LE TGV ET LE TOURISME

L'IMPACT DU TGV DANS LA PROMOTION URBAINE

Dans les dernières années, la promotion et la diffusion des valeurs d'une ville, tant vers l'intérieur que vers l'extérieur, sont devenues l'une des priorités des politiques municipales. Les anciennes campagnes au caractère plus ou moins touristique ont laissé la place aux actions multisectorielles de plus en plus complexes. Dans ce contexte, la création d'une nouvelle gare à grande vitesse tend à être utilisée par les différentes villes comme un élément d'amélioration de leur image.

Le présent chapitre reprend les résultats dérivés de l'étude de sept villes moyennes européennes (entre 89 000 et 639 000 habitants) : les françaises Avignon, Nancy et Nantes, l'allemande Mannheim, la belge Liège et les espagnoles Cordoue et Saragosse. Elles disposent toutes, à différents degrés, de services de grande vitesse.

Dans le cadre de l'étude, la première chose à signaler est que, bien que supposant un fait différentiel, une gare à grande vitesse n'est autre qu'un outil de transport et en tant que tel, elle induit difficilement des phénomènes, mais les accompagne. Elle offre des opportunités qui, pour se développer, doivent compter sur la mise en oeuvre de politiques d'incitation appropriées. Dans ce sens, les différentes études réalisées jusqu'à ce jour établissent quatre phases pour l'application correcte des actions :

- [Planification de l'infrastructure ferroviaire]
- [Formulation des ambitions de la ville]
- [Réalisation des politiques pour atteindre ces ambitions]
- [Gestion de la zone avant de planifier de nouvelles ambitions]

Les deux premières étapes précèdent habituellement l'inauguration de la ligne, alors que les deux restantes peuvent se prolonger dans le temps. Il est erroné de croire que les impacts du train à grande vitesse se terminent avec l'inauguration de la ligne. Normalement, les effets multiplicateurs de la nouvelle infrastructure croissent avec le passage du temps, mais ils le font en interrelation avec d'autres processus, un fait qui rend difficile leur facile visualisation. En outre, la jeunesse des lignes à grande vitesse empêche qu'il n'existe des études exhaustives de leurs impacts à long terme. Malgré cela, il existe un consensus pour affirmer que la majeure partie des changements, en particulier ceux à racine plus profonde, ne commencent à être appréciés que quinze ans après l'inauguration de l'infrastructure.

Ceci dit, de l'analyse des villes choisies, on extrait que, de façon autonome, la nouvelle infrastructure génère uniquement trois types d'effets :

- [Changements physiques sur le territoire, dérivés des travaux d'implantation du nouveau mode de transport]
- [Augmentation de la mobilité]
- [Promotion d'une image dynamique de la ville (plus diffuse)]

Les effets restants, ou la multiplication des bénéfices dérivés des trois effets décrits ci-dessus, doivent être renforcés à travers le développement des actions et des stratégies capables de les valoriser. Ainsi, pour qu'une ville puisse exploiter au maximum les bénéfices de l'arrivée du train à grande vitesse, plusieurs stratégies sont habituellement mises en place, dont les plus habituelles sont :

- [L'amélioration de l'accessibilité, tant interne qu'externe, et le renforcement de l'intermodalité (Avignon, Cordoue, Nancy, Nantes...)]
- [La création de nouvelles centralités, habituellement près de la gare, mais en pouvant renforcer également des zones déjà existantes ou miser sur la création d'autres nouvelles (Mannheim, Nantes...)]
- [Le renforcement économique général du centre et du territoire, visant aussi bien les activités déjà installées que la dynamisation d'autres nouvelles (Avignon, Liège, Nantes, Saragosse...)]
- [L'amélioration de l'environnement physique et la qualité de vie du centre, avec des actions destinées à pouvoir maintenir les habitants actuels, tout en essayant d'en capter de nouveaux grâce, en particulier, à l'augmentation de l'offre dans des services tels que crèches, parcs, offre culturelle... (Liège, Nantes, Nancy...)]

En ce qui concerne les impacts, ils peuvent être classés dans les six groupes qui sont décrits ci-après :

POPULATION ET SOCIÉTÉ

La ligne à grande vitesse peut supposer une amélioration de l'attrait de la ville (normalement rattachée à une campagne d'image), tout en supposant un changement dans l'utilisation du territoire et dans la mobilité. La ville devient facilement accessible dans les deux directions, tant pour arriver que pour sortir.

URBANISME

L'impact urbanistique est habituellement important, en particulier si la gare change d'emplacement ou si l'effet barrière généré par la présence des voies est éliminé au coeur d'un centre. En ce qui concerne le secteur immobilier, il peut se produire, tout au moins dans un premier temps, une augmentation des prix du sol, avec l'impact correspondant sur les produits immobiliers.

RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES

En termes économiques, le train à grande vitesse peut agir comme moteur de croissance, avoir un effet minimal ou drainer l'activité de la zone. La dernière de ces options se produit rarement et les principaux effets négatifs sont centrés sur l'augmentation de la dépendance par rapport à la métropole. Il est habituel que les améliorations en mobilité dynamisent l'activité économique, en permettant au tissu économique de s'ouvrir sur de nouveaux marchés. Il est plus rare que le train à grande vitesse ait une incidence directe sur l'installation de nouvelles entreprises. Néanmoins, les impacts ne sont pas immédiats et des politiques de promotion et de création des conditions adéquates sont nécessaires. Dans ce sens, les stratégies urbaines, uniquement fondées sur la quantité et le prix du sol comme stratégie différentielle, ne sont que des enjeux à court terme.

TOURISME

L'augmentation du nombre de touristes, tant pour des motifs professionnels que pour les loisirs, est l'un des bénéfices les plus clairement observés. Ce fait est la conséquence directe des améliorations en accessibilité, mais il est habituellement fondé sur les attraits que la ville possède en elle-même.

CONCERTATION POLITIQUE

Bien que dans un premier temps les relations de la commune centrale avec les communes voisines ou les gestionnaires de la ligne puissent ne pas être bonnes, ces premières polémiques laissent habituellement la place à différents types de projets, plus ou moins pactisés, qui peuvent ouvrir la porte à de futures collaborations entre les acteurs politiques, avec les bénéfices qui en découlent.

ORGANISATION DES TRANSPORTS

Bien que dépendant des casuistiques de chaque ville, en particulier de l'emplacement de la gare, l'arrivée du train à grande vitesse vise à renforcer le système de transport. Le système routier augmente sa fluidité grâce au réaménagement de la circulation, le transport ferroviaire augmente habituellement la qualité des services proposés, bien qu'il puisse se produire, ponctuellement, une baisse dans la qualité des services à courte et moyenne distance. Le trafic aérien tend à être réaménagé et à compléter l'offre ferroviaire, et le transport de marchandises augmente habituellement son offre grâce aux franges horaires que le passage des trains à long parcours sur les nouvelles voies libère sur les voies traditionnelles. Ce n'est que dans les localités où le train à grande vitesse arrive par la voie conventionnelle où un effondrement de la ligne peut se produire, hypothéquant certains services.

Or, cet ensemble de stratégies doit être matérialisé à travers des actions concrètes qui n'atteindront leur objectif que si leur conception est cohérente avec le contexte de la ville et son projet urbain face à l'avenir. Ceci implique de prendre en compte le milieu économique, politique et social de la ville et de son environnement, et compter sur la participation du nombre maximum d'acteurs possibles. De cette façon on évitera, dans la mesure du possible, que les changements dans les rapports de force de la ville affectent la réalisation des objectifs dont l'exécution exige, de façon habituelle, de longues périodes de temps. À travers la présente analyse, on ne peut arriver

qu'à des recommandations pour optimiser les bénéfices dérivés de l'arrivée d'une nouvelle ligne à grande vitesse, mais jamais à des recettes magiques applicables à toutes les villes. Nous exposerons ci-après certaines des recommandations extraites de l'expérience des villes étudiées.

L'un des points à prendre en compte est celui de la périodisation correcte des interventions. Il faut éviter que la lenteur dans la réalisation des actions provoque un désintérêt chez les citoyens. Il ne faut pas non plus permettre qu'une exécution hypothétique immédiate de tous les projets laisse la ville sans objectifs futurs. Finalement, il peut arriver que les interventions prévues ne soient pas réalisées dans les délais établis. Cette situation, à condition que les projets ne s'éternisent pas, n'a pas à être négative, puisqu'elle suppose ouvrir de nouveaux objectifs à la ville.

Un autre point à prendre en compte, rattaché au précédent, est le besoin de tenir, à tout moment, les citoyens informés. De cette façon, on évite de générer une méconnaissance ou des attentes surdimensionnés qui, si elles sont déçues, supposent un impact négatif pour l'image de la ville. Dans ce sens, le moment de l'inauguration est particulièrement sensible.

De même, il faut maintenir en permanence une attitude attentive aux changements de l'environnement pour pouvoir s'y adapter. Un exemple habituel dans le contexte de la grande vitesse est l'extension du réseau. Il est vrai que lorsqu'on augmente le nombre de villes desservies par la grande vitesse, le fait d'avoir une gare perd son exclusivité, mais ce facteur est compensé, si l'on a travaillé correctement, pour la valeur de l'image acquise.

Néanmoins, l'un des changements les plus profonds qui se produit avec l'arrivée du train à grande vitesse réside peut-être dans l'organisation du territoire. Il existe un consensus à l'heure de penser que les centres de plus grande taille sont ceux qui obtiennent les bénéfices les plus importants, mais les impacts tendent à être proportionnellement importants dans les centres de petite taille. Et ce, non seulement dans les villes reliées au réseau, mais aussi dans toutes les villes situées dans l'aire d'influence d'une gare. Ceci suppose, dans l'ensemble, un renfort de la position territoriale des villes avec une gare, bien que cela augmente leur dépendance par rapport au centre principal. De plus, cela permet à la ville de taille inférieure de « lutter », dans certains segments très spécifiques, avec d'autres villes. Néanmoins, ces processus sont progressifs et l'on calcule que les premiers résultats spatiaux ne sont visibles qu'au bout de plus de vingt ans.

Dans le domaine du transport, le nouveau moyen ne suppose pas, au-delà du service ferroviaire, une amélioration dans les transports urbains. Une fois encore, il est nécessaire de mettre en oeuvre des actions appropriées pour augmenter les bénéfices. Dans ce sens, l'effet le plus visible de la grande vitesse est peut-être la mise en marche de l'intégration tarifaire qui, bien que ne surgissant pas de façon immédiate (cela suppose normalement une dizaine d'années de pourparlers), est habituellement la conséquence d'entretiens commencés à l'occasion de la nouvelle infrastructure. Cela dit, il faut être extrêmement attentif lorsque la publicité de la grande vitesse est réalisée, puisqu'une promotion excessive peut comporter que le reste de l'offre soit considéré obsolète, même lorsque la qualité du service est similaire, ce qui peut avoir pour répercussion une chute globale du nombre de passagers du chemin de fer.

Il faut également faire mention de la nécessité qu'une ville travaille pour générer une offre suffisamment attractive pour créer une valeur ajoutée autour du train à grande vitesse. Dans certaines villes, ce défi passe par générer, auprès de larges couches de population – locale et étrangère –, une image positive qui peut supposer une augmentation de la population, visiteurs ou touristes. Dans d'autres villes, par contre, le

défi est centré sur le renforcement de la création de contenus pour générer une augmentation des flux. Tant dans un cas comme dans l'autre, il s'agit de politiques ambitieuses qui prétendent éviter que les trains ne passent sans s'arrêter dans une ville déterminée, en justifiant des services supérieurs de ceux qui, par la logique commerciale, leur appartiendraient. De cette façon, le train à grande vitesse bénéficie du trafic généré par les différentes politiques des villes, et celles-ci de l'image de modernité et de fiabilité qui est associée à la nouvelle infrastructure.

En ce qui concerne le monde de l'entreprise, il est considéré que le train à grande vitesse ne génère pas des changements dans les localisations, mais qu'il peut renforcer les entreprises déjà installées dans une zone. En outre, si la présence du train à grande vitesse est importante pour décider l'emplacement d'une nouvelle entreprise, la proximité physique de la gare est peu importante, puisque les sociétés préfèrent les zones bien communiquées par la route et avec de bons services que s'installer dans les abords de la gare. Or, c'est précisément dans les abords immédiats des gares où l'on peut voir les effets de la nouvelle infrastructure, en particulier dans le cas d'un nouvel emplacement; pas tant dans les futures gares (dans les cas étudiés, les gares sont encore dans l'attente du développement urbanistique de leur environnement), mais dans les alentours des gares traditionnelles. C'est pourquoi il faut penser à des alternatives qui suppléent à la disparition des utilisateurs du chemin de fer, au risque de faire péricliter la zone, si l'on n'intervient pas.

Finalement, en ce qui concerne le domaine touristique, il faut signaler que c'est l'un des secteurs, en particulier dans les villes moyennes et intermédiaires, qui en ressort habituellement le plus renforcé. Quoi qu'il en soit, une fois encore, le train à grande vitesse ne vise pas à se transformer dans un attrait en soi, mais il sert d'élément qui agglutine et consolide l'image déjà existante de la ville. Il ne crée pas de flux, il les renforce uniquement.

Un turismo de calidad
Quality tourism

(Un tourisme de qualité) IMAGE PROMOTIONNELLE DE SARAGOSSE

Par conséquent, en règle générale, les bénéfices qu'une ville peut tirer de l'arrivée du train à grande vitesse dépendront, énormément, de la cohérence et du réalisme de ses actions avec le projet de ville prévu à long terme, de la temporalisation adéquate de l'exécution des actions et des stratégies autour du train à grande vitesse, et de l'évaluation des résultats en vue d'adapter et d'améliorer le projet en marche. Tout ce, en comptant sur la concertation des actions entre le nombre maximal d'agents possibles, dans le but d'obtenir que les actions qui sont mises en marche soient adaptées au maximum au dynamisme montré par le tissu de la ville et son environnement.