueillir des activités tertiaires de prestige. Ce programme préalablement établi, tout comme le parc technologique, ne tient pas assez compte des retombées du TGV : l'accès n'est pas facile, passant par la voirie urbaine actuelle et déjà saturée à certains endroits.

On constate donc que les problèmes étaient bien posés : le TGV seul ne suffira pas, il faut entamer un programme d'action d'accompagnement. Seule une étude fine du contexte global du vendômois permettrait de tirer ses conclusions. En effet, le programme concernant le centre ville et le parc d'activités technologiques étant déjà enclenchés par ailleurs, les élus locaux auraient très bien pu se contenter de cet état de fait. Cela n'a pas été le cas, ils ont parfaitement compris que l'arrivée du TGV signifiait une redistribution du jeu, et par conséquent, l'ensemble des données étaient à revoir et à pondérer avec ce nouvel élément.

Le problème majeur réside dans le manque de bonnes liaisons entre la ville et la future gare TGV. Si une réponse satisfaisante n'est pas apportée, le développement risque de se faire soit en dehors de la ville (entraînant une urbanisation diffuse par effet de polarisation), soit ce qui serait encore plus grave, pas du tout.

Les réponses proposées :

" **La création d'un axe privilégié de développement urbain reliant la gare TGV et le centre ville.** Cette action consiste à " créer un boulevard, sorte de "trait d'union" entre la gare TGV et le centre



Ce boulevard permettrait une circulation automobile importante, et serait renforcé à chacune de ses extrémités, par un parking suffisamment dimensionné, notamment à proximité du centre piétonnier de Vendôme. De plus, il serait doublé par un transport en site propre, reliant la gare TGV et les principaux points stratégiques rencontrés et le centre de Vendôme, voire au-delà. **Au long de ce boulevard, des terrains et bâtiments devraient être mis à la disposition des entreprises. Des conditions avantageuses, notamment fiscales, pourraient être envisagées.** Des activités de toutes sortes pourraient s'y développer : commerces, équipements de loisirs, usines "propres", logements, hôtels près de la gare, etc...

Cette structure de liaison d'accueil, véritable artère urbaine, entre la gare TGV et le coeur de la cité, serait sans doute de nature à créer les conditions optimales favorisant le développement économique de Vendôme."

Cette étude conclue donc à la nécessité de réaliser un tel axe comme étant la meilleure solution possible, et ce, dans des délais rendus relativement tendus par le calendrier du TGV.

Source : "Vendôme et le TGV. Quelles structures d'ac-

**VENDÔME PREND LE TRAIN DU
DEVELOPPEMENT.**

La farouche résolution des élus locaux.

"Si Vendôme souffre, selon une enquête récente auprès des entreprises parisiennes, d'une image de ville qui semble "endormie", la réalisation d'un tel projet contribuerait à mieux la faire connaître en tant que ville dynamique qui bouge et qui s'organise en fonction du TGV. "

Tels sont les objectifs de ce programme d'action d'accompagnement. Il est bien sûr encore trop tôt pour savoir si les résultats seront à la mesure des ambitions. Cependant il faut souligner le fait que les problèmes sont dès le départ bien posés, ce qui constitue déjà une bonne base. Il ne faut malgré tout pas se leurrer : la bataille contre l'attraction de l'agglomération parisienne sera rude, l'enthousiasme des élus locaux est bénéfique et doit être encouragé, mais rien n'est gagné d'avance.

STRASBOURG :
LE BAS-RHIN

LE PORT FLUVIAL DE STRASBOURG: LE CHOIX DE LA DIVERSIFICATION ET DE LA PLURIMODALITE.

Le choix de la plurimodalité des transports mis à la disposition des professionnels, c'est aussi le bon moyen de redonner un second souffle à des trafics fluviaux en déclin. Le Port Autonome de Strasbourg est le bon exemple d'une reconversion réussie qui a su jouer la carte de la diversification. Si la construction du Centre Eurofret Strasbourg en 1980, n'a pas empêché le trafic portuaire de traverser une période de crise comme l'ensemble des autres ports, il lui a cependant permis de s'en sortir mieux et plus vite que ses concurrents.

UN BILAN POSITIF POUR CES DEUX DERNIERES ANNEES :

Rapport d'activité du Port Autonome de Strasbourg.

Dans un contexte de crise globale depuis 1982, le port de Strasbourg n'y a pas échappé. Cependant, dès 1986, le rapport annuel d'activité titrait : "Année de reprise pour le trafic Rhénan". L'introduction était la suivante : "Pour le Port Autonome de Strasbourg, 1986 aura été l'année de la reprise puisqu'il peut annoncer un trafic Rhénan de 10 654 386 T, en augmentation de 12,9 % par rapport au trafic de 1985 (9 433 120 T). Certains courants de marchandises affichent leurs meilleurs résultats depuis les 10 ou 20 dernières années, d'autres font même de 1986 l'année des records".

- Augmentation de 10,2 % des exportations de graviers (6 517 267 T), à 80 % vers l'Allemagne et vers les Pays-Bas et la Belgique.

- Année record pour les importations de produits pétroliers avec une augmentation de 65 % par rapport à 1985 (839 774 T).

- Alors que dans d'autres ports les céréales marquent une tendance à la baisse, à Strasbourg il faut remonter aux années 60 pour trouver des résultats supérieurs à ceux de 1986. Plus 14 % avec 323 650 T. On peut expliquer cela par la politique de sensibilisation menée auprès des agriculteurs soulignant les avantages qu'offre le transport par le Rhin.

- Année record en ce qui concerne l'arrivée de produits chimiques : + 41,6 % (147 921 T).

- De même pour les machines, véhicules et objets manufacturés : + 13,4 % (62 089 T). Surtout le trafic de colis lourds et encombrants, et celui des conteneurs : cela récompense les efforts d'aména-

gement menés dans le domaine du transport par conteneurs (+ 16,3 % par rapport à 1985).

- Matériaux de construction : + 12 % (50456 T).

- Minerais et déchets pour la métallurgie : + 47,6 % (27 953 T).

- Engrais : + 119,9 % (12 130 T).

- Bois : + 10,1 % (9 392 T).

- Denrées alimentaires et fourrages en baisse : - 6,3 % (169 808 T).

- Combustibles minéraux solides : baisse de - 27,5 % (119 325 T).

- Produits métallurgiques : - 3,6 % (36 222 T).

- Trafic canal : + 48,6 % (224 458 T).

- Trafic Fer : - 9,3 % (1 298 358 T).

- Services touristiques : 334 171 passagers à bord des 6 vedettes du Port Autonome contre 312 827 en 1985.

- Emploi de 12859 personnes en 1986, soit environ 10 % de la population active de l'agglomération strasbourgeoise.

Pour 1987 cette remontée s'est globalement confirmée malgré de mauvaises conditions d'ensemble, et le rapport d'activité titrait : "Grâce aux hydrocarbures et à l'agro-alimentaire le port de Strasbourg reprend la deuxième place sur le Rhin."

Sources : Rapports d'activité du Port Autonome de Strasbourg.

D'UN PORT FLUVIAL VERS UN CENTRE PLURIMODAL.

Le Port Autonome de Strasbourg : ou comment tirer le meilleur parti d'une situation privilégiée.

Dans les ports fluviaux, les trafics par voie d'eau ne constituent plus le seul critère de prospérité. Cette évolution due aux modifications de l'environnement économique, a conduit très tôt les responsables du Port Autonome de Strasbourg à réorienter leur établissement vers une fonction de port terrestre et de plate-forme de distribution avec tout ce que cela comporte comme ser-

Pourquoi cette réorientation ? Il est en effet nécessaire de connaître le contexte qui a généré cette évolution. Il faut savoir que le trafic routier à Strasbourg était mal organisé, même s'il existait un centre routier : Eurostop Relais ; ce dernier était trop petit et ne répondait plus aux besoins. Tandis que sur le port, on trouvait les sociétés de camionnage mais il n'y avait pas d'organisation coordonnée entre elles.

Le centre EUROFRET/STRASBOURG est né de la prise de conscience par les responsables locaux, d'un certain nombre d'insuffisances qui, s'il n'y avait pas été remédié, auraient remis en cause le rôle traditionnel de "cité des échanges" joué par la métropole alsacienne. A l'origine de cette prise de conscience les syndicats de transporteurs qui se sont rassemblés au sein d'une association afin de faire passer le message (la nécessité de remédier au manque de structures adaptées) auprès des organismes concernés. Il s'agissait en l'occurrence de la Chambre de Commerce et d'Industrie et du Port Autonome de Strasbourg. Dès 1972, s'est mise en

place une réflexion concernant ces problèmes. Il se trouvait que le Port Autonome possédait une réserve de terrain de 110 ha, destinée il y a une vingtaine d'années à l'implantation de l'industrie lourde, qui entre temps s'est délocalisée.

Si cette réalisation a pris forme tout naturellement dans les emprises du port de Strasbourg (à proximité de la ville mais hors d'atteinte de ses contraintes), c'est parce qu'à Strasbourg, le port est le point de rencontre, le carrefour de l'ensemble des voies de communication. **Le site déterminé, une étude globale a été lancée et réalisée par un organisme mandaté par la commune de Strasbourg (SITRAM). Pour financer l'ensemble des ouvrages, un effort important a été consenti par les collectivités locales, organismes publics et professionnels.**

Le financement s'est réparti comme suit :

- La communauté urbaine a assuré la maîtrise d'ouvrage des infrastructures (parking et voirie interne), dont la première tranche s'élève à environ 7,8 MF. (Le Port Autonome a loué à titre gratuit à la communauté urbaine un terrain de 10 ha pour la construction de ces parkings).

- Le département du Bas-Rhin a apporté sa contribution à hauteur de 40 % et la région Alsace à hauteur de 20 %.

- Pour assumer la maîtrise d'ouvrage des superstructures d'accueil (hôtel, restaurant, BRF : Bureau Régional de Fret), une société civile immobilière a été constituée entre la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin, à raison de 5 % des parts ; l'Association Nationale pour l'Etude et la Réalisation de Centres Routiers (ANCR), à raison de 33 % des parts ; et la SERS, à raison de 62 % des parts.

- L'Etat a apporté une contribution à la construction de l'ensemble sous forme d'une subvention du Ministère des Transports. La communauté urbaine de Strasbourg et le département du Bas-Rhin, ont assuré l'opération de leur soutien, en garantissant, chacun pour moitié, les parts prises par la SERS.

Le montant des investissements correspondant aux bâtiments d'accueil s'élève à 11 MF.

Le Port Autonome quant à lui, de par les obligations que lui impose son statut juridique, a pris en charge tous les investissements de superstructures donnant lieu à des redevances d'utilisation.

Les structures mises en place :

EUROFRET est installé dans la partie sud du port. Il se situe à peu de distance du Pont de l'Europe et à proximité immédiate du deuxième ouvrage de franchissement du Rhin prévu au sud de l'agglomération strasbourgeoise. Le Pont de l'Europe est d'ors et déjà relié par voie rapide à l'autoroute Hambourg-Francfort-Bâle. Le second ouvrage assurera notamment la liaison directe entre les réseaux autoroutiers allemand et français, une liaison existant par ailleurs entre la partie sud du port et les réseaux routier et autoroutier français. **Il faut insister sur le caractère plurimodal du centre EUROFRET.** Cela n'a pas constitué une révolution, car le Port Autonome de Strasbourg avait

l'habitude de travailler au niveau plurimodal dans ses entrepôts, mais le fait que le port soit le point de rencontre de l'ensemble des voies de transport (voie fluviale, route, chemin de fer), est apparu comme fondamental pour les investisseurs.

Les nouvelles structures bénéficient également de la proximité du terminal à conteneurs et à colis lourds qui existait avant le centre routier. Grâce à l'ensemble des équipements mis à sa disposition, EUROFRET a constitué en France la **première plate-forme réunissant une gare routière et une gare ferroviaire dans un port fluvial desservi par une puissante voie d'eau.**

S'étendant sur une première phase de 42 ha, dont l'extension est dès maintenant envisagée, il est découpé en trois parties :

- **La zone d'accueil :** sur environ 10ha, elle regroupe toutes les installations nécessaires pour **satisfaire sur place à tous les besoins professionnels et matériels des transporteurs.** S'y trouvent un hôtel, un bar-restaurant, de vastes aires de stationnement gratuit (90 poids lourds peuvent actuellement y stationner, extensible à 330 places), une station-service, ainsi que le Bureau Régional de Fret Routier Alsace/Franche-Comté. Un centre commercial et des bureaux publics et privés y seront aussi construits, notamment à l'usage des transitaires.

- **La zone d'entreposage** occupe une vingtaine d'hectares. Elle comprend des entrepôts-bureaux destinés aux entreprises de transport, de transit, de groupage et de messageries de toutes dimensions. Cette zone illustre particulièrement bien les tendances actuelles du port de Strasbourg : faciliter les manutentions, transbordements, stockage, groupage et dégroupage, réexpédition, transit et passage en douane de toutes marchandises emballées ou non, **et ce quels que soient les modes de transport,** (les marchandises en

vrac étant traitées en d'autres installations spécialisées du port).

- La zone de distribution et d'activités diverses d'environ 12 hectares est destinée à accueillir notamment des entreprises de branches complémentaires de celles directement liées au service des transports.

En l'espace de 5 ans, 80 000 m² d'entrepôts sur le site du port ont été construits, sur les 130 000 à 140 000 m² construits pour l'ensemble de l'agglomération strabourgeoise. Il est important de souligner cette réussite, s'est heurtée à de sérieuses difficultés au départ. Ainsi le Port Autonome a-t-il été conduit dans un premier temps de mettre en place un entrepôt à ses frais, pour enclencher le processus de construction. Le centre EUROFRET présentait certes de avantages majeurs, mais aussi, l'in-

convénient de la cherté du terrain, comme toute structure lourde et récente.

Selon le Port Autonome, plus de 700 emplois ont été créés sur le site, outre les relocalisations. Ces créations d'emplois sont surtout liées à l'installation sur le site de sociétés étrangères. Mais on trouve tout aussi bien de grosses entreprises que de petites et les multinationales côtoient les transporteurs locaux.

Le Centre EUROFRET est l'illustration même du redéploiement d'un port traditionnel vers des trafics nobles et des frets riches, sans pour autant renier en quoi que ce soit sa fonction première.

Sources : Revue Navigation Ports et Industrie n° 2 du 25.01.83 ; 20 du 25.11.83 ; 4 du 25.02.84 ; 19 du 25.11.84. Ainsi que d'un numéro spécial de la revue Transport Evol.

Ce que l'on peut en conclure-

LE CENTRE EUROFRET : LORSQUE RESTRUCTURATION RIME AVEC DYNAMISME.

Le Port Autonome de Strasbourg a le vent en poupe. Les responsables locaux et les gestionnaires du port ont su saisir l'occasion qui se présentait à eux et répondre de la meilleure façon possible à la demande locale en développant le caractère plurimodal de leurs activités. Ils sont actuellement particulièrement bien placés pour répondre aux nouvelles dimensions que prendra notre économie dans le cadre de l'Europe.

ROSCOFF :
NORD
FINISTERE

EN PHASE AVEC
LE PLAN ROUTIER
BRETON :
LE PORT DE
ROSCOFF /
BLOSCON.

La construction du port de Roscoff / Bloscon a eu le feu vert en même temps que le plan routier breton. Si la construction de ces axes à quatre voies n'était pas une condition nécessaire à la mise en service de ce port, conçu au départ pour accueillir un trafic marchandises, elle a permis le développement d'une activité parallèle : le trafic passager. Globalement bien reliée à l'ensemble du réseau routier national la Bretagne et le port de Roscoff / Bloscon ont vu leurs échanges considérablement facilités. Ces différents aménagements ont permis d'insuffler un nouveau dynamisme à un canton côtier qui souffrait de la désaffection globale du public pour la côte bretonne ces vingt dernières années.

QUELQUES DONNEES GENERALES :

Roscoff dans son contexte.

Roscoff est une petite ville côtière du Nord - Finistère, appartenant au canton de St Pol de Léon. (Roscoff s'étend sur 619 Ha, seulement). Sa population après avoir régressé régulièrement depuis 1954, semble vouloir remonter quelque peu ces dernières années. (1982 : 3 787 habitants, soit une hausse de 1,4 % entre 1975 et 1982 ; contre une baisse de 2,7 % entre 1968 et 1975). Cependant le solde naturel reste négatif, Roscoff comprenant 19,6% de personnes âgées de plus de 65 ans. L'importance des retraités est un phénomène commun à beaucoup de villes côtières, offrant des intérêts touristiques. Roscoff est traditionnellement réputé pour ses centres de thalassothérapie. C'est une activité qui s'était fortement développée à la fin du siècle dernier et au début du 20^{ème}, du temps où la côte Bretonne était encore un endroit très prisé. Elle a connu ensuite une grave crise, mais elle semble aujourd'hui reprendre une nouvelle vigueur. C'est à Roscoff qu'ont été mises au point les techniques modernes de la thalassothérapie. A la suite de cela s'est tout naturellement développé à Roscoff un secteur d'activité paramédical ou médical. Ainsi trouve-t-on : une clinique privée (qui emploie environ 150 personnes), deux centres de thalassothérapie (qui emploient environ 40 personnes), une maison de repos pour dames et un centre pour enfants atteints de maladies graves.

Il faut noter également l'importance du secteur touristique avec 16 hôtels qui représentent une capacité d'accueil de 2261 chambres. La qualité d'ensemble est plutôt élevée : six hôtels de trois étoiles

FONCIER	
Superficie communale : (Ha)	
ROSCOFF	619
Superficie possédée par la commune	
ROSCOFF	45
DEMOGRAPHIE	
Population en 1982	
ROSCOFF	3787
Evolution entre 75 & 82 en %	
ROSCOFF	+ 1,7 %
GROUPES D'AGE (%) (1982)	
De 0 à 19 ans	26,3 %
De 20 à 64 ans	54 %
De 65 et plus	19,6 %
POP. ACTIVE DE ROSCOFF (1982)	
Agriculteurs exploitants	6,2 %
Artisans, commerçants, chefs d'entrep.	4,8 %
Cadres, prof. intellectuelles sup.	1,9 %
Professions intermédiaires	4,9 %
Employés	8,6 %
Ouvriers	12,5 %
Retraités	18,2 %
Autres personnes sans activité prof.	42,8 %

Source : " les communes du canton de St Pol " SEMENF Société d'économie Mixte du Nord - Finistère; SINF Syndicat Intercommunal du Nord - Finistère.

et trois de quatre (auxquels il faut ajouter 500 chambres d'hôtes). On trouve également 22 restaurants, dont 17 dits de " restauration traditionnelle ", deux " typique " et trois " rapide ".

Roscoff n'est pas relié de manière directe aux voies express du plan routier breton, on y accède par une petite départementale à 2 voies, sinueuse et dangereuse depuis que les activités portuaires se sont dé-

veloppées, (ce qui entraîne une circulation de camions accrue ainsi que d'autocars pour le trafic passager). Cependant les conseillers généraux militent pour obtenir la mise à quatre voies de cet axe.

Roscoff possède deux ports : un en centre ville, port de plaisance et de pêche dont un projet d'agrandissement est actuellement soumis aux conseillers municipaux, ainsi qu'un autre, en dehors des em-

prises de la ville, qui accueille un trafic marchandises et un trafic passagers. Il faut d'ailleurs mentionner à cette occasion la criée de Roscoff, ouverte ces derniers mois et qui permet de commercialiser les produits de la pêche locale. Cette activité développée sous l'influence du maire, M. Michel Morvan, est en plein essor.

D'UN TRAFIC MARCHANDISES A UN TRAFIC PASSAGERS : Histoire d'une mutation.

Pourquoi un second port à Roscoff, petite ville de la côte bretonne ? Tout simplement parce que le premier ne permettait pas d'accueillir d'autres bateaux que les plaisanciers et les bateaux de pêche, tandis que les maraîchers avaient besoin d'un mode de transport rapide et efficace pour " inonder " la Grande - Bretagne via Plymouth, de leurs primeurs. C'est donc des producteurs qu'est

Le projet a pris naissance en 1964, après que l'idée de l'utilité d'un port en eau profonde se soit peu à peu imposée auprès des responsables politiques et économiques de la région morlaisienne.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix réalise une étude de faisabilité qui préconise l'adoption du système Roll-On / Roll-Off. Le projet est soumis au comité interministériel d'aménagement du territoire (C.I.A.T) et reçoit son accord en

même temps que le programme du plan routier breton (9 octobre 1968). L'idée étant partie des producteurs légumiers, il était clair a priori que cet aménagement était économiquement fondé. Le site le plus propice et celui qui fut retenu est celui de Blocon, d'où le nom de ce port : Roscoff Blocon.

Les travaux ont débuté en 1970 et le terminal-ferry a été achevé en 1972. C'est à l'origine par navires-routiers que l'on pensait acheminer les récoltes légumières du Nord - Finistère. L'originalité

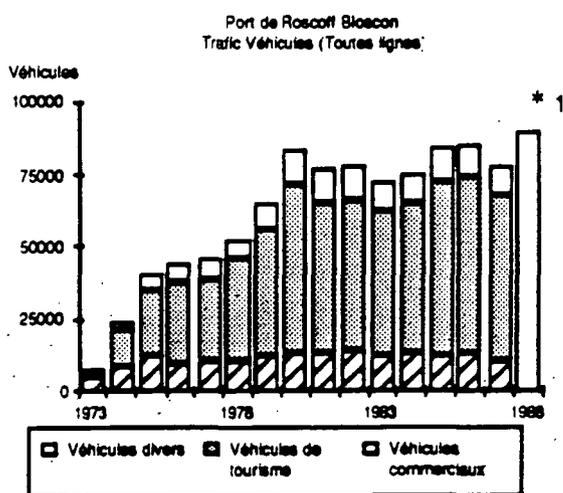
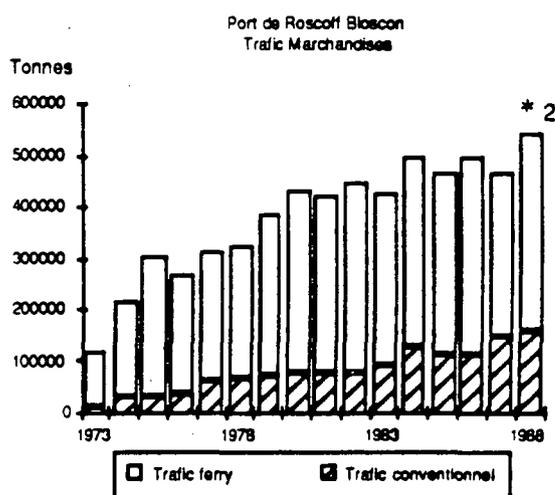
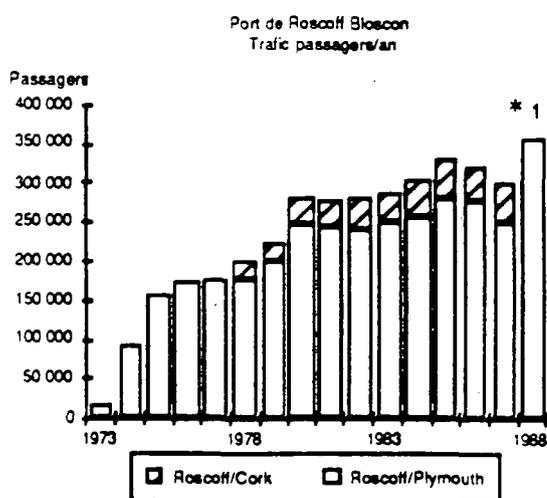
de ce port réside surtout dans le fait que, conçu au départ pour accueillir un trafic marchandise il réalise actuellement le gros de son chiffre d'affaires grâce au trafic passager. Ce qui a permis cette évolution c'est bien évidemment le fait que le port était prévu pour les navires-routiers, qui transportent des passagers mais aussi des marchandises. S'il s'était agi de cargos, la même évolution aurait posé plus de problèmes. La compagnie Brittany Ferries a été créée à la fin de l'année 1972. Dès le 2 janvier 1973 s'effectuait une rotation régulière entre Roscoff et Plymouth. Là encore, après étude du marché, les responsables locaux se sont aperçu qu'il existait une possibilité de développement du trafic voyageurs. Ils ont fait appel à un ensemble de sociétés qui étaient trop exigeantes quant à leur implantation sur le site de Bloscon. C'est pourquoi, la société Brittany Ferries a été créée par des "gens du pays" à la fin de l'année 1972. Elle a d'ailleurs son siège social sur le site même ce qui représente environ 250 emplois. Elle exploite deux lignes régulières Roscoff / Plymouth, vers l'Angleterre et Roscoff / Cork vers l'Irlande.

C'est la Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix qui assure l'exploitation et la gestion du port, devenu en 1984 dans le cadre de la décentralisation, un port départemental.

Quoique manquant de place, (il faut faire reculer la falaise à chaque fois que l'on veut agrandir les infrastructures), le port de Roscoff - Bloscon s'est peu à peu agrandi pour supporter l'évolution croissante des trafics.

En 1974, c'est la création de la gare maritime pour accueillir le trafic passagers qui commençait à augmenter nettement ;

1978 : la construction d'un quai de 120 m de long ainsi que l'aménagement de 4 ha supplémentaires de terre-pleins pour traiter le trafic des marchandises par cargos ;



* 1 Total estimation

* 2 Estimation par secteur

Sources : Pour les graphiques : Bilan d'activité du port de Roscoff Bloscon.

Journal communal, brochure promotionnelle du port Roscoff Bloscon.

1980 : suite à la tempête de décembre 1978, amélioration de la protection du port par la mise en place d'un cordon d'enrochements ;

1983 : agrandissement et rénovation de la gare maritime conçue désormais pour recevoir jusqu'à 500.000 passagers par an ;

1986 : un hangar de stockage bord à quai de 1 200 m² permet de faire de nouveaux trafics de vracs solides.

1987 : Allongement du môle, déroctage de la zone d'évitage ; remplacement de l'ancienne passerelle par une plus importante de 70 m de long à deux voies de circulation, afin d'accueillir de nouveaux car-ferries capables de transporter 1800 à 2000 passagers, 30 camions et 200 véhicules de tourisme (ou 80 camions ou 500 véhicules de tourisme).

Il faut souligner que 80 à 85 % du chiffre d'affaires sont réalisés grâce au trafic passagers. C'est un trafic saisonnier concentré essentiellement sur deux mois de l'année. La clientèle est composée environ aux deux tiers d'Anglais et seulement un tiers de Français. Cette clientèle ne reste pas sur place la plupart du temps, c'est pourquoi **Brittany Ferries a développé un service intégré qui offre la possibilité de réserver des chambres d'hôtels ou voire même des locations ainsi que des circuits touristiques.**

Les investissements ont été pris en charge à un peu plus de 50 % par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix, et le reste par la région et le département.

On compte environ une centaine d'emplois durant la saison sur le site même du port, et il est difficile de déterminer le nombre d'emplois induits.

En effet un certain nombre de transporteurs effectuent des transactions par le port de Roscoff / Bloscon, mais ils n'y ont pas leurs sièges sociaux. On est en droit de supposer que la présence de ce port leur a permis de développer leurs activités mais dans

quelle mesure, et combien d'emplois en ont découverts ? Difficile à savoir. Ce qui est sûr, c'est que ce port marche bien, comme en témoignent les chiffres de trafic des graphiques de la page précédente.

L'implantation de sociétés sur le site même du port s'est faite assez tardivement. En fait seulement depuis environ 2 ans. (A part Brittany Ferries bien évidemment). Autrement dit plus de 15 ans après sa création. Les acteurs locaux se trouvent confrontés à un sérieux problème de place, mais grâce à l'action du maire de Roscoff, les choses ont bougé ces dernières années. En effet, une réserve foncière était constituée, mais au titre de ZAD. La municipalité l'a fait passer dans le cadre d'une phase active : une ZAC. Depuis s'y sont implantées un certain nombre d'activités liées au tourisme tout d'abord : un Bar restauration rapide, une boîte de nuit, une banque (ouverte l'été). Au niveau industriel, on trouve un sablier qui assure un trafic de quelques 100000 tonnes par an par cargos, mais ne représente que deux emplois ; et plus récemment, la construction d'ateliers relais, pour une société construisant des casiers pour la pêche, notamment. Le problème se pose actuellement de l'implantation, probable, d'une société d'élevage de saumons, dont la production est singulièrement en déficit en France, alors que la consommation ne cesse d'augmenter. Ces activités souvent en rapport avec la pêche se sont développées grâce à l'action parallèle menée dans le vieux port de Roscoff pour développer l'activité pêcherie dans la région. C'est depuis que cette action a été mise en place que se sont mises en place ces activités sur le site du port de Bloscon. **Là encore, on constate que lorsque il y a un regroupement des bonnes volontés, en l'occurrence : la CCI gestionnaire et la municipalité, les résultats sont bien meilleurs, les moyens mis en oeuvre étant plus importants.**

**UNE NOUVELLE CROISSANCE POUR LE
PORT DE ROSCOFF / BLOSCON :**

Le développement des activités industrielles.

Le port de Roscoff se porte bien. Construit à l'origine pour accueillir un trafic marchandises, il a vu se développer grâce à la société Brittany Ferries, le trafic passagers, qui représente aujourd'hui entre 80 et 85 % de son chiffre d'affaires. Quoique implanté sur un site peu favorable aux extensions (à cause des falaises), il a vu également ces deux dernières années se développer des activités industrielles orientées vers la pêche. Cela grâce à l'action complémentaire de la municipalité de Roscoff. Là encore, on constate que la mobilisation des forces permet d'enregistrer de meilleurs résultats.

UN EXEMPLE A NE PAS SUIVRE :

Les difficultés de la gestion locale liées aux grandes infrastructures de transport.

Pour des raisons évidentes, nous ne citerons pas le nom de la commune concernée. Nous l'appellerons X. Cette ville a bénéficié directement de la réalisation d'une importante infrastructure routière.

L'infrastructure en question, qui fait partie d'un réseau d'une assez large envergure, a été mise en service vers le milieu des années 1970. Le cas de X est typique du fait que les effets économiques bénéfiques que l'on attend des grandes infrastructures ne se produisent pas spontanément : il ne faut pas attendre de miracle.

Quelle que soit la taille des enjeux, les problèmes de valorisation d'une infrastructure de transport ne se posent pas a priori d'une façon simple. La décentralisation, en dispersant une grande partie des décisions à prendre entre les communes, désormais libres de toute tutelles impérative, n'a pas simplifié les choses.

Il apparaît à l'examen - à posteriori - de ce qui s'est passé à X, que la cause souvent déterminante de l'échec, ou de résultats non satisfaisants, est le manque de leader. Le leader au niveau local mène concrètement l'action, il a un rôle de véritable " 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 que cette personne ait une

action dynamique et soit la garantie de la cohérence.

La ville de X ne manque pas de personnalités fortes, mais leurs préoccupations premières ne portaient pas sur le développement local. Ainsi les édiles ont plutôt subi les impacts économiques qui n'ont pas manqué de se produire après la mise en service de la nouvelle infrastructure routière, et qui ainsi n'ont pu être intégrés dans une politique cohérente, sans le recul et sans l'idée d'ensemble, qui aurait été nécessaire ; ce manque de politique directive semble bien avoir abouti finalement à une impasse.

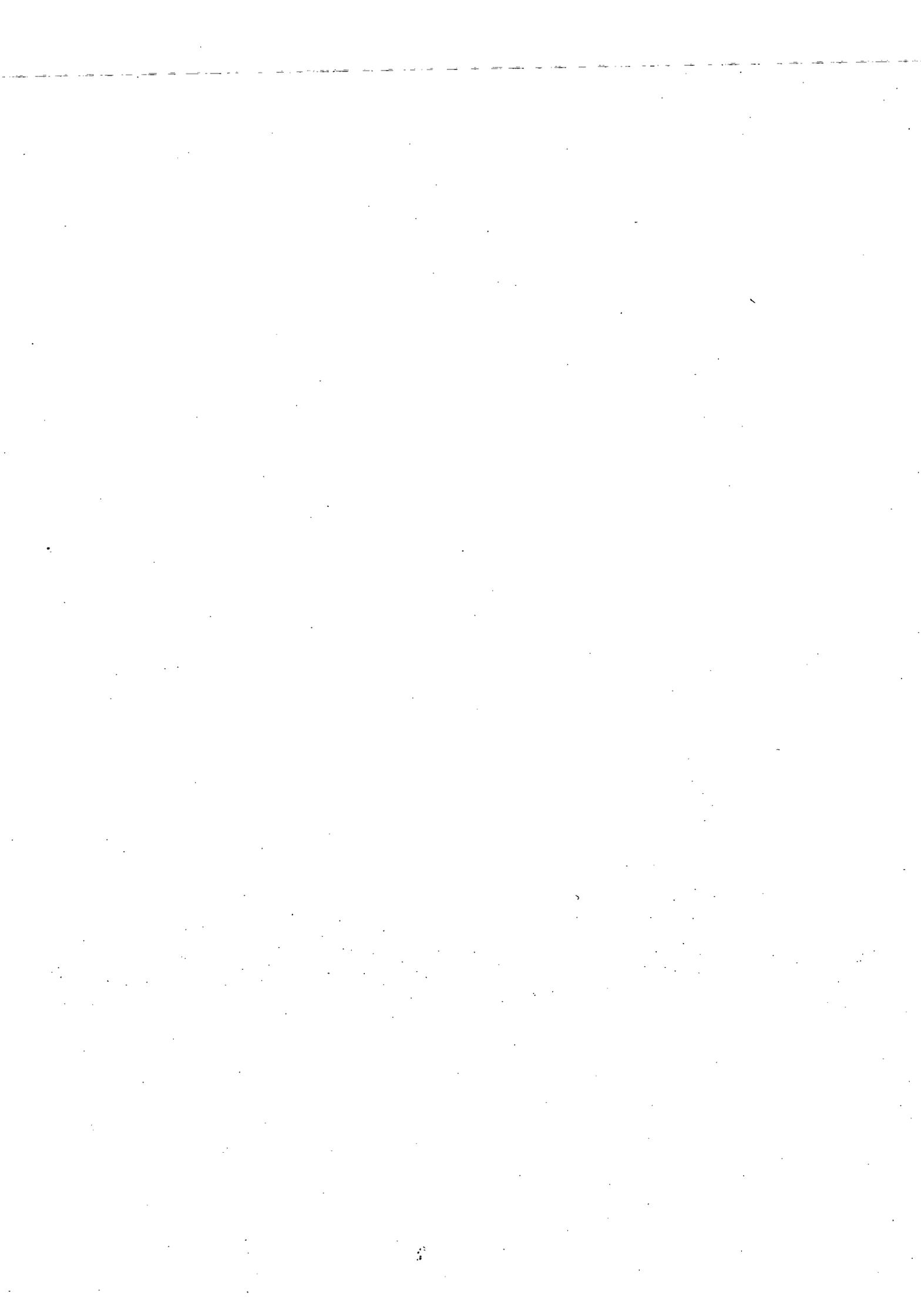
La ville de X appartient à un ensemble de plusieurs communes très voisines qui, en l'absence pourtant de toute divergence politicienne, n'ont cessé de mener vis à vis du développement local des politiques concurrentes : c'était à qui attirera le plus d'entreprises sur des zones d'activités dispersées, à grands coups de rabais sur le foncier.

Querelles de paroisses, politiques de clochers l'ont emporté sur la logique d'un syndicat intercommunal, pourtant constitué depuis longtemps.

D'autre part, ce qui s'est passé à X et dans les communes voisines en ce qui concerne le développe-

ANNEXE 3

LES EFFETS DIRECTS DES AUTOROUTES : FISCALITE ET EMPLOI.



1. EMPLOIS LIES A LA CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE.

Le coût d'un kilomètre d'autoroute en rase campagne est d'environ 20 à 25 millions de francs, dont 75 % reviennent aux entreprises de travaux publics, 25 % aux autres entreprises (ingénierie, bâtiment, électricité, électronique ...). Les coûts se décomposent de la manière suivante :

- consommations intermédiaires : 45 % (produits pétroliers, matériaux de construction, minerais, matériel mécanique et électrique, bois, services marchands aux entreprises, transport ...)

- Valeur ajoutée : 55 % , dont salaires: 30 %

charges : 15 %

impôts, résultats bruts après impôt : 10 %.

Le chantier mobilise environ 500 à 600 personnes, pour une portion standard de trente km d'autoroute à 2 fois 2 voies, soit 20 personnes au kilomètre, pendant 2 ans à 2 ans et demi, ou encore 2 personnes par million de franc investi.

Une large part de cette activité , tant en terme financier qu'en nombre d'emplois, revient aux entreprises locales. Il est difficile d'établir un taux moyen de la part des entreprises locales : en effet, celui-ci dépend largement des capacités de réponse des entreprises locales à un chantier exceptionnel tel que celui d'une autoroute : ce taux était de 35 % pour l'A71 dans l'Allier, de 30% pour l'A26 en Picardie, et de 80 % pour certaines portions près de Lille. Il s'agissait là d'un taux exceptionnellement élevé ; un ordre de grandeur moyen est de 50 %.

2. LES EMPLOIS CREEES PAR L'EXPLOITATION D'UNE AUTOROUTE.

1 . Par la société concessionnaire :

L'exploitation de l'autoroute représente environ 2 emplois par km d'autoroute, mais avec une importante variation (entre 1,5 et 2,5) suivant qu'il s'agit d'une autoroute très fréquentée ou peu fréquentée (les emplois saisonniers sont ramenés en moyenne annuelle). La répartition est la suivante :

- péage : 50 % (1 emploi par km)
- Entretien : 35 % (0,5 emploi par km)
- autres : 15 % (0,3 emploi par km)

Ces emplois ne sont pas répartis linéairement : les emplois péagers sont concentrés aux gares de péage . Pour les emplois d'entretien , il existe un centre d'entretien tous les 60 km environ ; les emplois centraux sont concentrés dans les directions régionales ou au siège des sociétés d'Autoroute . Les responsables locaux peuvent avoir une influence pour faciliter l'embauche de personnel local.

Il convient de rajouter à ces chiffres les emplois de Gendarmerie, environ 0,5 emploi par km, mais qui ne correspondent pas totalement à des créations d'emploi mais pour une large part à des transferts d'emplois publics.

2. Par les sociétés sous-concessionnaires.

Il s'agit des restaurants, hôtels, stations services, desservant l'autoroute : environ 1 à 2 emplois créés par kilomètre.

Retenons donc les chiffres suivants : entre 3 et 5 emplois créés par kilomètre d'autoroute.

2. LES RETOMBÉES FISCALES POUR LES COLLECTIVITÉS LOCALES.

Les voies de circulation des autoroutes concédées ainsi que les éléments annexes (aires de repos, gares de péage, centres d'entretien) sont soumis à la taxe professionnelle et évalués selon un barème forfaitaire.

Les centres d'entretien, les bâtiments abritant la direction d'exploitation sont évalués selon les méthodes de droit commun (comparaison ou appréciation directe).

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

Les bases d'imposition sont les suivantes (*) :

- Voie de circulation : évaluation en fonction de la longueur de chacune des voies de circulation de l'Autoroute, des échangeurs et des bretelles d'accès. La valeur locative est de 31 Franc par mètre de voie, soit 125 000 pour un km d'autoroute à 4 voies.

- aires de repos et de service : parking, zone d'élargissement des gares de péage : évaluation en fonction de la superficie portant un revêtement . La base d'imposition est de 4 francs au kilomètre.

- gare de péage : part fixe : 17850 Francs
part variable. : 7652 francs par voie de gare de péage.

Les taux d'imposition sont variables et fixés par les collectivités (département, communes, région).

(*) : Ces chiffres ne concernent ni les centres d'entretien, ni les bâtiments de direction de la société concessionnaire, ni les sous-concessionnaires.

REFERENCES 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) SEDES (HAYERE - HANROT - LE GALL) "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 - octobre 1977.

(2b) SEDES (HANROT - LE GALL) "La place des autoroutes dans la localisation des activités - l'autoroute A7 entre Lyon et Marseille" - juillet 1980.

(2c) Institut des Etudes Economiques de l'Université de Lyon II (BONNAFOUS - DARSY - PLASSARD "Détection des effets structurants de l'autoroute A7 sur la section Vienne - Bollène" - novembre 1973.

(2d) M. DELAYGUE - "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" - Rapport présenté à la 4ème table ronde de la C.E.M.T. - oct. 69.

(3) Notes de la Direction des Routes - "Image et vécu de l'autoroute A10 à Saintes : de la gestion du projet à sa mise en oeuvre" et "Observatoire Economique A 10 - RN10 en Poitou-Charentes ; première synthèse".

(4) CETE de l'Ouest - "Incidences socio-économiques de l'aménagement de l'autoroute A 11 en Sarthe" - Juin 1987.

(5) Institut des Etudes Economiques de l'Université de Lyon II (BONNAFOUS-PATIER MARQUE-PLASSARD) "Les effets de l'autoroute sur Chambéry" - mai 1979

(6) C.E.T.E de Lyon - "Observatoire économique de l'autoroute A72 Clermont-Ferrand -

Saint-Etienne - rapport d'activité 1985" - juin 1986

(7) C.E.T.E. de l'Ouest - "Incidences socio-économiques de l'aménagement de l'autoroute A81 en Mayenne" - Avril 1986.

(8) S.E.T.R.A. / S.E.M.A. - "Etude des effets économiques indirects des investissements routiers et autoroutiers" - août 1976 - mai 1978.

(9) Synthèse de l'étude de J. BARBIER, P.H. BOVY, F.L. PERRET, L. VEUVE " Etude des effets de l'autoroute Genève - Lausanne douze ans après sa mise en service" 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) 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 sur "l'impact des systèmes de transport sur le développement régional illustré par des études de cas" du Dr. SCHULZ-TRIEGLAFF (R.F.A.)

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

(11b) F. Plassard - "Les autoroutes et le développement régional" - 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 études réalisées de 1950 à 1973).

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

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

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

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

(14) Synthèse, insérée dans le rapport SEDES "La place des autoroutes dans la localisation des activités - l'autoroute A7 entre Lyon et Marseille", du "Report of the Advisory Committee on Trunk Road Assessment" (Commission présidée par Sir George LEITH) paru en 1977.

(15) Conférence européenne des Ministres responsables de l'Aménagement du Territoire, 2ème session (25-27 septembre 1973) - "Les effets de l'infrastructure des communications sur le développement régional" - 3ème rapport : "Impact économique du Severn Bridge, étude de cas". (extrait d'un rapport "The Economic Consequences of the 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) Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (C.E.T.E.) de Lyon - "Impact du T.G.V. Mâcon-Loché"- 1984.

(16b) C.E.T.E. de Lyon - "T.G.V. Neige et séjours sports d'hiver dans les Alpes du nord"- 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) Laboratoire d'Economie des Tranports de l'Université de Lyon II (M-A. BUISSON) - " Effets indirects du T.G.V. et transformations du tertiaire supérieur en Rhône-Alpes" - décembre 1986.

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

(17b) MM. HIROTA et IWATA (Ministère japonais des transports) - "Impact du Shinkansen" (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) Institut de Recherche des Transports (Mme M. GUILBAUT) - "Polyvalence de la voie d'eau - Les effets économiques induits par l'aménagement d'une voie d'eau" - février 1977. (résumé des résultats d'une enquête menée par le C.E.R.L.I.C.).

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

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

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

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

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

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

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

(24c) F. PLASSARD - "Les autoroutes et le développement régional" - 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'Europe 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 Baispiel einer in der Vergauchenheit gelauten Strecke" - 1972.

AUTRES REFERENCES

(A)F. Plassard - "Les autoroutes et le développement régional" - Chap. II, p. 55 sqq.- 1977.

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

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

(D)Conférence Européenne des Ministres des Transports - Table Ronde 25 (14-15 mars 1974) - "Impact des Investissements infrastructurels sur le développement industriel" - 1975.

(E) Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes/SEMA - "Etude des effets économiques indirects des investissements routiers et autoroutiers" - 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) OEST/TER/GARONOR Engineering - "Centres de stockage distribution (plates-formes à caractère public), motifs de création, activités, impact" - Paris 1985.

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

