

LA VALORISATION ECONOMIQUE DES INFRASTRUCTURES : UN SUJET D'ACTUALITE.

Georges GAC

Les décisions prises récemment pour l'extension des réseaux de transport, (autoroutes, T.G.V.), vont apporter des améliorations significatives des conditions de desserte des villes et des régions françaises. Les décideurs locaux en attendent beaucoup 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 Ports et Chaussées, l'O.E.S.T. a mené une réflexion sur la valorisation économique des grandes infrastructures de transport, à l'intention des décideurs locaux. Le rapport d'études est disponible à l'O.E.S.T. au prix de 100 francs. (106 pages)

L'objectif :
proposer une approche du problème et des actions concrètes.

Cette réflexion s'appuie sur des recherches bibliographiques, sur des monographies, dont il est fait état dans une précédente note de synthèse, et sur le résultat d'une enquête menée, auprès de responsables locaux d'horizons divers, concernés par le passage d'une nouvelle infrastructure. Le questionnaire portait sur la démarche suivie localement pour valoriser l'infrastructure, sur les mesures d'accompagnement mises en oeuvre ou projetées, sur les effets attendus ou observés.

L'étude a pour objectif de proposer aux responsables locaux des recommandations sur les démarches possibles, pour leur permettre de valoriser concrètement une infrastructure de transport; de faire des suggestions sur les actions d'accompagnement qu'il est possible de mettre en oeuvre; d'illustrer ces propos par un certain nombre d'exemples significatifs.

Cette étude n'est pas un *guide directif*, montrant du doigt la marche à suivre, mais une sorte de *check-list* de l'ensemble des points sur lesquels il est possible de réfléchir et d'agir. Elle concerne tous les modes de transport.

La nécessité de valoriser les grandes infrastructures de transport.

Une idée reçue veut qu'une nouvelle offre de transport favorise automatiquement le développement des régions desservies, lui apportant richesse et prospérité. Cette hypothèse est par trop optimiste: le développement n'est pas automatique. Cependant des mesures d'accompagnement, judicieusement choisies, permettent de le faciliter: l'enquête a montré que 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.

La mise en oeuvre des mesures d'accompagnement : quelques suggestions.

Ce sont les élus des différentes Collectivités locales et les Chambres Consulaires, qui prennent le plus souvent les initiatives, mais pas exclusivement. Elles émanent aussi fréquemment de Comités d'Expansion, de Comités de Tourisme... Il est souhaitable que toute action fasse l'objet d'une *large concertation* entre les responsables locaux. Trop souvent, des mesures menées isolément échouent. Les opérations doivent être coordonnées dans une *stratégie collective de développement*, qui dépasse largement le cadre local de la commune et être spatialement cohérente. L'émiettement est la principale cause d'échec des mesures d'accompagnement. Un *réel effort d'entente doit être fait entre les acteurs*.

Les réponses au questionnaire ont permis de mettre en évidence l'importance de la ténacité des acteurs dans la recherche de résultats. Rien ne pourrait être plus dommageable qu'une attitude passive qui verrait se perdre le potentiel de richesse que représente l'infrastructure. Il convient que les actions soient précédées d'études préalables, établissant un *bilan de l'existant* et débouchant sur des *objectifs réalistes*, s'appuyant sur les *potentialités locales* et des études de marché (Trop souvent, des actions sont menées sans études préalables!). La réalisation d'actions d'accompagnement donne souvent lieu à la création d'organismes

spécifiques, qui permettent de gérer les opérations au sein d'une structure unique. Ils témoignent d'une volonté de coopération des acteurs et de coordination des projets, évitant sans doute des conflits partisans.

Quelles mesures d'accompagnement ?

Les mesures présentées ci-après ne constituent en rien une liste exhaustive . Il s'agit plutôt de points de repères parmi l'ensemble des actions possibles, suivant le type de région traversée et d'infrastructure, les potentialités locales. Les principales actions envisageables s'articulent autour de quelques grands axes.

L'action économique à destination des entreprises.

L'agrandissement , la création de zones d'activité sont des mesures souvent adoptées. L'amélioration de l'accessibilité est un atout pour attirer les entreprises, car elle permet d'améliorer les conditions de livraison, d'accroître les aires de marché (pour les infrastructures routières, portuaires et aéroportuaires essentiellement ; dans une moindre mesure pour les TGV).

Le degré d'intervention des responsables locaux est variable:

- Viabilisation des terrains : cette solution permet de satisfaire aux demandes des entreprises dans des délais très brefs.

- Réservation foncière sans viabilisation : cette méthode évite des investissements lourds pour lesquels il existe un risque qu'ils restent sous-utilisés.

- Construction d'équipements, de locaux, ensuite loués ou vendus.

La construction de zones d'activité ne suffit cependant pas : certaines mesures d'accueil peuvent favoriser l'arrivée de nouvelles entreprises :

- La promotion des installations, des atouts de la région, de l'infrastructure (publicité, mailing auprès des entreprises).

- La commercialisation des investissements.

- La qualité de l'accueil des hommes.

- Des aides financières et fiscales pour les entreprises.

Le tourisme et les loisirs.

Plusieurs types d'opérations ont déjà été réalisés ou sont projetés.

- Augmentation de la capacité hôtelière et de restauration.

- Construction de relais touristiques, de centres d'information, d'aires d'accueil au bord des routes ou autoroutes, des boutiques de produits régionaux.

- Développement du tourisme rural, du tourisme réceptif, du tourisme de groupe ; création de produits touristiques de week-end (adapté en particulier pour le TGV).

- Mise en place de signalisation touristique cohérente.

- Diverses opérations : aménagement de plans d'eau, d'installations fluviales...

Les opérations immobilières, l'aménagement urbain.

Elles sont généralement liées à la valorisation du TGV. L'arrivée du TGV est perçue comme l'occasion de «revigorer» le centre, le quartier de la gare :

- Agrandissement ou modernisation de gares 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 (immeubles de bureau, de commerces, d'équipements, de logements...)

L'amélioration des conditions de transport.

-La réalisation d'infrastructures de rabattement, qui peut permettre d'améliorer l'accès à l'infrastructure principale et donc diffuser plus largement ses effets.

- La modification de services locaux de voyageurs : création ou modernisation de gares routières à proximité des gares ferroviaires, réorganisation des lignes de transport urbain, création de navettes entre les gares nouvelles et le centre ville ...

- La réalisation plate-formes de marchandises, de centres routiers...

Afin d'illustrer ces propos, dans une prochaine note de synthèse, nous détaillerons les actions menées dans une dizaine de cas significatifs■