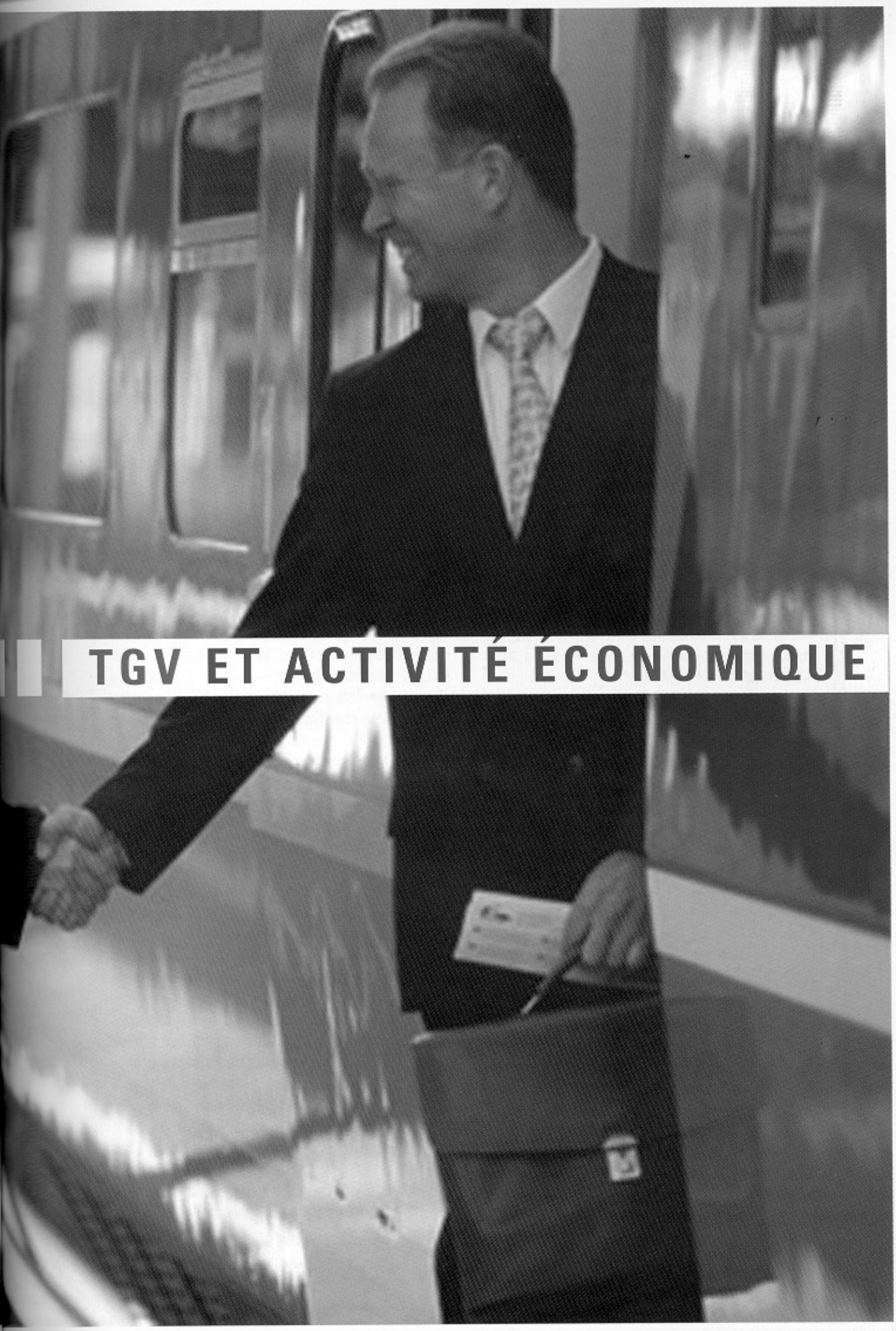


TGV ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

TGV ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Ce chapitre traite de la relation controversée entre l'implantation du TGV et l'attrait des activités économiques. Traditionnellement, celle-ci a été considérée d'une façon hautement déterministe, en supposant que l'investissement infrastructurel était une condition suffisante pour le développement économique et en décrivant les futurs « effets » du TGV sans évaluer excessivement d'autres conditionnements primordiaux comme les ressources territoriales endogènes, les tendances économiques préexistantes ou l'organisation des acteurs territoriaux. Les effets étaient divisés entre directs – à court terme – et indirects – à moyen et long terme –. Les premiers se réfèrent aux changements dans la mobilité des personnes, l'activité dans les gares, les attentes de la ville, et les deuxièmes traitent des changements dans la structure socio-économique et la structuration urbaine. Dans les derniers temps, la tendance est de relativiser le pouvoir de transformation du TGV, en particulier en référence aux effets indirects, à travers une considération plus complexe du binôme infrastructure-transformation du territoire.

À partir de l'étude des conséquences socio-économiques des lignes TGV en fonctionnement – comme celle du TGV Sud-Est entre Paris et Lyon – certaines considérations ont été extraites. En premier lieu, des transformations sont observées à court terme dans certains secteurs très sensibles aux changements d'accessibilité et de trafic que suppose une nouvelle gare. Des secteurs comme l'hôtellerie ou la restauration subissent des changements directs, qui peuvent être positifs (une plus grande affluence) ou négatifs (moins de nuitées). L'accessibilité affecte également l'élargissement du marché de travail – en particulier des secteurs qualifiés –, et peut comporter des améliorations (une plus grande offre pour les travailleurs) ou des aggravations (une plus grande concurrence). En deuxième lieu, certaines conséquences sont observées dans les structures économiques et urbaines, mais elles ne sont pas systématiques. C'est à dire que ces changements – sur le marché immobilier, dans le développement du secteur tertiaire, dans l'attraction des entreprises – qui sont observés dans certaines villes, ne sont pas observés dans d'autres, ou bien ils sont observés à des degrés très divers. En termes de localisation, le TGV n'implique pas de nouvelles règles, surtout dans le secteur industriel, mais il peut supposer un fonctionnement entrepreneurial plus efficace, en particulier dans certains secteurs comme les services hautement qualifiés. Par conséquent, le nouvel ouvrage peut permettre aux entreprises de conserver la même localisation, mais en modifiant les fonctions des différents établissements grâce aux nouvelles formes de mobilité. Tout ceci n'empêche pas que, si les conditions adéquates sont présentes, des changements économiques significatifs se produiront, coïncidant avec l'implantation du TGV mais, quoi qu'il en soit, ils ne sont pas généralisables.

Dans le cadre du projet INTERREG III qui est présenté, nous avons étudié, entre autres thématiques, les conséquences du TGV dans l'économie de six villes intermédiaires européennes : Avignon, Le Mans, Mannheim, Nîmes, Utrecht et Saragosse . Dans les résultats de la recherche, dont une synthèse est présentée ci-après, nous pouvons observer quels secteurs économiques ont été favorisés après l'arrivée du TGV et – ce qui est peut-être plus intéressant – quels sont les secteurs qui sont renforcés pour chaque ville.

En premier lieu, la typologie des secteurs économiques qui sont dynamisés concerne, en général, les plus qualifiés, avec le plus de valeur ajoutée, qui sont perçus comme de possibles spécialisations de futur, spécialisations qui essaient d'accéder à des fonctions plus élevées dans la hiérarchie territoriale des villes. Il s'agit d'activités comme la tenue de congrès et de salons, le secteur tertiaire avancé et financier, le commerce et les loisirs, la recherche et la formation (enseignement supérieur et spécialisé, parcs scientifiques et technologiques), le tourisme et la culture ou la logistique. Ce sont des secteurs qui ont en commun la tertiarisation de l'économie, en particulier dans les domaines rattachés à la société de l'information et le divertissement.

En deuxième lieu, nous observons une dynamique de localisation des activités économiques avec plusieurs aspects possibles. Le TGV peut contribuer à attirer des activités, à maintenir celles qui existaient déjà, à faciliter leur déloca-

1 L'étude est intitulée « Étude cadre du Train à Grande Vitesse dans la ville intermédiaire » et elle a été réalisée conjointement par les universités de Gênes, Lleida et Porto(Portugal) dans le cadre du projet Interreg « Évaluation de l'impact socioéconomique du train à grande vitesse (TGV) dans l'espace transfrontalier ».

lisation ou, simplement, n'avoir aucune incidence sur celles-ci. Dans le premier cas, nous trouvons de multiples exemples positifs d'attraction d'activités après l'ouverture du TGV, mais nous devons nous montrer prudents à l'heure de donner à cette corrélation un sens de causalité trop simple. Par exemple, dans le cas de Mannheim, des localisations importantes ont été observées, comme la compagnie Victoria, qui a fermé ses bureaux à Stuttgart, Francfort et Aschaffenburg, mais des entreprises financières ont également été délocalisées vers des villes importantes. Au Mans, l'attraction de nouvelles entreprises ou de travailleurs a été observée dans le secteur tertiaire avancé. Les nouvelles communications ont même permis d'éviter la délocalisation vers Paris d'entreprises de la ville en crise avant le TGV, comme Mutuelles du Mans Assurance (3 600 travailleurs). Mais le TGV n'a pas non plus évité au Mans la fuite d'importantes entreprises, comme Philips (1 200 travailleurs). Dans le secteur des Congrès, une dynamique similaire a été observée. Après l'ouverture du TGV, les assistants aux congrès ont augmenté dans beaucoup de villes comme Le Mans, Avignon ou Saragosse. Mais le fait de disposer d'un centre de congrès s'avère primordial, comme le démontre la stagnation de visiteurs à Nîmes. C'est à dire que la localisation des entreprises ne dépend pas directement et uniquement de la présence ou non du TGV, mais de la dynamique de chaque secteur et de l'existence d'équipements adéquats, en premier lieu. Les secteurs les plus dynamisés par le TGV sont analysés ci-après.

TENUE DE CONGRÈS ET DE SALONS. L'enjeu des villes pour augmenter la qualité et la quantité de congrès (ou séminaires, foires, événements, etc.) à partir du TGV est unanime dans tous les cas étudiés. La confiance des villes dans cette activité est telle qu'elles n'hésitent pas à situer, toutes, très près de la gare un équipement à cette fin. La dynamique de l'activité de congrès par rapport au TGV semble être positive, à condition qu'il existe les équipements nécessaires (centres de congrès, hôtels, etc.), une accessibilité adéquate et une gestion volontariste. Au Mans, par exemple, les visiteurs de congrès ont augmenté à partir de l'arrivée de TGV et de l'implantation du Palais des Congrès près de la gare (70% des congressistes arrivent en TGV). À Saragosse, les premiers succès sont également constatés avec la croissance, depuis 2004, des assistants aux symposiums. Mais à Nîmes, par contre, les visiteurs aux congrès n'ont pas augmenté, sûrement pour l'absence, encore, du Palais des Congrès prévu.

SECTEUR TERTIAIRE AVANCÉ ET FINANCES. Le développement de ce secteur à haute valeur ajoutée est souhaité par la totalité des villes étudiées, mais la capacité d'attraction des entreprises semble être en rapport avec une situation de centralité ou de proximité à une aire ou une région métropolitaine bien développée. Ainsi, des villes comme Utrecht ou Mannheim partent d'une situation géographique privilégiée, dans des corridors importants entre des grandes villes. Ces deux villes destinent de généreuses quantités de sol à la construction de bureaux à côté de la gare TGV, comme les 204 000 m2 d'Utrecht définis dans le Master Plan, ou les 90 000 m2 de bureaux prévus dans le Projet Mannheim 21. Le Mans est une autre ville qui semble être bien située pour héberger ces activités. Elle dispose de 65 000 m2 de bureaux là où il y avait d'anciennes industries, et des entreprises de haute technologie ont été localisées comme Smith and Nephew (matériel médical) ou GIE Sesam-Vitale (cartes médicales électroniques). Entre 1990 et 2000, les emplois à haut nive-

GARE DU MANS

au de qualification ont augmenté de plus de 50%. Un autre cas différent est représenté par Nîmes, qui n'a pas observé de changements en ce qui concerne le secteur tertiaire après l'arrivée du TGV. Les raisons de cette situation iraient dans deux sens : le futur centre d'affaires n'est pas encore en marche et l'offre de pôles d'activité avait déjà été définie et gérée des années en arrière dans l'agglomération, où il existait des entreprises consolidées en biotechnologie ou informatique et des équipements spécifiques.

COMMERCE ET LOISIRS. Les différentes villes misent sur le renforcement, à partir du TGV, de l'une de leurs fonctions déjà existantes et qui, en fait, définissent leur propre caractère urbain : l'activité commerciale et des loisirs qui, normalement, est concentrée dans le centre de la ville. Néanmoins, il y a certaines villes, comme Utrecht ou Mannheim, qui prennent le développement du commerce et des loisirs comme l'un des axes principaux à développer dans les abords de la gare (une tendance habituelle en Allemagne où il existe la volonté de recentraliser les espaces urbains en leur donnant un bon service de transport public). En Utrecht, il y a trente ans, l'un des premiers et des plus grands centres commerciaux d'Europe a été construit : le mall Hoog Catharijne, entre la gare et le centre historique. Les prévisions actuelles sont d'améliorer leur image et leur relation avec les espaces publics adjacents. Mannheim donne également de l'importance à ce secteur jusqu'au point de l'introduire dans la gare ou de consacrer 9 600 m2 au commerce ou 129 300 m2 aux loisirs dans un espace proche de la gare.

RECHERCHE ET FORMATION. Le renforcement de la formation spécialisée et des activités de recherche à haute valeur technologique, en créant des synergies entre un secteur productif spécialisé et les centres d'enseignement supérieur, est une autre coïncidence des villes étudiées. Dans le cas des villes françaises, des pôles technologiques sont envisagés, qui ne se trouvent pas dans les abords de la gare TGV, mais qui se servent de sa potentialité pour se développer. Avignon mise sur la spécialisation dans la recherche et l'enseignement agroalimentaire (Agroparc) et sur une « ville de la formation » à côté du TGV. Le Mans, après le TGV, a connu un essor quant au nombre des étudiants et des études universitaires, ainsi que la construction d'un pôle technologique au nord-ouest de la ville. Nîmes a créé un pôle de biotechnologies (BiotechNîmes) comme enjeu stratégique de la ville. Dans d'autres villes comme Manhheim, le renforcement du secteur a été envisagé à partir, par exemple, d'un « mille de sciences et services », de l'Université Polytechnique à l'Université de Mannheim.

TOURISME ET CULTURE. C'est une autre activité avec un développement généralisé, toujours en rapport avec la qualité des ressources touristiques ; bien que cela n'empêche pas que des villes avec des ressources plus modestes prétendent également d'augmenter leur attractivité. On espère que l'arrivée du TGV permettra d'accéder à un marché plus large et éloigné, et peut-être plus spécialisé. Un exemple est Avignon, qui dispose d'un patrimoine architectural, culturel et naturel très attractif, et où le TGV est vu comme une opportunité de promouvoir ces ressources, mais aussi d'en créer de nouvelles (tourisme fluvial) et d'augmenter sa capacité touristique (construction d'hôtels de 4 et 5 étoiles dans les abords de la gare TGV). Dans d'autre cas, s'il n'existe pas un grand potentiel touristique dans la ville, le TGV peut être mis à profit, comme à Mannheim, pour promouvoir les attraits touristiques de la région.

La dynamique touristique observée, après l'arrivée du TGV, semble suivre une double tendance sous une forme très commune : l'augmentation des visiteurs et la diminution des nuitées. Tout ceci est dû à l'amélioration des communications qui permettent, d'un côté, de faire des séjours plus courts et, de l'autre, d'attirer davantage de visiteurs grâce à la promotion touristique et à l'organisation d'événements d'une typologie touristique ou fériale. Par exemple, Saragosse, qui prévoit cette tendance, espère compenser le nombre plus réduit de nuitées à partir d'un plus grand nombre de visiteurs avec l'organisation d'événements, de foires, de congrès, de réunions d'affaires, etc., comme l'EXPO 2008. Un cas à part est constitué par Nîmes, où le TGV n'a eu aucun effet sur l'affluence touristique, ou a été plutôt négatif, avec une diminution des visiteurs ainsi que des places hôtelières. Ceci serait

dû à une tendance négative du secteur dans toute la région et à la spécialisation d'un type de tourisme estival peu utilisateur du train.

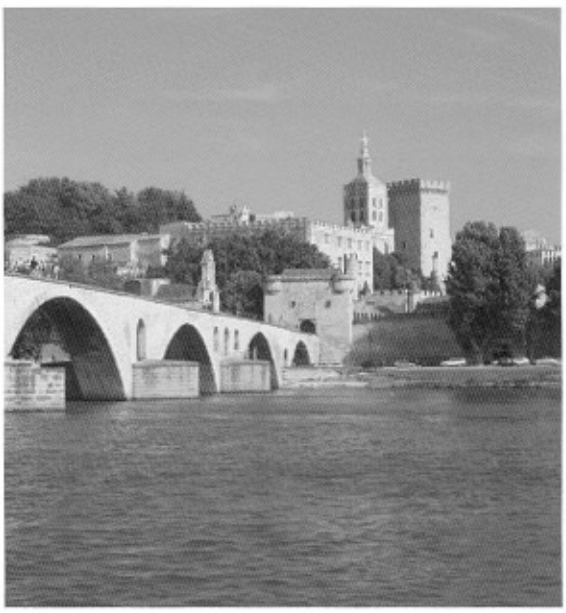
LOGISTIQUE. L'activation du secteur logistique à partir de l'implantation du TGV est très dissemblable entre les différentes villes étudiées. Elle se produit dans les villes qui misaient déjà sur ce secteur avant l'arrivée du train ou qui mettent à profit la nouvelle projectualité et sa situation territoriale pour renforcer des équipements et des services de cette nature. Un cas en est Avignon, situé dans le centre de l'Arc méditerranéen, qui destinera une bonne partie du quartier de la gare (Courtine) au développement de ces activités. À Nîmes, le secteur de la logistique a également été activé avec la création de trois plates-formes logistiques, puisque la future union TGV avec Barcelone est vue comme un facteur crucial pour le trafic des marchandises. Saragosse prétend tirer profit de sa situation barycentrique entre Madrid, Barcelone et le Pays Basque, à partir de la création de projets comme Pla-za.

En guise de conclusion sur les conséquences du TGV dans l'économie, une idée substantielle est posée : nous ne pouvons pas espérer que, uniquement avec l'arrivée du TGV, des bénéfices se produiront dans l'économie. Pour que ceci se produise, nous devons considérer le TGV comme un élément parmi d'autres – voire le plus distingué – dans le cadre d'une stratégie de ville.

La ville doit être préparée pour mettre à profit les opportunités qui sont offertes par la nouvelle accessibilité et l'image puissante du TGV, et elle doit prévoir aussi les menaces qui en sont dérivées, puisque le TGV peut attirer des activités mais peut également en soustraire. Néanmoins, le danger n'est pas dans l'exode ou dans l'attrait des activités – un aspect qui ne se produit presque jamais de façon abondante – mais aussi dans la perte d'une opportunité, d'un train qui mène la ville vers une nouvelle étape de développement, avec une plus grande capacité d'autonomie et de mise à profit de ses propres ressources, spécifiques.

Pour ce faire, une stratégie économique est nécessaire, fondée sur un projet de développement territorial et sur la réalité de quelques ressources, tangibles (comme l'existence, ou la prévision, des équipements nécessaires) et intangibles (comme la spécialisation économique traditionnelle de la ville). La stratégie doit compter sur la mobilisation des acteurs locaux, ainsi que sur l'analyse des tendances socioéconomiques au niveau local et régional.

Comme nous l'avons vu, les secteurs économiques les plus favorisés par les villes intermédiaires avec le TGV ont en commun la tertiarisation de l'économie, en particulier dans les domaines rattachés à la société de l'information et au divertissement. Cette tendance semble logique dans un contexte économique européen et global où les villes intermédiaires se sont vues forcées à lutter pour obtenir une situation supérieure dans la nouvelle hiérarchie territoriale. Il faut rappeler, néanmoins, que non seulement la concurrence mais aussi la coopération – réseaux de villes – peuvent permettre cet objectif. La coopération rend possible la véritable spécialisation de chaque ville dans quelques secteurs où elle est bien positionnée, sans avoir à se développer et se spécialiser dans tous les secteurs que nous avons décrits (congrès, tertiaire avancé, commerce et loisirs, recherche et formation, tourisme et culture, logistique). Dans ce cas, la spécialisation perdrait son sens et sa force.



PATRIMOINE ARCHITECTURAL D'AVIGNON