

La gare TGV : quels impacts sur l'emploi à Liège ?

*Document de travail
basé sur le compte-rendu d'une table ronde
organisée par le CSEF de Liège*



Comité Subrégional
de l'Emploi et de la Formation



**Comité Subrégional
de l'Emploi et de la Formation**

Composé des partenaires sociaux (CSC, FGTB, EWCM, UWE) et des représentants des opérateurs de formation et d'insertion de la sous-région, le **Comité Subrégional de l'Emploi et de la Formation (CSEF) de Liège** a pour mission d'émettre des avis, des recommandations ou des propositions sur les matières concernant l'emploi et la formation.

Au travers la mise sur pied de « **Tables rondes pour l'emploi** », le CSEF de Liège désire faire le point sur des thèmes d'actualité susceptibles d'avoir une portée particulière sur le marché local de l'emploi et de la formation. Il s'agit d'identifier les spécificités liégeoises en regard de la thématique et d'appréhender les principaux enjeux pour l'avenir.

Le document de travail qui vous est présenté est basé sur le compte-rendu d'une table ronde organisée en juin 2004.

Contenu du document

	<i>Mot du Président du CSEF de Liège, Monsieur Michel CROES</i>	P4
A.	« Les gares et le redéploiement d'une ville : le cas de la Gare TGV à Liège » basée sur l'exposé de Monsieur Vincent BOURLARD, Administrateur délégué Synthèse de Euro Liège TGV	P5
B.	« Le quartier des Guillemins : la promotion de l'activité économique dans le cadre d'une rénovation urbaine » Synthèse basée sur l'exposé de Monsieur Bruno BIANCHET, Géographe co-auteur du schéma directeur du quartier des Guillemins avec les bureaux AGUA et AURAL	P8
C.	« L'impact de la gare TGV de Lille sur le tourisme et l'activité commerciale de la métropole lilloise » Synthèse basée sur l'exposé de Monsieur Eric SEIDLITZ, Directeur du Département Promotion du Commerce, des Services et du Tourisme de la CCI Lille Métropole	P13
D.	« L'impact de la gare TGV de Lille sur l'activité économique de Lille Métropole : la vision de l'APIM » Synthèse basée sur l'exposé de Monsieur André DELPONT, Directeur du développement de l'APIM (Agence pour la promotion internationale de la métropole lilloise)	P18
⇒	Les éléments forts de l'expérience lilloise	P23
⇒	Quels enseignements à l'échelle liégeoise ?	P25

Mot du Président du CSEF de Liège, Monsieur Michel CROES

La mission générale des CSEF

Les Comités subrégionaux de l'emploi et de la formation (structures paritaires) ont reçu pour mission générale d'être des centres de référence en matière d'emploi et de formation au sein de leur sous-région. Ce rôle doit les conduire à détecter des besoins et à développer des partenariats en vue de dégager des solutions adéquates aux grandes questions qui se posent en ces matières.

Le Comité subrégional de Liège, depuis sa création en 1991, s'est acquitté de cette mission générale en menant différentes initiatives telles que :

- l'édition du tableau de bord économique et social,*
- l'organisation de journées d'information,*
- la réalisation d'études...*

Afin de s'inscrire dans une démarche qui soit davantage en phase avec le contexte local, il a décidé de mettre sur pied des « tables rondes pour l'emploi » thématiques.

L'objectif des tables rondes

L'objectif de ces tables rondes est de faire le point sur des thèmes d'actualité susceptibles d'avoir une portée particulière sur le marché local de l'emploi et de la formation. Il s'agit d'identifier les spécificités liégeoises en regard de la thématique et d'appréhender les principaux enjeux pour l'avenir.

La volonté du CSEF est aussi de créer un lieu de rencontre entre les partenaires sociaux et les experts sollicités qui, bien que concernés par les mêmes problématiques liées à l'emploi et la formation, n'ont pas toujours l'opportunité d'échanger leurs idées dans un cadre structuré.

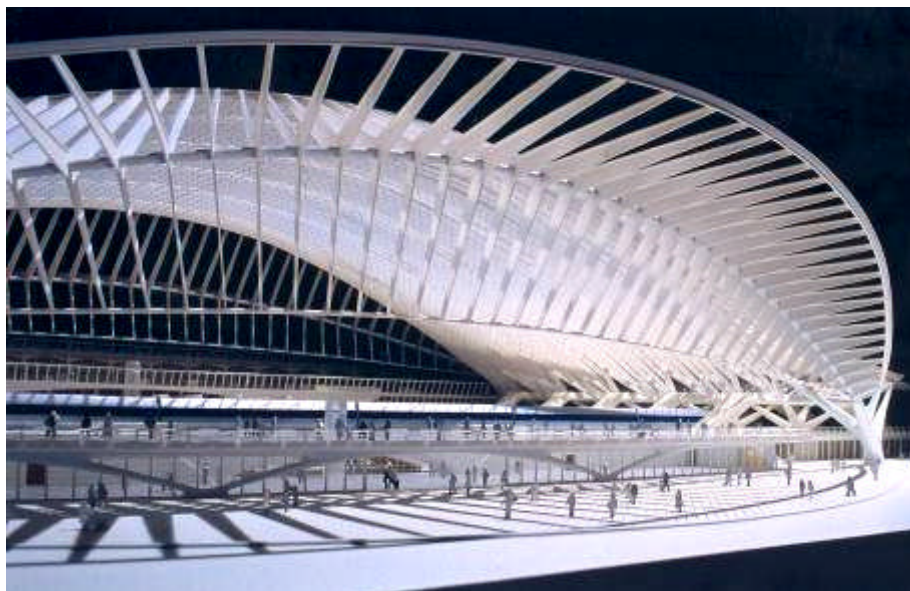
Pourquoi le thème de l'impact de l'arrivée du TGV et du développement de la nouvelle gare ?

La construction de la nouvelle gare TGV constitue un événement non seulement urbanistique, mais également économique. Avec la réalisation du réseau à grande vitesse, Liège se trouvera de fait, demain, à mi-chemin entre l'Allemagne (et des pays de l'Est qui viennent de rejoindre l'Union Européenne) et le Sud de l'Europe via la France.

Véritable artère européenne, la liaison TGV pourrait drainer vers Liège une vague nouvelle d'investisseurs attirés par notre position centrale au cœur de l'Europe et par la densité du maillage autoroutier qui dessert notre bassin. Encore faut-il que les conditions d'accueil de ce nouveau potentiel soient effectivement réunies. C'est précisément l'objet de notre rencontre.

A. «Les gares et le redéploiement d'une ville : le cas de la Gare TGV à Liège »

Synthèse basée sur l'exposé de Monsieur Vincent BOURLARD,
Administrateur délégué de Euro Liège TGV



Présentation d'Euro Liège TGV

Euro Liège TGV est une filiale de la SNCB créée en 1993 afin d'assurer l'étude et la réalisation de la nouvelle gare. Outre la SNCB qui détient 75 % du capital, y sont également présents la banque Dexia ainsi que différents acteurs locaux (Meusinvest, SPI+, SLF et SRWT). En plus de l'édification du bâtiment, Euro Liège TGV intervient également au niveau de la modernisation de l'ensemble des équipements ferroviaires.

L'histoire du projet

C'est en 1981 que le Président de la République française, fraîchement élu, François Mitterrand inaugure la nouvelle ligne TGV Paris – Lyon. Celle-ci constitue le premier maillon d'un réseau, non seulement français mais européen, de trains à grande vitesse, qui doit relier une quinzaine de métropoles européennes. Or, Liège est située sur ce réseau.

C'est suite à l'action des forces vives liégeoises, emmenées par le Baron Pierre Clerdent, qu'il sera décidé de prévoir un arrêt du TGV au centre de Liège. En 1995, l'étude de faisabilité de cet arrêt démontre la nécessité de déménager la gare. Dès lors, la Cité ardente sera la seule ville belge à bénéficier d'une reconstruction totale de la gare.

Suite à un concours international, c'est l'architecte Santiago Calatrava qui sera retenu pour la conception de la nouvelle gare qu'il considère, d'ores et déjà, comme le plus bel ouvrage de sa carrière. La demande de permis d'urbanisme est introduite en 1998, suivie de l'étude d'incidence. Le permis final sera délivré en avril 2000.

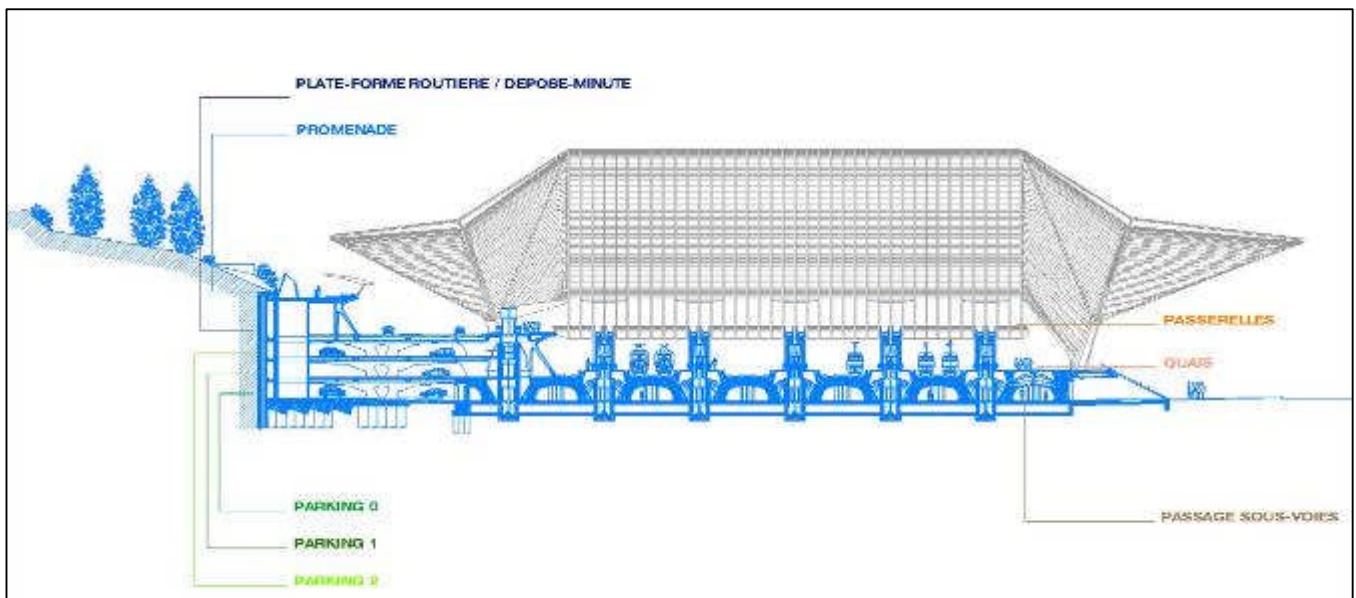
Le chantier débute quelques mois plus tard et est organisé en quatre grandes phases, dont trois sont terminées. La réalisation est confiée à l'association AM CFE – GALERE – DUCHENE – WUST. Le coût total est estimé à plus de 300 millions d'€.

Quelques chiffres repères :

- La portée des arcs de la voûte qui prennent appui sur les deux passerelles enjambant les quais est d'environ 160 mètres.
- La longueur du passage sous-voies où circuleront les voyageurs est de 100 mètres. Sa largeur est de 18 mètres.
- Les 5 quais ont une largeur de 8 mètres. Trois d'entre eux ont une longueur de 450 mètres pour pouvoir accueillir les doubles rames Thalys. Les 2 autres ont une longueur de 350 mètres.
- 150 mètres séparent l'extrémité de l'auvent côté ville de l'extrémité de l'auvent côté colline.
- La coupole d'acier et de verre culminera à 40 mètres; sa réalisation nécessite 10.000 tonnes d'acier et 32.000 m² de vitrage.

Une gare de centre ville

Vaste espace ouvert sur la ville, la gare s'expose aux regards, soulignant ainsi sa vocation de lieu d'échanges et de communications. Il n'y a pas de façades au sens classique du terme. Donc pas de murs, pas d'obstacles, mais une structure rythmée, transparente qui confère à l'édifice une extraordinaire fluidité. La conception de la gare, toute de symétrie, lui donne une très grande lisibilité.



Désormais accessible côté ville et côté colline, la gare devient aussi le trait d'union entre deux quartiers jusqu'ici séparés: celui, résidentiel, de la colline de Cointe et celui, commerçant, des Guillemins et de Fragnée. C'est à travers elle que se tisseront les liens.

Côté ville, la gare sera prolongée par une place triangulaire essentiellement dévolue aux piétons et transports en commun. La gare des Guillemins bénéficie d'un atout pratiquement unique en Europe : être directement connectée à l'autoroute. Les automobilistes pourront en

effet rejoindre la gare en empruntant le pont et le viaduc qui mènent à la plate-forme routière, à la zone de dépose-minute et au parking de 800 places aménagé sur trois niveaux en sous-sol.

Un outil majeur du redéploiement économique liégeois.

Une fois les investissements terminés, Liège sera à environ deux heures de Paris et de Francfort, trois heures de Londres avec le Thalys et l'Eurostar et 39 minutes de Bruxelles. Le réseau classique bénéficiera également des investissements, le temps de parcours pour Bruxelles Nord passant à 48 minutes.

En quelques années, sur la liaison Liège – Paris, la part modale du train est passée de 22 % à 51 %. Le nouvel équipement constitue bien une réelle plus value pour Liège.



Euro Liège TV

Hormis les travailleurs directement liés à la construction, il est évidemment bien difficile de prévoir les retombées en matière d'emploi. Rappelons que 1 000 m² de surfaces commerciales sont également prévues (la demande initiale était de 2 800 m²). De plus, d'autres opérations de promotion immobilière pourraient voir le jour autour de la nouvelle gare.

Conclusions

A travers ce nouvel équipement, nous espérons générer un renouveau de tout le quartier, aujourd'hui en déclin. C'est à cette fin qu'un geste architectural fort, un des symboles du renouveau urbain, a été souhaité. La nouvelle gare doit être un véritable « totem ».

Ainsi, quelle ne fut pas notre surprise, et aussi notre fierté, de voir que, lors d'une exposition architecturale à l'institut d'Art de Chicago, la nouvelle gare des Guillemins était non seulement reprise dans l'exposition mais faisait aussi la couverture du catalogue.

B. «Le quartier des Guillemins : la promotion de l'activité économique dans le cadre d'une rénovation urbaine »

Synthèse basée sur l'exposé de Monsieur Bruno BIANCHET,
Géographe co-auteur du schéma directeur du quartier
des Guillemins avec les bureaux AGUA et AURAL

Présentation du schéma directeur

Le schéma directeur est un document d'orientation urbanistique qui, sur base d'un diagnostic détaillé, émet une série de recommandations et propositions relatives à l'aménagement des lieux. Il n'est, dès lors, pas contraignant. Cette démarche fut initiée par la Région wallonne dans le cadre du financement de l'aménagement de la nouvelle place des Guillemins. Bien évidemment, la démarche va au-delà du strict périmètre de la place.

La réflexion sur le réaménagement du quartier des Guillemins dans la perspective de la venue du TGV n'est pas neuve. Elle est même bien antérieure à la décision de déménager la gare et résulte, au départ, d'une démarche d'initiative dans le cadre d'un concours initié par la Fondation Roi Baudouin. Le schéma ci-après reprend les différentes étapes.

Soulignons que la gestion du temps est également un volet essentiel de tout projet urbain surtout d'une envergure telle que celle de la reconstruction de la gare des Guillemins. Dans cette perspective, il paraît essentiel de se doter d'une réflexion de portée davantage stratégique soutenue par les acteurs locaux.

Historique de la réflexion relative à la rénovation du quartier des Guillemins depuis 1990



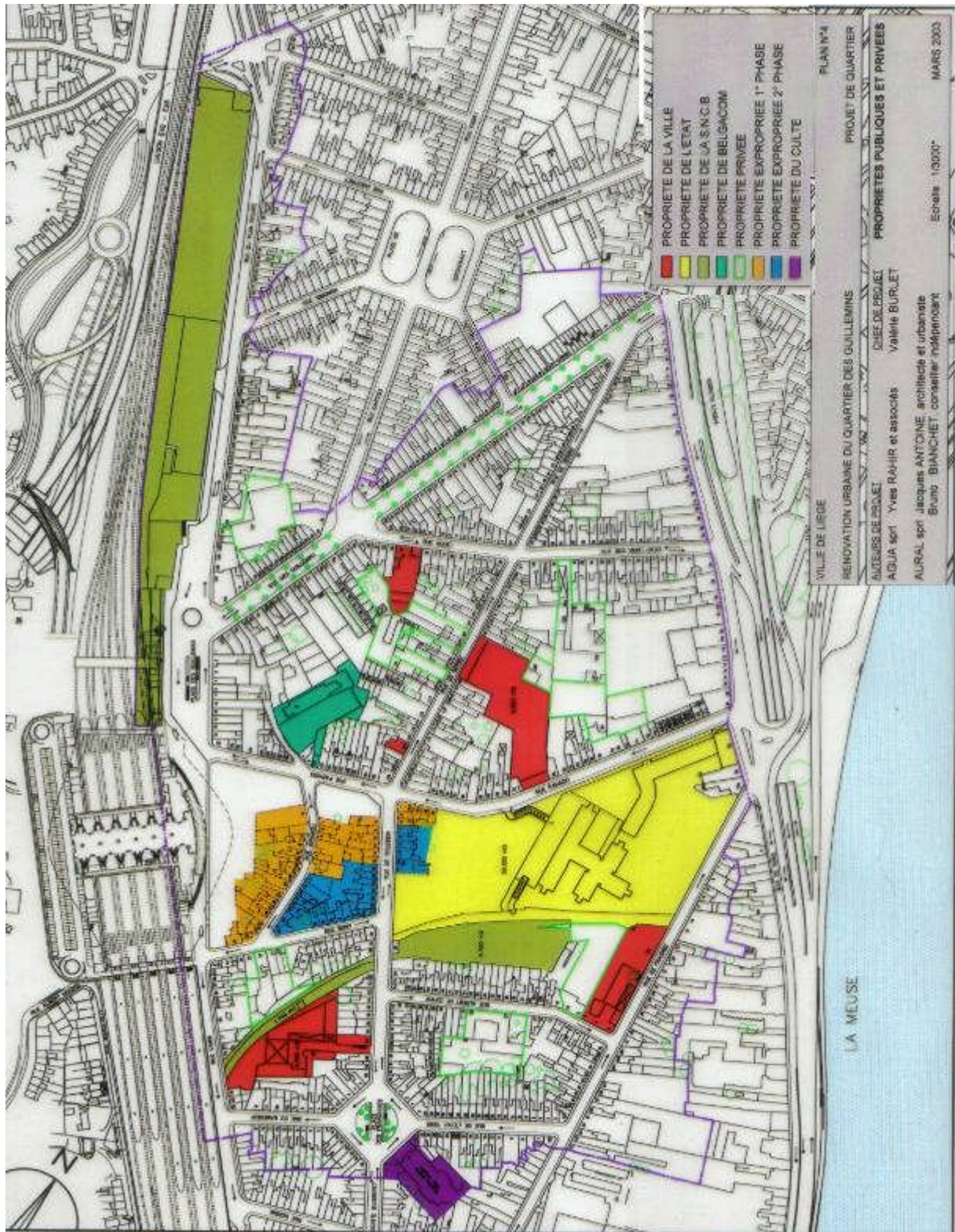
Atouts et faiblesses du quartier

Nous nous limiterons à présenter ici les principaux atouts et faiblesses mis en évidence par le diagnostic.

Au niveau des espaces publics :

Atouts :

- Présence de places publiques
- Grand potentiel d'intervention urbanistique grâce aux terrains vagues et sites bâtissables
- (SAED Balteau assaini)
- Importance des propriétés publiques (SNCB, Cité administrative via la Sopima, Ville de Liège)



Faiblesses :

- Absence d'espaces verts publics
- Présence de nombreux terrains vagues et sites industriels à assainir
- Monotonie des voiries
- Manque de végétation
- Espaces publics peu aménagés
- Manque d'entretien des espaces publics et du mobilier urbain
- Dépôts clandestins d'immondices

Au niveau des espaces bâtis :

Atouts :

- 61 % des bâtiments sont dans un état satisfaisant
- Structure urbaine de qualité au niveau des îlots déjà constitués
- Constructions résidentielles de qualité héritées des 19^{ème} et 20^{ème} siècles.
- Nombreux bâtiments résidentiels avec jardin
- Bâtiments publics à valoriser

Faiblesses

- Quelques ruines et traces de spéculation
- Un tiers des bâtiments sont à rénover
- Division du bâti en kots et studios
- Nombreux bâtiments publics vides ou sous-exploités
- Incertitude quant à la mise en oeuvre des expropriations

Au niveau du contexte socio-économique :

Atouts :

- Importance de l'emploi
- Importance des professions libérales
- Nombreux générateurs de trafic
- Grande diversité d'activités
- Image associée à la vocation commerciale

Faiblesses

- Départs d'activités
- Coexistence des diverses activités parfois difficile (nuisances)
- Décalage entre le profil des habitants et les activités économiques

Au niveau de la mobilité :

Atouts :

- Accessibilité multimodale exceptionnelle
- Importance de la desserte en transports en commun
- Report d'une partie du transit sur la liaison E25-E40
- Possibilité de multiplier les accès à la gare

Faiblesses

- Importance du transit
- Vitesse excessive des véhicules
- Absence d'aménagement pour les cyclistes
- Engorgement de la rue des Guillemins (importance du flux de bus et stationnement en double file)
- Saturation du parcage en voirie

Conclusions

Outre l'arrivée du TGV, le quartier des Guillemins présente de nombreux atouts dans la perspective d'un redéploiement économique à bien des égards :

- qualité architecturale de la gare,
- mobilité,
- réserves foncières,
- disponibilités immobilières,
- image et passé économique,
- maintien d'activités,
- maillage urbain constitué,
- etc.

Il s'agira, dès lors, de valoriser l'effet de levier que constitue la réalisation de la nouvelle gare. De ce point de vue, une réflexion du type schéma directeur peut constituer le fil conducteur des différentes opérations à venir. Bien évidemment, tout cela doit s'inscrire dans un cadre plus large, celui de la reconversion d'une agglomération de 650 000 habitants.

C. « L'impact de la gare TGV de Lille sur le tourisme et l'activité commerciale de la métropole lilloise »

Synthèse basée sur l'exposé de par Monsieur Eric SEIDLITZ,
Directeur du Département Promotion du Commerce,
des Services et du Tourisme de la CCI Lille Métropole

Introduction

Les interrogations relatives au développement d'une nouvelle gare TGV et au redéploiement de tout un quartier se sont également posées à Lille, il y a une quinzaine d'années. Aujourd'hui, nous pouvons dresser un premier bilan. Nous le ferons à travers un focus sur l'activité commerciale.

Le projet Euralille : quelques repères

En septembre 1988, le programme cadre et le schéma spatial de référence du projet Euralille sont arrêtés : des bureaux, un grand centre commercial, un parc urbain, des logements, le tout articulé sur un axe Nord-Sud, autour de la nouvelle gare TGV dont l'implantation est déjà fixée. En septembre 1988, huit concepteurs sont sélectionnés : quatre Français : Claude Vasconi, Jean-Paul Viguier, Yves Lion, Michel Macary et quatre Européens : Norman Foster, Vittorio Gregotti, Oswald Matthias Ungers, Rem Koolhaas. Ce dernier poursuivra la mission.

En mai 1989 est créée la Société anonyme d'économie mixte (Saem) d'Euralille ; puis, en 1990, la Zac sur le périmètre de la zone des gares. Les différents architectes d'opérations sont choisis, en accord avec Rem Koolhaas, selon le principe d'un mariage entre un architecte de carrure nationale ou internationale et un Lillois.

C'est en 1993 qu'a lieu la mise en service du TGV Lille-Paris. Celle-ci se fait dans la gare existante, qui a une vocation provinciale et connaissait déjà une fréquentation extrêmement importante, proche de la saturation. Elle ne pouvait prétendre accueillir l'accroissement de trafic engendré par le TGV.

Mai 1994 voit la mise en service de la nouvelle gare Lille Europe et des liaisons avec Lyon et Sud de la France. Ce nouvel équipement est implanté sur un site vierge, ancienne friche militaire de 120 ha, à quelques centaines de mètres de la gare Lille Flandre.

En juin 1994, on assiste à l'inauguration de Lille Grand Palais qui est le nouveau centre de congrès de Lille et remplace un équipement très vétuste. Cet outil se révélera un des éléments majeurs du renouveau urbain qu'a connu la métropole.

En septembre 1994, Euralille s'ouvre au public. Il s'agit d'un complexe commercial de plus de 30.000 m au cœur du nouveau quartier, en liaison directe avec la gare TGV et l'ancienne gare et à cinq minutes à pied du centre-ville.

En novembre 1994, la liaison avec Londres devient opérationnelle.

En 1995 est réalisée la livraison des Tours du programme immobilier Eurallille.

En 1997 a lieu l'inauguration du Parc Matisse et des programmes immobiliers à destination de l'habitat.

En 1998, la liaison TGV Lille – Bruxelles en 35 minutes est opérationnelle. En parallèle, la ligne 2 du métro est finalisée, confortant la volonté de générer un véritable développement d'agglomération avec une irrigation vers Roubaix et Tourcoing, notamment. Un plan de revitalisation urbaine est engagé sur le centre-ville de Roubaix avec un programme commercial très ambitieux dont l'outlet mall MC Arthur Glen mais également la réouverture du Palais des Beaux Arts.

1998 est aussi marqué par un contexte difficile. Euralille aurait pu alors se poursuivre au-delà du périmètre des gares. Peut-être sur des bases très différentes. En parallèle, débute une période de crise à tous les niveaux : plusieurs années sans vendre le moindre mètre carré, une situation financière très délicate, Pierre Mauroy attaqué, Koolhaas discrètement remercié...

2001 et 2002 se signalent par une reprise de la dynamique, notamment avec le lancement d'Euralille 2. Il y a également la réouverture de la Piscine « musée » de Roubaix et l'inauguration de l'espace Grand Rue qui est un autre centre commercial en plein centre-ville.

Le 6 décembre 2003, on assiste au lancement de l'opération Lille 2004 Capitale Culturelle qui drainera une foule énorme et ne peut qu'accroître la notoriété de la métropole.

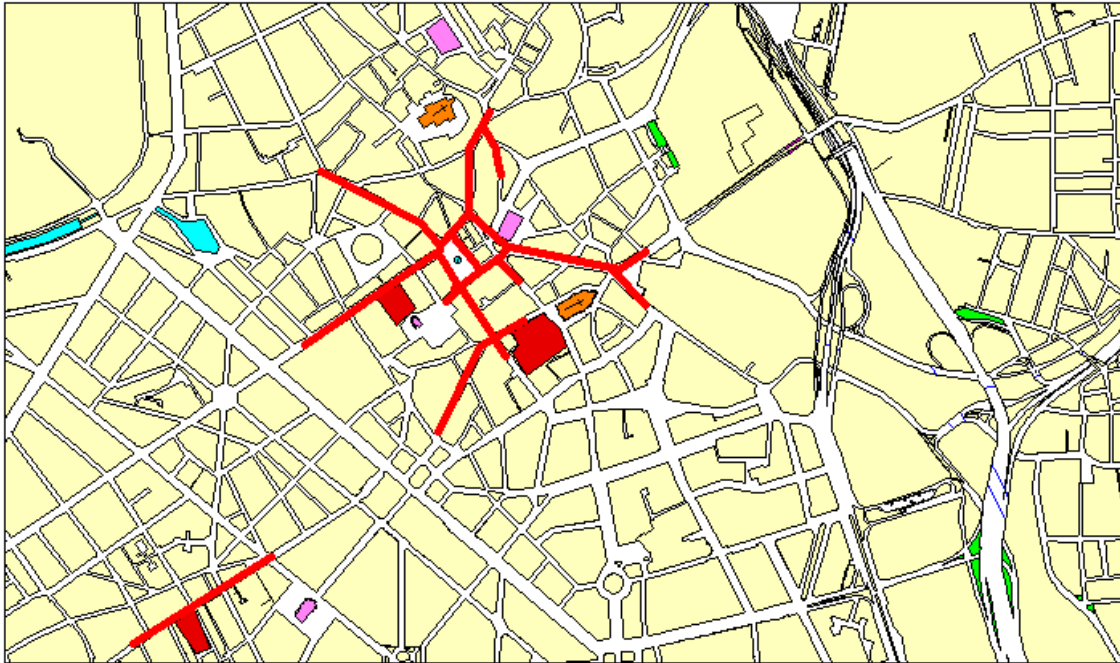
Le bilan relatif à l'activité commerciale

Lille et Roubaix : évolution de l'offre commerciale

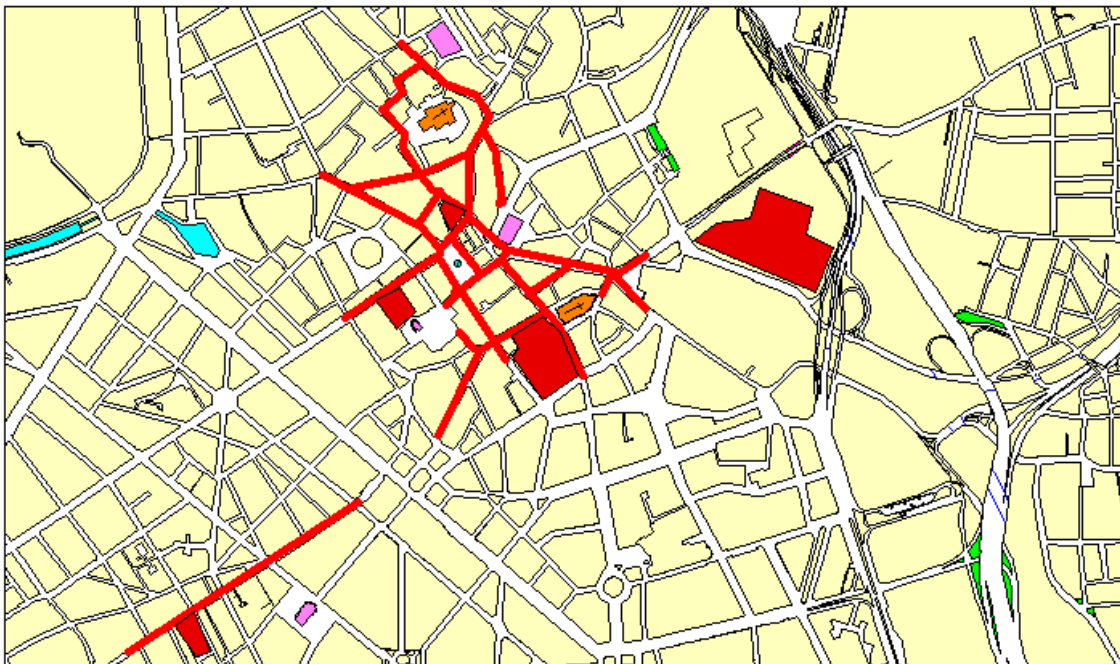
LILLE	1990	1995	2000	2004
Nbre de commerces en centre-ville	800	930	920	950
Nbre de m² commerciaux	200 000	240 000 dont Euralille 37 000	250 000	270 000 dont extension Tanneurs
Roubaix	1990	1995	2000	2004
Nbre de commerces en centre-ville	132	109	162	180
Nbre de m² commerciaux	55 000	35 000	50 000 dont Mc Arthur 13 000	65 000 dont Espace Gd Rue 15 000

On observe une croissance significative de l'offre commerciale du centre de Lille. Notons que celle-ci l'est encore davantage si l'on tient compte des services. Durant la période 1995 – 2000, on a assisté à une réorganisation du maillage commercial qui se traduit par une croissance de la surface, mais une légère diminution du nombre de points de vente. Au total, toujours en terme d'offre commerciale, Lille est passé du 7^{ème} au 3^{ème} rang de la hiérarchie nationale (sources : LSA et Point de vente). On assiste à une réorganisation spatiale de l'offre et une densification du Vieux-centre.

Pour Roubaix, après une période de fort déclin commercial au début des années nonante, on observe une très forte croissance à partir de 1995, « dopée » par l'implantation de Mc Arthur Glen.



CENTRE VILLE DE LILLE : ESPACES MARCHANDS 1990



CENTRE VILLE DE LILLE : ESPACES MARCHANDS 2004

Dans sa conception, Euralille se voulait être un centre commercial « futuriste ». Il aurait pu entrer en concurrence directe avec le centre-ville, mais cela n'a pas été le cas. A contrario, c'est la complémentarité qui fut recherchée. Aujourd'hui, le centre commercial a trouvé son rythme de croisière, après 4 ou 5 années plus délicates de repositionnement de l'offre commerciale.

Les autres indicateurs de la croissance du rayonnement

Lille métropole : évolution de l'offre hôtelière

LILLE METROPOLE	1990	1995	2000	2003
Nbre d'hôtels 3 et 4 *	16	19	23	27
Nbre de chambres 3 et 4*	1 300	1 600	1 800	2 100

Sur 13 ans, en passant de 1300 à 2100 chambres, l'offre trois et quatre étoiles a quasiment doublé. De plus, les hôtels étaient sous-occupés le week-end, ce n'est plus le cas aujourd'hui. La croissance du nombre des visiteurs est plus significative encore et explique l'évolution du parc hôtelier.

Office du tourisme de Lille : évolution du nombre de visiteurs

LILLE METROPOLE	1990	1995	2000	2003	Objectif 2004
Nbre de visiteurs	34 000	149 000	431 000	517 000	700 000
Nbre de visiteurs étrangers	9 000	41 000	133 000	186 000	280 000
Représentativité des visiteurs étrangers	26%	28%	31%	36%	40%

Conclusions

Ces quelques indicateurs témoignent de l'accroissement de l'attractivité et du développement économique qu'a connus la métropole lilloise ces dix dernières années. Si ceux-ci sont, bien évidemment, à mettre en perspective avec le développement du réseau TGV et la réalisation du projet Euralille, il faut cependant les situer dans un contexte plus large de projet urbain porté par l'ensemble des acteurs à l'échelle de l'agglomération.

D. « L'impact de la gare TGV de Lille sur l'activité économique de Lille Métropole : la vision de l'APIM »

Synthèse basée sur l'exposé de Monsieur André DELPONT,
Directeur du développement de l'APIM
(Agence pour la promotion internationale de la métropole lilloise)

Introduction : Lille, une métropole européenne

Avant toute chose, soulignons que les interrogations auxquelles est confrontée la Ville de Liège et qui nous mobilisent aujourd'hui, nous les avons rencontrées il y a une douzaine d'années.

Lille est aujourd'hui une métropole européenne tant sur le plan démographique qu'économique dont la notoriété ne cesse de croître.

Quelques repères :

- Ville de Lille : 200 000 habitants
- Lille Métropole : 1 200 000 habitants, dans un rayon de 20 km
- Eurométropole franco-belge Lille Métropole+Tournai+Courtrai : 1 900 000 hab., dans un rayon de 40 km
- Région urbaine Grand Lille : 3 000 000 hab., dans un rayon de 60 km

La stratégie du « hub » ferroviaire



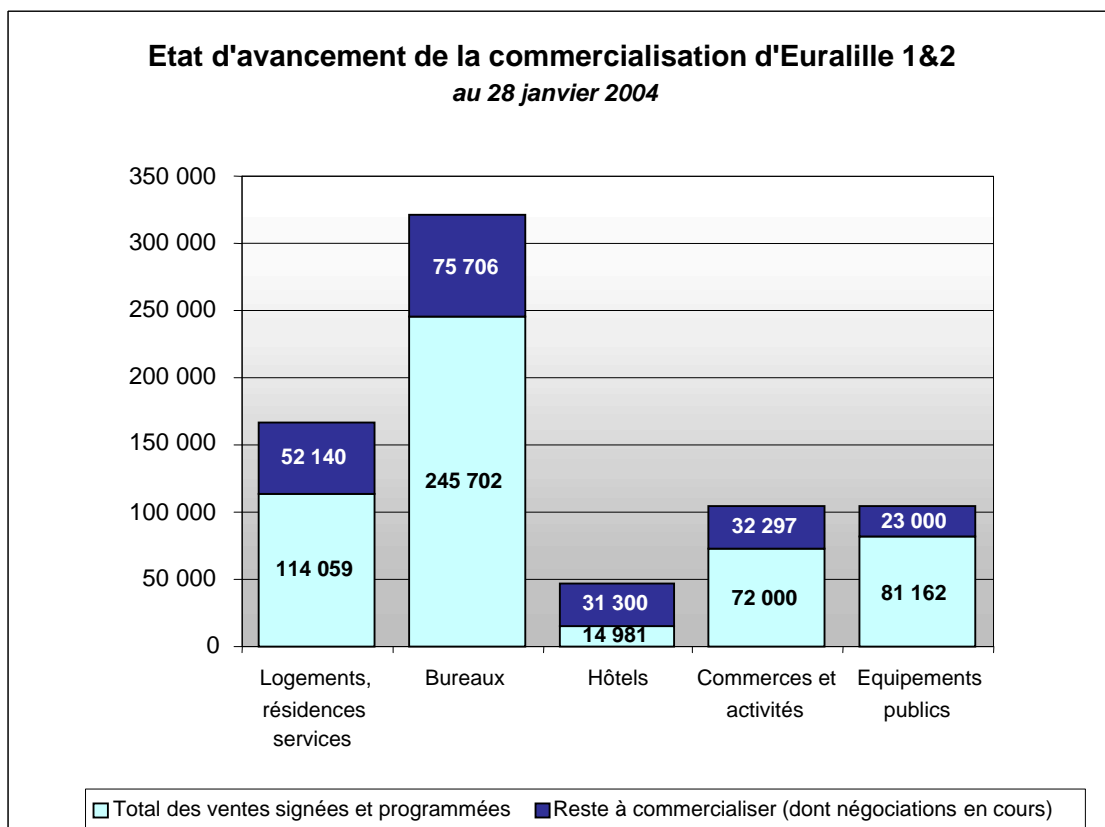
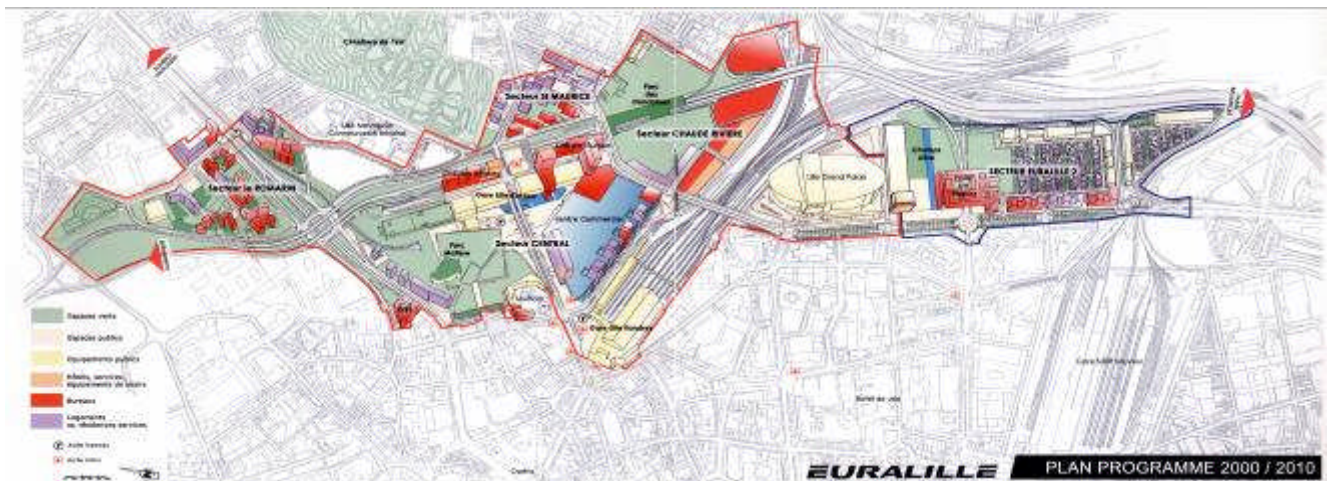
Avec le développement du réseau TGV, Lille est devenu un véritable hub multimodal tant au niveau régional (connexions train, tram et bus), national qu'Européen. En 2003, avec plus de 6.000.000 de voyageurs TGV, Lille devient la seconde place TGV Française après Paris.

Euralille : Le nouvel élément structurant le Business Central District

Si l'historique du projet Euralille a déjà été présenté, insistons sur deux caractéristiques majeures du projet. Primo, il s'agit d'un projet multi-fonctionnel qui associe le commerce, les services, le logement, le bureau et les loisirs. Secundo, le programme se veut ambitieux et s'inscrit dans une véritable stratégie de développement urbain.

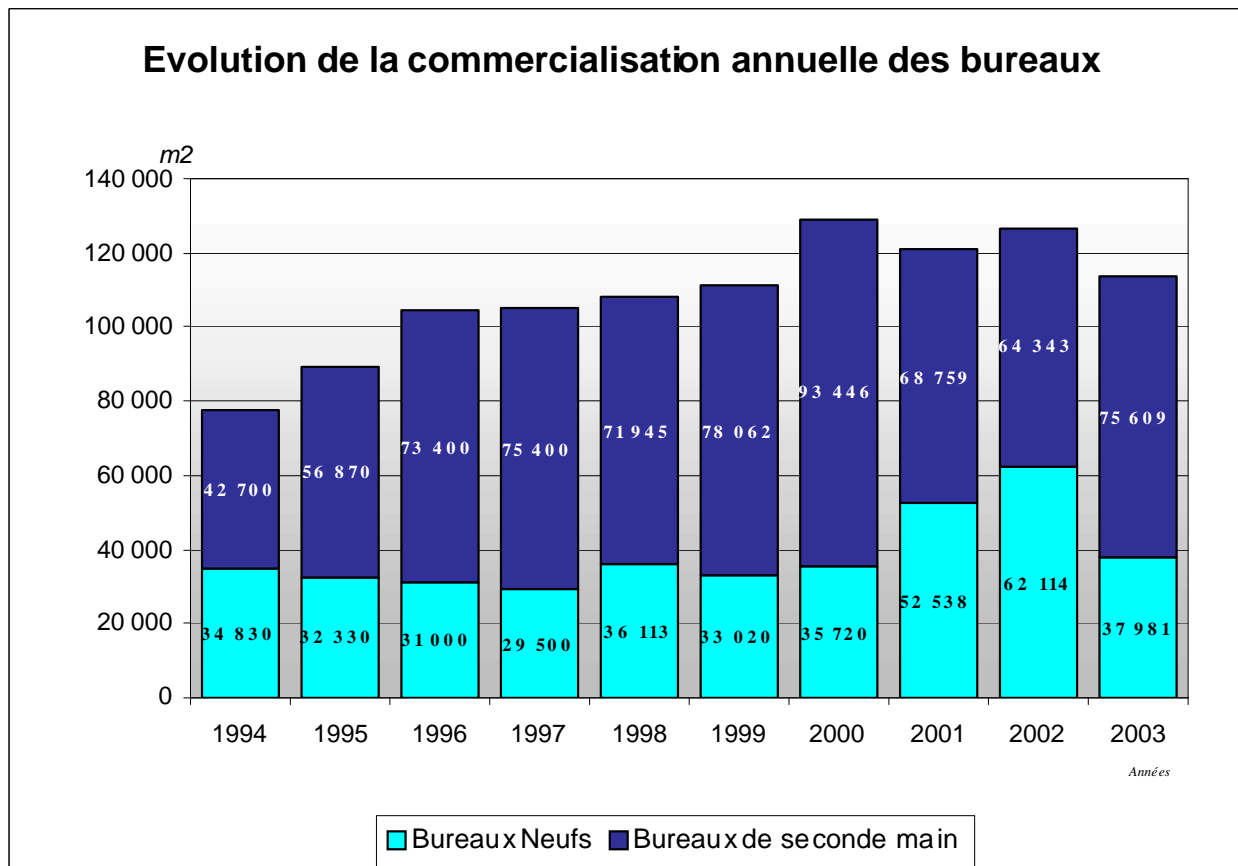
Synthèse du programme Euralille

EURALILLE en chiffres (mai 2004)	
Centre Commercial	1 hypermarché (10 000 m ²) + 120 boutiques Chiffre d'affaires : 214 millions d'€ par an 1 000 emplois 14 millions de visiteurs par an
Lille Grand Palais	Exposition : 18 000 m ² 3 salles de conférence : de 300 à 1 500 places + salle de réunion 1 200 places de stationnement 1 million de visiteurs en 2000 120 000 nuitées par an Chiffre d'affaires généré dans l'économie locale : 9 114 545 €
Zénith	5 000 places assises jusqu'à 7 000 places debout
Bureaux	130 000 m ²
Hôtels	200 chambres 2* 125 chambres 4*
Logements	800 logements
Résidences services	500 logements du Studio au T3
Résidences étudiantes	200 logements du Studio au T3
Ecole supérieure de Commerce	1 500 étudiants
Espaces verts	15 ha
Nombre d'emplois	7 000
Parking	6 000 places

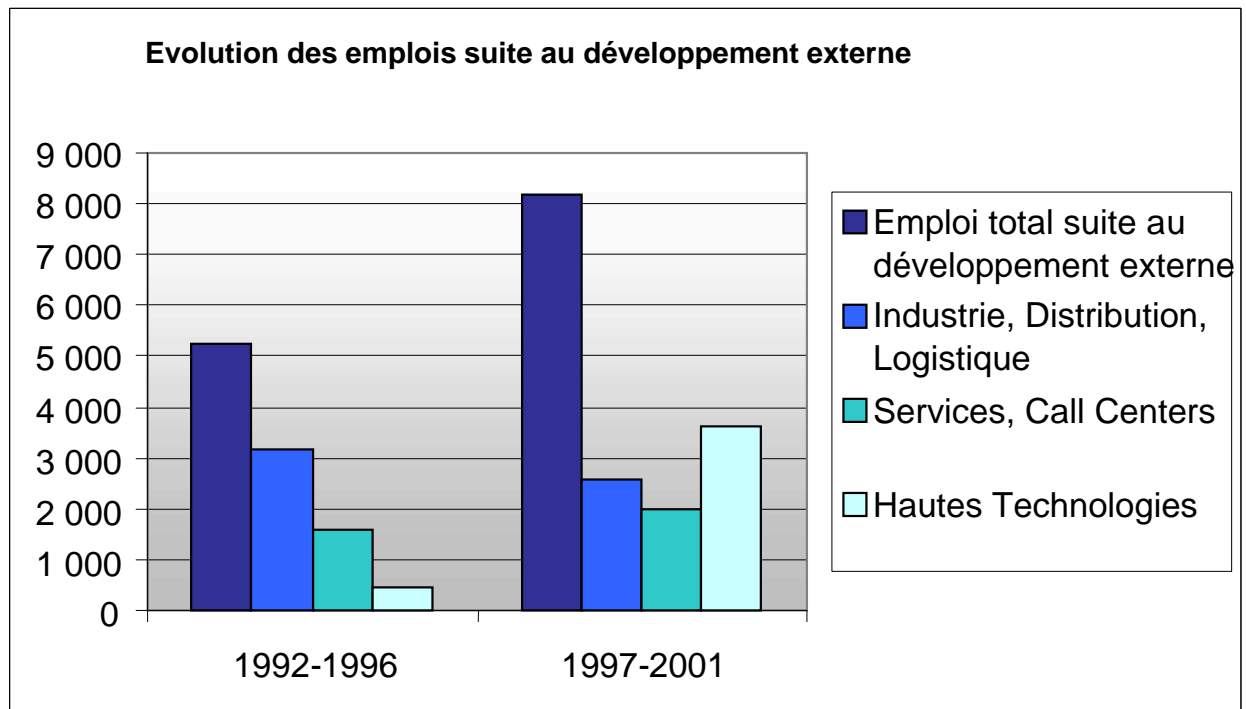


Euralille a effectivement permis d'étendre et de restructurer le « Central Business District ». Au niveau du commerce de détail, le principe fut d'intercepter le chaland entre les deux gares. La commercialisation (phases 1 et 2) est aujourd'hui bien avancée. Seul le volet hôtel rencontre actuellement plus de difficultés (peut-être vu la forte croissance de l'offre sur l'ensemble de la métropole).

La métamorphose de la métropole



Le marché immobilier du bureau constitue un excellent indicateur de l'intérêt des investisseurs et, dès lors, de la dynamique urbaine. A Lille, en dix ans, l'offre a crû de 60 %. De plus, avec Euralille, on a assisté à un véritable bond qualitatif.



L'emploi a également fortement progressé. En cela, la métropole lilloise a suivi l'évolution nationale avec un effet de rattrapage. Par contre, on note une modification de la structure de l'emploi, avec une forte croissance des services et, surtout des « hautes technologies ». Lille a vu son positionnement européen se renforcer avec, notamment l'arrivée du centre de pilotage du programme Interreg IIIB et IIIC, de l'Agence Européenne de Sécurité et d'Interopérabilité Ferroviaire et de l'Etat-Major Européen de Réaction Rapide. Lille est peut-être devenue la plus européenne des métropoles françaises.

Conclusions : quel rôle attribuer au TGV ?

Le TGV, en lui-même, ne génère aucun développement ! Par contre, il peut être un levier majeur de développement. Il fut au centre d'un projet global associant développement économique et aménagement de la métropole. La mauvaise surprise fut qu'il aura fallu attendre dix ans pour engranger les premiers résultats tangibles. La bonne surprise fut la croissance du rayonnement touristique. On assiste également à un rééquilibrage des relations avec Paris.

La métropole a connu un véritable changement d'image en trois temps :

- 94 et le TGV: « Lille, une ville bien placée »,
- La Candidature aux JO: « Lille, une ville entreprenante et dynamique »,
- Lille 2004, Capitale Européenne de la culture: « Lille, une ville glamour ».

Le TGV et le développement qui l'accompagne montrent la vision et la volonté d'entrer dans le XXI^e siècle et ont redonné confiance aux habitants.

Le TGV a joué un effet « déclic » et structurant pour permettre à Lille Métropole d'entrer dans la globalisation.

⇒ Les éléments forts de l'expérience lilloise

Le marketing et la promotion

La mise en oeuvre du projet Eurallille s'est faite à travers deux structures distinctes.

Primo, la SAEM EURALILLE qui est une société anonyme d'économie mixte, incluant dans son capital des collectivités locales majoritaires et des partenaires privés économiques et financiers. Constituée en 1990, la SAEM a en charge l'aménagement de la ZAC du "Centre International d'Affaires des Gares" (créée en 1990) et de la ZAC "Eurallille 2" (créée en 1998) pour le compte de Lille Métropole Communauté Urbaine, et l'aménagement de l'ancienne caserne Souham pour le compte de la ville de Lille. Elle est présidée par Pierre Mauroy et occupe une vingtaine de personnes. Les missions principales de la SAEM sont :

- la conception des projets,
- la planification,
- les acquisitions foncières,
- la commercialisation des droits à construire,
- la réalisation d'une partie des ouvrages, (notamment les espaces publics et les équipements),
- la coordination de la réalisation de l'ensemble.

La SEAM EURALILLE est bien l'opérateur qui a en charge la mise en oeuvre du projet sous forme d'une mission déléguée.

Secundo, l'Agence pour la Promotion de la Métropole Lilloise (APIM) qui est une association Loi 1901 (l'équivalent d'une ASBL), financée et administrée sous forme paritaire par Lille Métropole Communauté Urbaine et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille Métropole, auxquelles sont associés la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Armentières-Hazebrouck et le Conseil Général du Nord. L'APIM, qui occupe une quinzaine de personnes, a pour mission d'accueillir, de conseiller et d'accompagner les entreprises et candidats investisseurs.

Ces deux structures sont complémentaires et interviennent à des moments différents du processus de promotion. Toutes deux contribuent, chacune à sa manière, à accroître la notoriété de l'agglomération lilloise. La SAEM EURALILLE a une obligation de résultat, celui de valoriser ces différents produits. C'est elle qui crée, à travers ces différents projets immobiliers, les conditions de développement économique. Elle a également plus de visibilité. L'APIM a davantage une démarche de marketing territorial. Elle valorise les investissements à travers ses contacts et missions d'accompagnement. Cette démarche permet de bénéficier d'un effet démultiplicateur des efforts consentis au niveau de la gestion territoriale et immobilière.

Il s'agit également de rappeler que toute la démarche de promotion, d'une part, ne peut que s'appuyer sur un investissement réel et tangible de départ qui crée de véritables avantages comparatifs et, d'autre part, s'inscrit dans le moyen voir le long terme. En effet, les efforts consentis à Lille ont mis dix ans avant de dégager une réelle plus-value. Par contre, aujourd'hui, on bénéficie d'un réel effet multiplicateur.

Le développement commercial, élément induit et inducteur

Rappelons d'abord que les deux principaux investissements commerciaux liés à l'arrivée du TGV et au développement du réseau de transports en commun en site propre ; Euralille et MacArthur Glen à Roubaix, sont des complexes de centre ville. Ils s'inscrivent tous deux dans une dynamique de véritable reconquête urbaine. Les conditions d'émergence de ces projets se situent bien au niveau de l'investissement public, tant au niveau de l'aménagement de l'espace public que du transport en commun. En effet, rappelons que le site d'implantation du magasin d'usine MacArthur Glen bénéficie d'une connexion directe au VAL (véhicule automatique léger) considéré comme le « premier métro sans chauffeur au monde » qui fut inauguré en 1983. D'une manière générale, le renforcement de la desserte en transport en commun de l'agglomération a largement contribué au développement de la métropole. Ce réseau de transport en commun a joué, au niveau local, le même rôle que le TGV au plan national et international.

Si ces deux développements commerciaux s'inscrivent effectivement dans une stratégie volontariste, ils ont eux-mêmes généré un véritable renouveau urbain. En effet, si le bilan de l'opération Euralille a déjà été évoqué, on peut considérer que Roubaix, avant la venue de MacArthur Glen et l'instauration de la « zone franche urbaine¹ » était un véritable désert économique. Bien évidemment, ces deux complexes ont, au départ, suscité bien des réticences au niveau des commerçants locaux. Ces deux implantations furent l'objet de très nombreux débats et négociations. Aujourd'hui, les détracteurs ont changé d'avis vu le développement généré. « L'augmentation de la taille du gâteau fut telle qu'elle fut profitable à tous ».

Un véritable regain d'intérêt pour la métropole lilloise

Un des obstacles majeurs à l'arrivée de nouvelles entreprises fut d'attirer les cadres et autres mains-d'œuvre qualifiées. En effet, a priori, ceux-ci préfèrent le sud de la France. Aujourd'hui, cette difficulté tend à s'estomper et c'est plus volontiers que la main-d'œuvre qualifiée, notamment parisienne, accepte de venir s'implanter à Lille. De ce point de vue, un important travail de sensibilisation et de communication a également été effectué. De plus, la croissance économique et la construction de nouvelles universités ont attiré nouveaux arrivants et étudiants, faisant du Nord-Pas de Calais l'une des régions à la plus forte densité de population et la plus jeune de France: près d'un habitant sur trois a moins de 20 ans.

Une pratique qui se développe également grâce au TGV est celle des navettes quotidiennes entre Lille et Paris, tant dans un sens que dans l'autre. En effet, d'une part, on trouve certains cadres et dirigeants parisiens qui viennent régulièrement, voire quotidiennement, à Lille et, inversement, ils ne sont pas rares les Lillois qui préfèrent effectuer la navette plutôt que d'emménager à Paris, pour des raisons tant de coût que de cadre de vie.

Longtemps à la traîne, le marché immobilier reflète ce renouveau depuis 1999. Les prix ne cessent d'augmenter: presque 10% par an depuis cinq ans. Et cette hausse, en 2004, se poursuit: le prix du mètre carré sur l'ensemble de Lille atteint 1 700 €. Attire pour l'investissement immobilier - plus de la moitié des achats sont des placements - et pénurie alimentent la hausse. La faiblesse des taux d'intérêt aussi. Le marché du neuf suit la tendance: en 2002, il se vendait 90 appartements par mois. Pour le premier semestre 2004, la cadence est montée à 174 appartements par mois.

¹ Politique de soutien aux zones urbaines défavorisées développée par l'Etat français en 1997 et qui comprend, notamment, un allègement de différentes charges fiscales au profit des entreprises.



Quels enseignements à l'échelle liégeoise ?

La comparaison entre Liège et Lille s'avère éclairante à bien des égards. Évidemment, le potentiel démographique de la métropole lilloise est nettement supérieur. Cette différence n'est plus de mise si l'on situe Liège dans un contexte eurégional qui, rappelons-le, représente un potentiel d'environ 3,7 millions d'habitants.

Liège se situe aujourd'hui à peu près au même stade que Lille au début des années nonante. Toutefois, il faut souligner que les principaux leviers qui ont contribué au renouveau lillois font actuellement défaut dans le contexte liégeois.

En effet, le succès de Lille repose sur :

- ❑ L'émergence, dès le départ, d'une stratégie supra-communale qui se matérialise à travers la mise sur pied de Lille-métropole, en 1996, présidée par Pierre Mauroy, ancien Premier Ministre mais, également ancien Maire de Lille et toujours conseiller municipal.
- ❑ L'existence d'un véritable plan de développement du quartier Euralille mis en place par la SAEM EURALILLE.
- ❑ Le redéploiement des transports en commun (qui s'est d'ailleurs fait au profit de l'ensemble des Lillois) qui constitue un autre élément de cohésion permettant de valoriser l'arrivée du TGV au niveau de l'ensemble de la métropole.

Concernant le quartier des Guillemins, si le schéma directeur existe ainsi que différents projets, force est de reconnaître qu'un véritable projet de développement urbanistique avec un programme d'interventions immobilières fait cruellement défaut.

Enfin, un autre élément, également fondamental pour l'expérience lilloise, fut le changement d'image qui s'est opéré durant la dernière décennie et qui, lui aussi, résulte d'une véritable stratégie de valorisation des différents projets. De ce point de vue, l'opération « Capitale européenne de la culture 2004 » a permis de franchir une nouvelle étape dans le renouveau lillois et de le positionner davantage sur l'échelon européen.

Cette stratégie de valorisation des atouts, intégrant de manière significative la composante culturelle, dans laquelle s'est inscrite l'action lilloise depuis une quinzaine d'années n'est-elle pas parfaitement concevable à Liège ?

Au terme d'une première analyse, il s'avère que la question qu'a voulu poser le CSEF de Liège, à savoir, « La gare TGV : quels impacts sur l'emploi à Liège ? » était quelque peu prématurée.

En effet, au-delà du constat d'un manque de consensus (d'intérêt ?) autour des développements possibles en lien avec le dossier TGV (qui ne peut se réduire simplement à une nouvelle infrastructure ferroviaire), force est aussi de constater que, aujourd'hui, aucun des acteurs socio-économiques liégeois n'est clairement identifié comme étant porteur de ce projet.

A l'heure où la multiplicité des acteurs présents dans la région liégeoise fait déjà l'objet de nombreuses critiques, faut-il envisager la création d'une nouvelle structure en charge de la promotion de la gare TGV de Liège ? Faut-il créer une « APIM² » liégeoise ?

Si l'on garde à l'esprit que, dans l'expérience lilloise, dix années se sont écoulées entre le moment où tous les moyens ont été mis en œuvre pour promouvoir la gare TGV et le moment où les fruits de cette promotion se sont fait ressentir sur l'économie de la région, n'est-il pas plus qu'urgent de faire de ce dossier une priorité ?

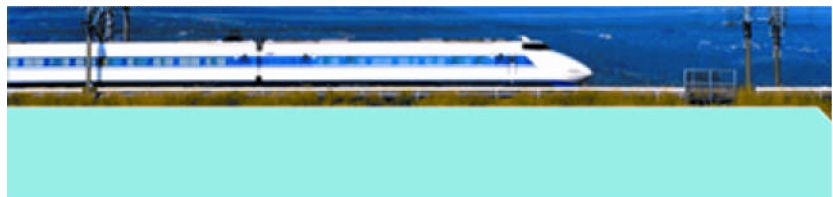
Les retombées que Liège peut attendre de la gare TGV seront à la mesure du travail accompli pour les engendrer. Par l'arrivée du TGV à Liège, mais surtout par le développement commercial du quartier, le développement du marché de bureaux, l'augmentation du nombre d'habitants, l'arrivée d'investisseurs étrangers, le choix d'une localisation à Liège pour certaines entreprises, etc., espérons que la comptabilisation des emplois créés sera très prochainement une réalité.

Réalisation : Bruno BIANCHET
Conseiller indépendant

Fabienne MICHEL
Chargée de missions au CSEF de Liège

mai 2005

² Agence pour la promotion internationale de la métropole lilloise



Comité Subrégional
de l'Emploi et de la Formation

CSEF de Liège
4, Quai Banning
4000 LIEGE
Tél. +32 (0) 4 229 11 91
Fax +32 (0) 4 254 57 22
www.csef-liege.org



Avec l'aide de la Région wallonne et du Fonds social européen

