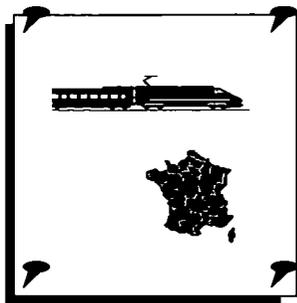


LES EFFETS DES TGV SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Yves HUART



Certains effets des TGV sur l'aménagement du territoire, entendu comme recouvrant le développement des agglomérations et régions et la hiérarchie des pôles urbains, peuvent être appréciés à partir des études de suivi qui ont été menées sur les TGV Sud-Est et Atlantique (cf. bibliographie in fine).

Ces études, basées sur des enquêtes sur des territoires nécessairement limités, ne permettent que de cerner des effets relativement concentrés. Les impacts plus diffus sur le développement régional devraient relever d'approches différentes, fondées sur des analyses statistiques (dont les premiers essais ne sont cependant guère concluants).

Une autre limite des études de suivi par enquêtes tient au problème de l'imputation des évolutions observées : quelle est l'incidence de l'amélioration des transports et quelle est celle du contexte économique général ou local? Autrement dit, que serait-il advenu des territoires étudiés si le TGV n'avait pas été mis en service?

Ces observations faites, il semble cependant possible de retirer des enquêtes effectuées un certain nombre d'enseignements que nous présentons ici. On ne traite pas des effets des TGV sur les transports (reports modaux, induction de trafic).

Un moteur de développement du quartier de la gare

Au-delà des restructurations de la voirie et des réseaux de transport collectif, urbains, départementaux et régionaux, l'arrivée du TGV dans une ville est souvent l'occasion du déclenchement d'une opération d'urbanisme sur le quartier de la gare.

Si, en effet, un bilan établi en 1986 pour les régions Bourgogne et Rhône-Alpes mentionnait que seul le quartier de La Part-Dieu à Lyon avait fait l'objet d'une opération immobilière, les réalisations achevées ou en cours se sont depuis lors multipliées (citons Le Mans, Tours et Saint-Pierre-des-Corps, Rennes, Poitiers, Nantes, Lille).

Les abords de la gare TGV sont devenus un enjeu fort pour les élus comme pour les opérateurs. Les premiers y voient l'occasion de moderniser un quartier un peu vieilli et font implanter, ou laissent implanter, par les seconds, commerces, bureaux, parfois équipements publics.

Ces programmes, généralement implantés à proximité immédiate de la gare, s'appuient sur la clientèle potentielle que les voyageurs TGV constituent pour certaines activités économiques, et aussi sur l'attrait que représente pour d'autres activités la facilité des déplacements interurbains conférée par une implantation proche de la gare TGV. Dans la foulée, les terrains proches de la gare sont plus ou moins valorisés, mais les effets sont négligeables au-delà de 500 mètres.

Le quartier «au-delà des voies», qui avait souvent périclité à cause de l'effet de coupure de la voie ferrée, se trouve fortement redynamisé lorsqu'il est favorisé par un nouvel accès à la gare et un aménagement qui permet d'enjamber le faisceau ferroviaire.

La localisation de la gare TGV en-dehors de la ville («gare-bis») ne décourage pas

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

les initiatives. Certes un développement autour d'une gare «dans le désert» n'est pas évident, mais certains atouts peuvent être exploités : environnement local (Vendôme), complexe de transport multi-modal (Roissy, Lyon-Satolas); et les terrains autour des gares-bis sont plus facilement disponibles et moins chers qu'en centre-ville.

Des effets sur les activités existantes...

Les activités existantes peuvent voir leur aire de marché s'élargir, mais en revanche l'arrivée du TGV peut favoriser la concurrence d'entreprises extérieures.

On peut penser que ce sont les plus forts qui bénéficient de la fusion de deux marchés jusque-là disjoints. Certaines considérations théoriques le laissent prévoir (cf. *note de synthèse OEST de septembre 1993 intitulée «L'aménagement du territoire : un défi croissant?»*), certaines études de suivi l'ont décelé dans le cas des autoroutes.

Dans le cas du TGV, les études sur ce point sont rares. Cependant, une recherche effectuée en 1985 - 1986 sur le tertiaire supérieur en Rhône-Alpes a montré que les activités d'études, conseils et assistance implantées à Lyon, loin d'être concurrencées victorieusement par leurs homologues de la capitale, avaient au contraire profité du TGV pour se risquer avec succès sur le marché parisien, en valorisant les compétences acquises sur des créneaux spécifiques répondant aux demandes des entreprises moyennes, demandes plus fréquentes en province. Ce développement s'est, il est vrai, parfois accompagné de la création d'agences ou antennes parisiennes, ce qui a limité l'effet favorable sur l'emploi en région lyonnaise et peut ultérieurement déboucher vers une délocalisation du siège à Paris, où le marché apparaîtrait plus porteur (une actualisation de l'étude serait intéressante pour voir si ce risque s'est confirmé).

...et sur les implantations nouvelles...

L'examen des activités existantes nous a fait aborder la question des implantations nouvelles. Ce n'est pas fortuit, les implantations nouvelles étant, dans le contexte économique actuel, plus souvent des délocalisations d'activités existantes que des créations ex nihilo.

C'est ainsi que les programmes de bureaux réalisés près des gares dont nous avons parlé précédemment intéressent parfois surtout les entreprises locales (exemples du Mans, de Tours et Saint-Pierre-des-Corps); l'intérêt pour l'économie de l'agglomération est alors limité (outre l'effet bénéfique sur le BTP) au cas d'entreprises qui avaient tendance à désinvestir localement. On observe parfois le même phénomène au niveau régional : transfert dans la «ville TGV» d'établissements situés ailleurs dans la région.

Mais on trouve aussi des créations ou transferts d'entreprises extérieures, parfois importants. Ce sont surtout des grandes villes qui en ont bénéficié : Lyon, Nantes, Rennes. On peut cependant citer quelques cas d'implantations dans des villes moyennes où l'impact du TGV semble avoir joué : Creusot-Automobile-Sport, Kodak à Chalon-sur-Saône.

En sens inverse, on constate des départs ou menaces de départ sur Paris.

...réels, mais modestes

Globalement, l'effet du TGV sur la création d'emplois reste limité. Les considérations suivantes peuvent expliquer cette relative modestie des effets constatés.

Tout d'abord, une nouvelle infrastructure ne peut mettre en valeur que des potentialités préexistantes des territoires desservis. D'autres facteurs s'ajoutent à la qualité de la desserte en transports dans les décisions de localisation des entreprises : potentiels de demande, qualification de la main d'oeuvre, services disponibles à proximité, existence de centres de recherche, environnement politique local, aides publiques et exonérations fiscales, disponibilités foncières, ...

La conjoncture le plus souvent maussade qui a régné depuis la mise en service du premier TGV a par ailleurs freiné les implantations nouvelles; en effet, si nombre

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

d'activités bénéficient au départ d'une certaine liberté de localisation, une fois l'investissement réalisé, les coûts de délocalisation, qui jouent en faveur du statu quo, sont spécialement pris en considération en période de stagnation.

En tout état de cause, les effets d'un investissement sur les localisations sont lents à se manifester et les TGV restent de création trop récente pour que les effets de long terme puissent ressortir.

Des effets sur le tourisme en groupes

Nous ne connaissons pas d'études récentes sur les effets des TGV sur les pratiques touristiques. Celles qui ont été faites sur le TGV Sud-Est quelques années après sa mise en service ont montré :

- le développement du tourisme réceptif de groupe, suite à la création de séjours et de circuits forfaitaires intégrant le TGV; les agences de voyages, les autocaristes, la restauration en ont bénéficié et la fréquentation de hauts lieux touristiques s'en est trouvée accrue; en matière d'hébergement, l'impact n'est guère sensible (il peut même être négatif dans la mesure où le TGV permet d'effectuer dans la journée un déplacement touristique qui exigeait précédemment une nuitée),

- une incidence marginale sur le comportement des touristes individuels ; une enquête a cependant montré un léger transfert vers les stations de sports d'hiver les mieux desservies (Massif des Aravis, secteur du Mont-Blanc) et une certaine augmentation de la fréquence des séjours de week-end,

- une progression du nombre de colloques, séminaires et congrès tenus dans les villes desservies,

- un rare développement des acquisitions de résidences secondaires (seul cas mis en évidence : Montbard).

Une déformation de la hiérarchie des villes

En déformant l'espace temps, le TGV modifie l'armature urbaine nationale. Les villes et régions desservies paraissent devoir bénéficier d'un avantage concurrentiel par rapport à celles qui ne sont pas accessibles par le TGV.

Les villes desservies bénéficient en tout cas d'une meilleure image que celles qui sont à l'écart. Le TGV est un argument publicitaire utilisé par les organismes chargés de promouvoir telle ville, tel département ou tel programme de bureaux.

Au-delà de l'image, on a vu précédemment que les espoirs de créations ou transferts d'activités extérieures se sont surtout concrétisés dans les grandes villes. On peut donc imaginer que le TGV conduira à une structuration de l'espace entre quelques pôles de croissance.

Le réseau TGV, largement centré sur Paris malgré la rocade d'interconnexion et les quelques lignes transversales prévues au schéma directeur, contribuera-t-il au renforcement de la centralité parisienne?

Le risque existe et se trouve corroboré par le transfert constaté de certains centres de décision de province à Paris. D'où la crainte exprimée par certains de voir le TGV contribuer à une limitation progressive des fonctions des autres villes principalement à des tâches d'exécution; les plus proches risqueraient même de devenir dans une certaine mesure des «villes-dortoirs» où logeraient nombre d'actifs travaillant à Paris mais la tarification peut ou non faciliter l'emprunt du TGV par les déplacements domicile-travail : cf. l'exemple du TGV-Nord.

On a vu cependant que des contre-exemples existent de développement d'activités provinciales de haut niveau. La congestion de la région parisienne peut aussi inciter certaines entreprises à profiter du TGV pour décentraliser certaines fonctions

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

tertiaires supérieures, dont les cadres pourraient résider en province tout en gardant la possibilité des contacts indispensables.

L'exemple du Japon, où Tokyo a pris une importance de plus en plus prépondérante par rapport à Osaka dans le domaine du tertiaire supérieur, montre que l'effet de polarisation a des chances de l'emporter nonobstant les liaisons ferroviaires à grande vitesse, si ce n'est en partie à cause d'elles.

Cependant, c'est dans un cadre européen qu'il faut désormais raisonner. Et le réseau européen des trains à grande vitesse devrait permettre une intensification des échanges intracommunautaires, ainsi que des modifications des stratégies d'implantation des sociétés. Certaines villes peuvent en profiter pour développer des synergies avec des agglomérations étrangères. Celles qui se trouveront à un noeud du réseau européen des trains à grande vitesse, telles Lille et Lyon, devraient être particulièrement concernées.

La nécessité de mesures d'accompagnement

Même si certains phénomènes gagneraient à être analysés avec un recul temporel important et si, de ce fait, certaines études anciennes mériteraient d'être actualisées dans le cadre d'un bilan du TGV Sud-Est plus de dix ans après sa mise en service, on peut tirer des études de suivi réalisées les conclusions suivantes.

Les effets du TGV sur l'aménagement du territoire constatés à ce jour sont en définitive d'ampleur limitée et ne vont pas toujours dans le sens que d'aucuns espèrent... ou redoutent.

Pour que ces effets soient véritablement sensibles et positifs, l'importance des mesures d'accompagnement mises en place à l'arrivée du TGV dans une ville est essentielle. Il peut s'agir de campagnes de promotion de l'image des territoires desservis, de mesures d'accueil des entreprises, de réalisations d'opérations d'urbanisme, de programmes de bureaux ou de zones d'activité de taille et de contenu adaptés aux potentialités, ... , de mise en place de produits touristiques, sans oublier l'amélioration des transports régionaux pour diffuser l'effet TGV. ■

BIBLIOGRAPHIE

- «Gares TGV et urbanisme - Etude sur neuf agglomérations des impacts d'une gare TGV» - Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme (Direction de l'architecture et de l'urbanisme - Direction des transports terrestres) - SNCF (Direction de l'aménagement - Service des nouvelles infrastructures et de la grande vitesse - Direction de la ligne nouvelle du TGV Méditerranée) / Cabinets TEN et Jaouen - décembre 1993.
- «TGV et aménagement du territoire - Un enjeu majeur pour le développement local» - Groupe TEN - Association européenne des villes TGV - Editions Syros Alternatives - Mai 1991.
- «Effets indirects du TGV et transformations du tertiaire supérieur en Rhône-Alpes» - Laboratoire d'économie des transports - décembre 1986.
- «Les effets socio-économiques du TGV en Bourgogne et Rhône-Alpes» - Datar - Inrets - Oest - SNCF / Laboratoire d'économie des transports - INTERALP - juin 1986.
- «Les effets du TGV sur les agglomérations du Centre et du Sud-Est» - Laboratoire d'économie des transports - juillet 1985.
- «TGV - neige et séjours sports d'hiver dans les Alpes du Nord» - Cete de Lyon - novembre 1984.