

## LA VALORISATION ECONOMIQUE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : QUELQUES EXEMPLES.

Georges GAC - Véronique CHETANEAU.

Les décideurs locaux attendent beaucoup de l'extension des réseaux de transport autoroutiers et TGV 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.

Dans le cadre d'un groupe de travail du Conseil Général des Ponts et Chaussées, l'O.E.S.T. a mené en collaboration avec la D.A.T.A.R. une réflexion sur la valorisation économique des grandes infrastructures de transport, à l'intention des décideurs locaux. Cette étude propose des recommandations sur des démarches possibles pour la valorisation des infrastructures, et des suggestions sur les actions qu'il est possible de mettre en oeuvre, qui ont été résumées dans une précédente note de synthèse (Février 89) ainsi que de nombreux exemples.

Ce second article présente quelques exemples diversifiés de valorisation des infrastructures, réussie ou ratée...

Le rapport d'études est disponible à l'O.E.S.T. au prix de 100 francs. (136 pages).

### **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.

### **«Les Ruralies» : une aire de repos «pas comme les autres.»**

Les responsables locaux de Poitou-Charentes et de Vendée ont souhaité valoriser le patrimoine de leurs régions à partir de l'autoroute. La solution retenue n'est a priori pas très originale : faire une vitrine régionale sur une aire de repos de l'A10 à la hauteur de Niort... Mais quelle vitrine ! Ils ont construit une véritable «aire-village» qui propose une gamme de services diversifiée et s'assure une clientèle régulière.

Dès 1980, avant la mise en service de l'autoroute, a été créée une association chargée d'étudier un projet de création de centre d'animation régional. Plusieurs projets ont été élaborés, grâce à une prise de conscience générale des responsables locaux et à une large concertation. Une fois le projet définitif retenu, une seconde association, regroupant collectivités locales, chambres consulaires, l'ASF (Société des autoroutes du Sud de la France) et d'autres établissements

concernés a été créée ; elle était chargée de la coordination, de la réalisation et de la gestion de cet ensemble. Chaque partenaire a gardé son autonomie de gestion et de décision.

L'aire des «Ruralies» assure la promotion de toutes les activités de la région, (activités agro-alimentaires, industrielles, artisanales, touristiques, culturelles...). Organisée autour d'une architecture soignée, on y trouve une vitrine de produits régionaux, un restaurant régional, un musée du machinisme agricole, un hôtel, un module publicitaire. on y accède des deux sens de l'autoroute, la collaboration de l'ASF ayant permis la réalisation d'un souterrain.

Cette réalisation est un succès commercial : 50 emplois ont été créés, le chiffre d'affaire progresse de 20 % par an.

### ***Un exemple à ne pas suivre ...***

La ville X et les communes environnantes ont bénéficié dans les années 70 de la réalisation d'une infrastructure autoroutière. Les responsables locaux n'ont cessé de mener vis-à-vis du développement local des politiques concurrentes.

L'absence de concertation, de «leader» qui aurait pu créer une dynamique, l'absence de prise de conscience de la nécessité de se doter d'une politique cohérente de valorisation de l'infrastructure a aboutit à des actions au coup par coup. C'était à qui attirerait le plus d'entreprises sur des zones d'activité dispersées à grands coups de rabais sur le foncier. Il a été excessivement fait appel aux finances locales ; cela a aboutit à un endettement excessif.

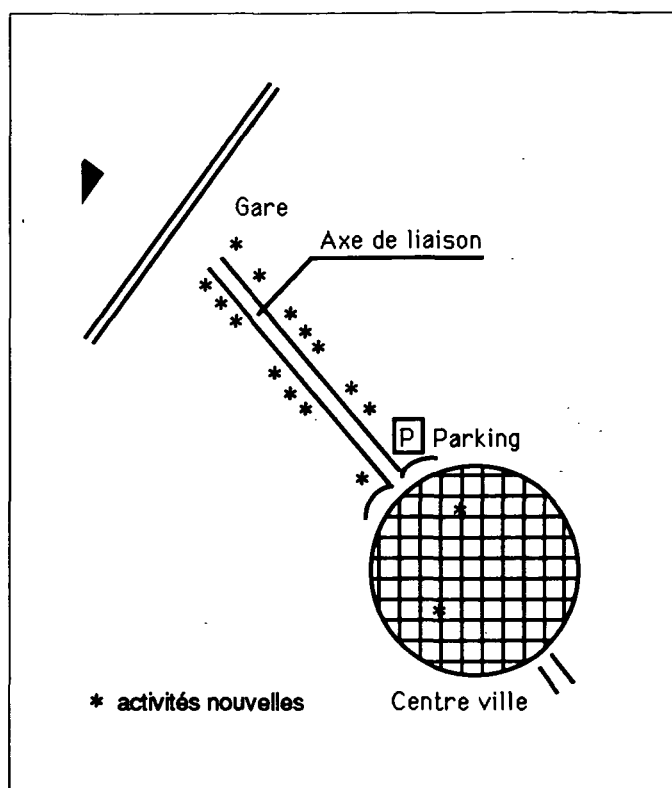
Aujourd'hui, ce sont les investisseurs privés qui font prévaloir leurs choix, la maîtrise foncière échappe aux communes. il en résulte de surcroît une certaine pollution «à l'américaine» du paysage à partir de l'infrastructure.

### ***La valorisation du TGV à Vendôme.***

Vendôme, ville de 20 000 habitants située à 180 km au Sud-Ouest de Paris, sera en 1990 à 40 minutes de Paris par TGV au lieu de 2 h 15 actuellement. Les responsables locaux ne veulent pas laisser passer cette chance : aussi une réflexion s'est engagée sur les actions à mettre en oeuvre.

L'arrivée du TGV nécessite la mise en place d'une nouvelle stratégie volontariste de développement. Le POS (Plan d'Occupation des Sois) approuvé en 1984 prévoyait la création d'un parc d'activités technologiques pour pallier à la saturation des zones d'activité existantes, ainsi que la création d'un ensemble de bureaux et de logements au centre-ville. Mais ces projets ne prenaient pas suffisamment en compte la nouvelle donne introduite par le TGV. Les élus ont complètement redistribué le jeu :

Le problème majeur résidant dans le manque de bonnes liaisons entre la ville et la future gare TGV, il est maintenant envisagé la création d'un axe privilégié de développement urbain reliant la gare TGV au centre-ville; Il serait équipé d'un parking à chaque extrémité. Au long de ce boulevard, des terrains et bâtiments devraient être mis à la disposition des entreprises, à condition fiscales avantageuses (voir graphique page suivante).



Il est bien sûr trop tôt pour savoir si les résultats seront à la mesure des ambitions. Le pari de Vendôme n'est pas gagné d'avance. Il faut cependant souligner que les problèmes sont dès le départ bien posés, ce qui constitue une bonne base.

**Un «point d'information routier» :  
l'aire de Montoir.**

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

Si au départ, seul le Syndicat de Saint-Nazaire a pris l'initiative du financement, aujourd'hui, plusieurs Syndicats d'Initiative de la région ont pris conscience de l'importance d'un tel outil de promotion et prennent en charge une partie du budget de fonctionnement. Depuis l'année dernière, un nouveau point d'information du même type a été ouvert près du Pont de Saint-Nazaire. C'est un lieu de passage important, et les touristes s'arrêtent volontiers pour visiter le pont, et sont ainsi enclins à prendre le temps de s'informer.

**Une desserte par  
autocar des sta-  
tions 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 ont été reprises en 1988.

### **Une stratégie de développement à long terme à Reims**

Le cas de Reims démontre l'intérêt de s'organiser longtemps à l'avance et de déterminer la stratégie avant même que l'infrastructure n'arrive pour tirer le meilleur parti des autoroutes.

La prise de conscience a eu lieu très tôt : dès 1963, les tracés des autoroutes A4 et A 26 étant définis, les élus locaux ont mis au point un programme de réservation foncière pour s'assurer une bonne maîtrise de l'avenir et notamment du coût du foncier. Ce programme prévoyait de vastes espaces autour des autoroutes, pour créer des zones industrielles. A partir de 1972, il y a eu convergence d'objectifs et de moyens entre la CCI et la municipalité. Cette bonne entente a été concrétisée par la création d'une association de promotion économique de Reims, où sont coordonnées les actions. La ville prend en charge tout ce qui concerne la voirie, l'habitat, les transports ; la CCI s'occupe de l'accueil des entreprises. Cette coopération s'est concrétisée par la création de zones d'activités qui représentent environ 10 000 emplois et depuis 1983 d'un centre routier bénéficiant d'une position privilégiée à un noeud autoroutier aux portes du marché européen.

Si au départ on a cru que l'autoroute renforcerait l'attraction parisienne, il n'en a pas été ainsi, grâce à cette politique « visionnaire » qui a permis de tirer bénéfice de l'infrastructure.

### **Les autoroutes 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 : 2,3 MF). ■

