



agence d'urbanisme de la région mulhousienne

## édito

L'arrivée prochaine du TGV Rhin Rhône conduit Mulhouse à préparer un changement de physionomie. Un nouveau quartier, au coeur de l'agglomération, va voir le jour à l'issue de la réflexion conduite par David Mangin et l'Agence SEURA. Dès 2011, la gare et son quartier seront transfigurés.

Néanmoins, au delà des initiatives publiques, la participation de tous les acteurs est nécessaire, pour faire en sorte que des projets nombreux et variés voient le jour. C'est l'ambition et la raison d'être des clubs TGV dont la vocation est de susciter une mobilisation collective, à l'échelle des territoires concernés par l'arrivée de la grande vitesse.

Le territoire de projet dépasse en effet de très loin la gare et la seule ville de Mulhouse, au delà même de l'agglomération, tous les acteurs du Sud Alsace sont invités à se joindre à cette dynamique.

Jean ROTTNER,  
Président de l'Agence  
d'Urbanisme



## SOMMAIRE

Sans projet, pas d'effet **3**

Que retenir en termes de méthodologie de projet ? **5**

Le TGV Rhin-Rhône à Mulhouse : comment s'y préparer ? **8**

## CES VILLES QUI ONT SU PROFITER DU TGV

### RETOUR D'EXPERIENCES

*" Une gare TGV dans un champ n'a jamais fait pousser les betteraves plus vite ". Cette formule radicale empruntée à Olivier KLEIN (\*1) résume tout l'enjeu et l'intérêt de se préoccuper en amont des conditions de la réussite d'un projet.*

*Quelques mois avant l'arrivée du TGV Rhin Rhône dans notre agglomération, et au moment où se créent les clubs TGV, l'Agence a cherché à repérer les conditions qui ont fait la réussite ou l'échec des " villes TGV ".*

*Deux phases sont à distinguer : La première rappelle que sans projets, sans mobilisation collective large, il y a de fortes chances que l'arrivée du TGV ne produise localement que peu d'effet. La seconde, présente les points relatifs à la méthodologie de projet appliquée dans différentes villes... Coup de projecteur sur ce qu'on peut en retenir....*

L'arrivée du TGV Est Européen en 2007, puis celle du TGV Rhin Rhône prévue pour 2011 constitue une opportunité à saisir pour l'agglomération mulhousienne. Reste à savoir comment transformer cette opportunité en réel avantage comparatif. Pour apporter des éléments de réponse l'Agence a réalisé une analyse documentaire afin de repérer les points de passage obligés, qui conditionnent la réussite des stratégies mises en oeuvre à l'occasion de la desserte TGV.

### Il n'y a pas " d'effet TGV "

Premier enseignement : comme de nombreux travaux le montrent, il n'y a pas de lien mécanique entre la desserte d'un territoire par le TGV et le développement économique local. Pour tirer le meilleur parti de l'arrivée du TGV, la mobilisation des acteurs socio-économiques et des institutions locales est indispensable. C'est elle

en effet qui garantit une dynamique et permet l'émergence de projets. Le TGV n'est qu'un potentiel, voire un prétexte, qui doit être exploité. Si effets il y a, ils dépendent de la mobilisation des acteurs : pas de projet, pas d'effets.



**11 décembre 2009 : lancement du Club TGV Rhin Rhône en présence de Guillaume Pepy, Président de la SNCF**

Anticiper avec l'ensemble des décideurs locaux les changements générés par la future offre TGV : tel est l'objectif des clubs TGV.

Culture, économie, recherche-formation, sport, tourisme et relations transfrontalières sont les six axes de travail qui réunissent acteurs privés et publics, associatifs, universitaires et consulaires...

\* Les chiffres entre parenthèses renvoient aux notes et bibliographie, page 8



## SANS PROJET, PAS D'EFFET

Organisation des acteurs, identification et prise en compte des logiques territoriales pré-existantes, analyse du contexte local : autant de points de passage obligés si l'on veut transformer positivement le potentiel de développement permis par une desserte TGV. Sans projet, et a fortiori sans projet partagé par les acteurs, les effets sont réduits ou même contre-productifs. Cette étape, qui allonge parfois l'espace temps du projet, est pourtant un facteur important pour garantir/assurer des retombées pour le territoire desservi.

### Le TGV peut ouvrir des opportunités de marché aux entreprises locales mais...

En raccourcissant les temps de trajet, les liaisons TGV peuvent avoir un impact négatif et contraire à celui attendu :

- S'il peut permettre à des entrepreneurs locaux de prospecter dans des villes jusque là difficilement accessibles, les entrepreneurs de ces villes peuvent aussi venir les concurrencer sur leurs marchés locaux.
- Certaines entreprises peuvent ne plus avoir de raison d'avoir des établissements dans les villes desservies, dans la mesure où leurs ser-

vices peuvent être regroupés dans une unique ville, les salariés faisant en cas de besoin l'aller-retour dans la journée.

Enfin, au delà des contre effets du TGV, les études montrent que la présence d'une desserte grande vitesse ne joue que marginalement dans une décision d'implantation (voir enquête).

### Une petite ville ne devient pas métropole par décret

C'est ce qu'ont oublié par le passé des villes comme Macon ou Montchanin qui ont pensé que l'arrivée du TGV se traduirait quasi automatiquement par l'arrivée de grandes entreprises ou services publics.

#### Enquête

##### Les facteurs de localisation des entreprises

L'enquête réalisée auprès des entreprises de la gare de Lyon Part Dieu (5) montre que le TGV n'est un facteur de localisation important que pour 35% des sondés. Il s'agit essentiellement d'établissements d'entreprises parisiennes qui étendent grâce au TGV leur rayon d'action. Les mêmes résultats se retrouvent dans l'étude menée auprès des entreprises reimoises. (6)

D'autres facteurs de localisation interviennent dont il faut tenir compte :

- Prestige du centre décisionnel
- Accessibilité générale
- Diversification du tissu économique
- Politique générale d'aménagement...

“

« Il n'y a pas de relation automatique de type « cause à effet » entre présence d'un grand équipement de transport et le développement régional » (2)

« Il n'existe pas de lien mécanique entre accroissement de l'accessibilité et développement local » (3)

« Si le TGV favorise un glissement de la centralité vers le quartier de la gare il n'intervient jamais seul dans ce processus » (4)

”

La question fondamentale est de savoir si la stratégie mise en oeuvre est adaptée aux potentialités du territoire. L'analyse économique des localisations fait apparaître que le type d'établissements accueilli est fonction de la taille des villes et agglomérations.

Aux petites villes, la production ; aux grandes villes, les sièges sociaux et activités de recherche et les emplois métropolitains supérieurs.

L'offre foncière et immobilière n'entraîne donc pas sui generis une délocalisation de services de l'Etat ou l'installation de grandes entreprises. A Montchanin et à Macon-Loché très peu d'entreprises sont venues s'installer malgré les aides liées à la politique de reconversion industrielle et l'engagement de certains élus.

**Pour qu'un projet se réalise le TGV n'est pas une condition suffisante**

## Volonté politique et prise en compte du contexte local

Le portage politique est nécessaire, mais il n'est pas une condition suffisante de réussite, notamment dans le cas où les zones créées induisent une concurrence entre les territoires.

Dans les exemples précédents, certains élus se sont fortement mobilisés tandis que d'autres restaient passifs. Ils ne voyaient pas forcément d'un bon oeil la création de nouvelles zones d'activités alors que leurs communes connaissaient des difficultés économiques et avaient une offre qui ne trouvait pas preneur.

Au final, malgré les nombreuses tentatives faites pour développer cette zone, le nombre d'entreprises implantées restait très faible, bien loin des ambitions initiales.

## Considérer l'espace temps du projet

15 ans : c'est la durée minimum pour le développement d'un projet d'envergure nationale comme celui de Marseille, ou Lille. Mais, même pour des projets moins ambitieux comme Valence, l'inauguration de la ligne TGV ne constitue qu'une première échéance. L'horizon temporel qui voit l'aboutissement du projet est souvent bien plus éloigné.

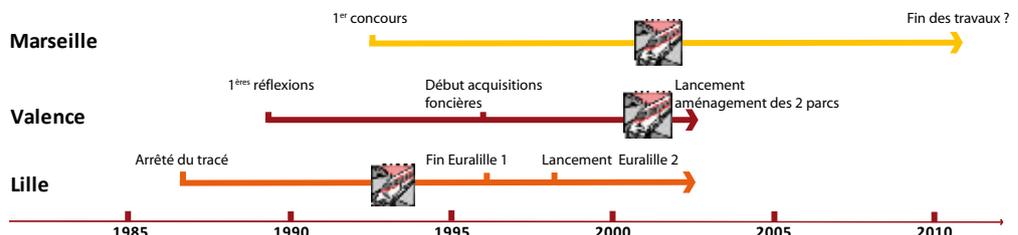
D'où l'intérêt de travailler en amont, d'analyser finement les potentialités du territoire et de faire partager ces éléments de cadrage par l'ensemble des acteurs concernés.

**Ceci fait, on n'est qu'à la croisée des chemins, le projet reste à élaborer.**

*Echelle de temps de 3 projets emblématiques réalisés avant, pendant et après la mise en service d'une ligne TGV.*



mise en service du TGV



## Une étude récente ...

### Le lien entre stratégie économique et urbanisme.

La liaison Bordeaux-Paris en 2 heures, prévue pour 2016, a donné lieu à une étude de faisabilité d'un pôle tertiaire de niveau européen à Bordeaux. Le cabinet Ernst & Young, auquel a été confiée l'étude, a interrogé les professionnels de l'immobilier. Parmi les constats et recommandations, nous retenons que :

- Le marché des activités tertiaire est limité. Cela implique de déployer une stratégie de concentration des activités tertiaires dans le pôle envisagé et donc de limiter volontairement les activités tertiaires dans les autres zones d'activités.
- Au delà du « quartier gare », il convient de mettre en place une stratégie globale pour assurer une complémentarité des offres, penser le renouvellement urbain et accroître la cohérence dans le développement des territoires.

L'exemple bordelais montre bien que le déploiement d'un projet comme une "ZAC gare" est soumis à des impératifs liés aux spécificités du territoire. On ne peut ignorer le tissu économique existant. Il faut mettre en oeuvre les conditions du développement, qui ne peuvent se réduire à la mise à disposition d'équipements, d'infrastructures, de m<sup>2</sup>, fussent-ils "structurants".

## L'aménagement de la gare TGV de Montchanin : un projet aux retombées limitées. (7)





## QUE RETENIR EN TERMES DE METHODOLOGIE DE PROJET ?

Il convient donc de ne pas attendre des miracles, mais “porter” institutionnellement le projet TGV et susciter une dynamique locale qui favorisera l'émergence de projets qui feront d'un potentiel un atout.

L'accompagnement de l'arrivée du TGV suppose encore qu'une méthodologie et une ingénierie de projet soient mises en œuvre qui, au-delà de l'événement, embrasse l'ensemble du territoire et de ses acteurs et se donne comme objectif le développement territoire local.

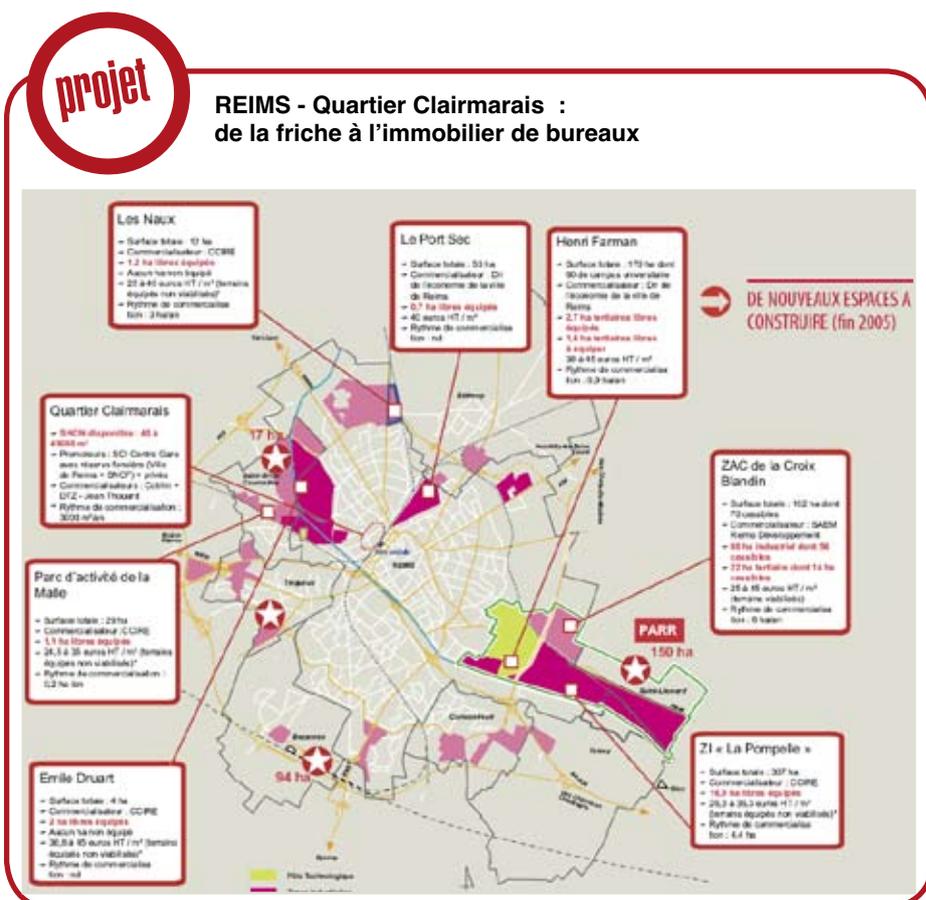
### Définir le contenu du projet

Il n'y a ni fatalité ni destinée obligatoire

Un projet comme un “quartier gare” suppose un choix de contenu. On peut certes y proposer des mètres carrés d'immobilier de bureau. C'est le choix qu'ont fait Bordeaux, (voir plus haut) et Reims par exemple.

Deux éléments ont été essentiels dans le projet rémois :

- une politique de communication extrêmement forte en vue de promouvoir le territoire et d'en changer l'image ;
- la convergence entre besoins et offre immobilière. L'offre immobilière tertiaire était pertinente dans la mesure où la production de locaux économique antérieure était faible et les entreprises souvent logées dans des immeubles d'habitation qui ne correspondaient plus aux besoins des entreprises.



Clairmarais est le quartier d'arrière gare du centre ville de Reims. Regroupant activités industrielles et habitat populaire, il présente jusqu'à la fin des années 90, un bâti vétuste voire en friche qui lui donne la réputation d'être « mal famé ». Le changement intervient en 1997 avec le rachat par le Crédit Mutuel d'une friche de 2,5 ha qui sera transformée en immobilier de bureaux. 5 bâtiments sont réhabilités pour 20 000 m<sup>2</sup>, occupés depuis par une trentaine d'entreprises.

Une seconde tranche de 20 000 m<sup>2</sup> est construite dans la perspective de l'arrivée du TGV, elle accueille doré et déjà une vingtaine d'entreprises. A terme c'est 70 000m<sup>2</sup> disponibles pour les entreprises tertiaires.

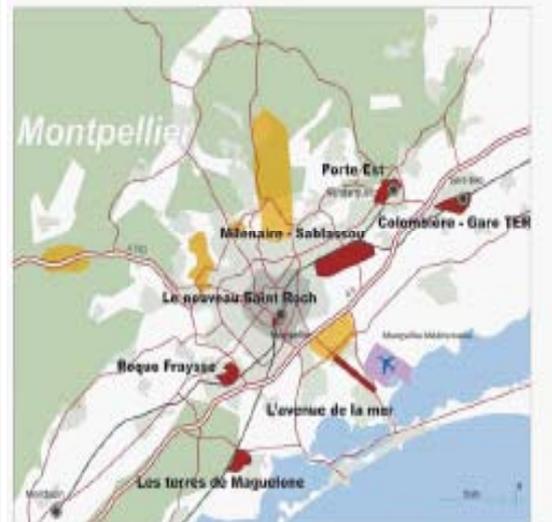
**projet**

## MONTPELLIER : un nouveau quartier à dominante habitat qui vient se greffer sur le quartier gare (8)

Montpellier a également un "projet gare" mais le parti pris est totalement différent puisque les élus locaux donnent la priorité au développement d'une offre importante de logements.

La surface de la gare va être triplée (15 000m<sup>2</sup>), et un quartier neuf (Chemetov et Nebout architectes) de 1 500 logements va s'y greffer. Ce sera à la fois la vitrine du centre ville ancien et une manière de relier le centre à « l'arrière gare ».

Le TGV est "un plus" qui vient s'insérer dans un territoire de projets qui dépasse largement la gare et le centre ville. Les projets de développement économique proprement dit de l'agglomération se situent pour l'essentiel à l'extérieur du quartier gare.



Plan masse du nouveau quartier gare et territoires de projet de l'agglomération de Montpellier



Image © Euroméditerranée / Mathoulin

A Marseille, le réaménagement de la gare Saint-Charles s'inscrit dans un projet urbain très ambitieux, d'intérêt national. Au-delà de la gare et de son espace proche, c'est toute la ville qui est redessinée, avec une repolarisation de la vie sociale, des activités...

On y trouve aussi bien de l'immobilier de bureau que du logement, les docks ont été réhabilités ; des centres commerciaux et de loisirs, des équipements culturels sont programmés.

Ces trois exemples : Reims, Montpellier, Marseille illustrent le fait que l'ambition du projet et son contenu n'ont pas de définition "automatique" obligée. Par contre, pour être réellement opérant, le projet TGV doit s'inscrire dans une stratégie globale d'aménagement et de développement urbain.

**projet**

## MARSEILLE : la reconquête du port et l'extension du centre ville



La ZAC gare s'inscrit dans la volonté de reconquête du port de la ville et de locaux d'habitations proches du centre ville mais anciens et assez dégradés, qui en profite pour repenser son accessibilité (l'A7 rentre en ville quasiment), et traite (depuis quelques années) ses friches industrielles (Belle de mai).

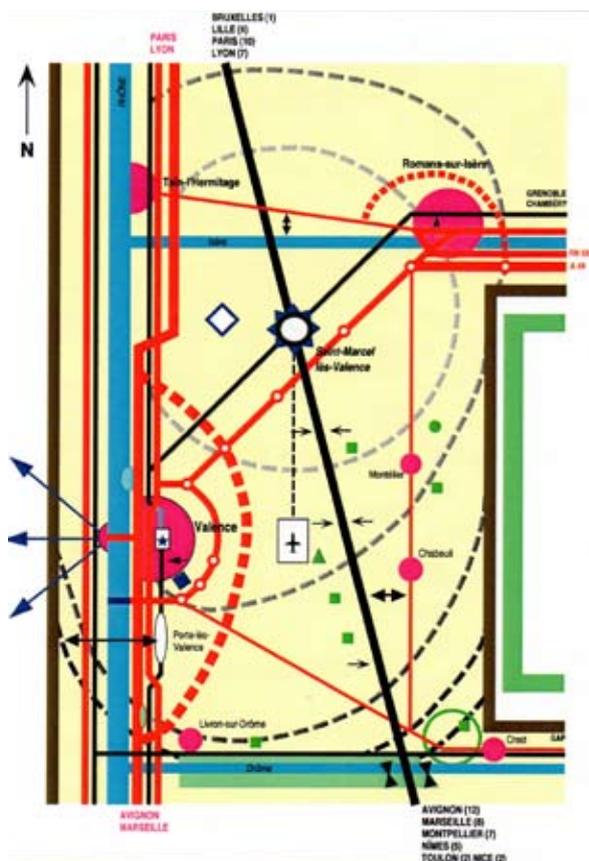
## projet

**Le ROVALTAIN : 77 entreprises, 1 058 emplois, 66 000 m<sup>2</sup> de bâtiments construits ou en cours de construction...**

Le Rovaltain est un pôle économique basé sur une orientation technologique et scientifique autour de la toxicologie et l'écotoxicologie. D'une surface de 162 Ha il accueille 2 parcs d'activités certifiés ISO 14 001. Le premier est dédié aux activités tertiaires, le second aux activités mixtes. Un 3ème est en cours d'aménagement.

L'offre immobilière est diversifiée et de qualité. De nombreux services sont proposés aux entreprises : poste, banque, restaurant, pépinière d'entreprises, fibre optique, accompagnement personnalisé à l'implantation...

En termes d'ingénierie, 6 personnes s'occupent du développement et de la commercialisation de Rovaltain.



*A l'Est, le Vercors ; au delà du Rhône à l'ouest l'Ardèche et le massif central. Un positionnement géographique qui peut faire de Valence un territoire attractif, à la condition de multiplier les connexions.*

Le Syndicat Mixte d'aménagement des agglomérations de Romans, Valence et Tain l'Hermitage comprend 53 communes soit 203 000 habitants et 45% de la population départementale. En janvier 2010, la Région Rhône-Alpes et le Département de la Drôme ont rejoint le Syndicat mixte.

Pour définir le contenu de la partie scientifique du projet, une association de préfiguration a été constituée qui comprenait le Conseil Régional, le Conseil Général, la CCI, les universités de Lyon, de Grenoble, l'INSA Lyon, l'INP Grenoble, le CNRS.

## Positionner l'ambition du projet

Si des villes comme Lille ou Lyon peuvent prétendre au statut de métropoles européennes, si Bordeaux peut, sous conditions, devenir un pôle tertiaire européen ou encore Marseille accéder au rang de plate-forme internationale du sud de l'Europe, il n'en va pas de même de tous les territoires.

Que peut, par exemple, faire Valence (9), petite ville de 66 981 habitants ? Prétendre concurrencer Lyon ou même Grenoble ?

## Définir le territoire du projet

Elle peut, à l'occasion de l'arrivée du TGV, en collaboration avec les autres communes proches, inventer un nouveau territoire : le Rovaltain (pour Romans, Valence et Tain l'Hermitage). Plutôt que d'entrer en concurrence avec Lyon, le Rovaltain a revendiqué sa place au Sud de Lyon, avec pour ambition de devenir un pôle régional.

Cet exemple indique bien que la polémique gare centrale / gare exurbanisée relève en grande partie d'un faux problème. L'essentiel réside dans l'articulation des différents territoires et la mise en place des connexions nécessaires.

## Construire la gouvernance du projet

De la même manière que Lille avait voulu faire de l'arrivée du TGV "un fédérateur d'énergies qui aide la région à repartir", les porteurs du projet Rovaltain ont joué la recherche de complémentarité entre territoires.

Une concertation a été engagée notamment pour la partie scientifique du projet où le partenariat était privilégié et où l'erreur à éviter était d'envoyer "tout le monde à Rovaltain, [et] défaire à Lyon et Grenoble ce qui est fait à Rovaltain ».

## La communication est essentielle

Les villes qui ont su tirer profit du TGV ont toutes mis en oeuvre une politique de communication originale et ambitieuse. A Montpellier, l'arrivée du TGV remettait en marche une horloge arrêtée... La dimension symbolique de la communication est beaucoup plus importante que son contenu informatif.

La communication joue deux rôles fondamentaux.

- D'une part, elle vise quelquefois à conforter mais le plus souvent à changer l'image du territoire.

- D'autre part, elle constitue une externalité pour les entreprises qui sont mieux identifiées.

Cela suppose donc que l'on soit au clair sur le message que l'on veut faire passer, que l'on sache quelle image du territoire donner et qu'on s'en donne les moyens.

La qualité urbanistique et architecturale des projets joue un rôle important dans cette communication.



Arrivant à Marseille par l'autoroute littorale, on "tombe sur" la tour CGM, qui marque les esprits et montre bien l'ambition de la ville.

Marseille, tour CGM-CMA. Architecte Zaha Hadid. Image © Euroméditerranée / Zaha Hadid Studios, Bet Ove Arup

## Une communication exemplaire ...

La ville de Reims a lancé des campagnes de communication nationales qui visent à repositionner et moderniser l'image de la ville, et à valoriser la qualité de l'offre territoriale. Objectif final : attirer plus d'entreprises (essentiellement tertiaires), plus de population, plus de touristes...

Politique « agressive » de communication avec une tonalité en rupture avec l'image « endormie » de la ville et via des supports originaux : cinémas parisiens, Inrockuptibles...

La ville s'est fait assister par la société Euro RSCG. Le budget de communication était de 880 K€ en 2007, 22 agents de la direction de la communication étaient mobilisés (10)



# LE TGV RHIN-RHÔNE À MULHOUSE

## COMMENT EN FAIRE UN ATOUT EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ?

La création des Clubs TGV et le rôle assumé par les élus locaux, qui participent activement à l'animation de ces Clubs, témoignent d'un portage politique fort. Le souhait d'une mobilisation large des acteurs sociaux et professionnels, dans des domaines aussi divers que le sport, la culture, l'économie... correspond à une volonté réelle de ne pas passer à côté de l'occasion offerte par l'arrivée du TGV.

Quatre dimensions (11) doivent être prises en compte. Dimension sociale : les projets autour des gares requalifient leur quartier, redéfinissent l'espace public. La dimension symbolique est notamment assurée par le recours aux architectes les plus audacieux et par la communication. La dimension résilience est satisfaite par la création de véritables noeuds de transport. Enfin, la dimension économique renvoie à la dynamique économique que toutes les villes espèrent du TGV.

A la lumière des quelques exemples présentés dans cette Lettre, il est possible de tracer quelques pistes susceptibles d'accroître encore l'impact de ces Clubs et donc de préparer au mieux l'arrivée du TGV, et de voir se multiplier idées et projets qui feront de "Mulhouse Sud Alsace TGV" une réussite.

**Communiquer** en direction de l'extérieur est une nécessité, mais la communication doit également s'adresser à l'intérieur du territoire car les mulhousiens sont les premiers ambassadeurs de leur territoire.

D'autre part, il n'est pas certain que l'ensemble des acteurs locaux aient pleinement saisis les enjeux potentiels liés à l'arrivée du TGV. Un effort **d'information et de mobilisation** des entreprises, en partenariat avec les organismes consulaires et les branches pourrait être entrepris.

Les grands projets, comme la ZAC gare, mériteraient d'être intégrés davantage à une stratégie globale pour le territoire. Si les politiques "équipementières" sont indispensables, elles

ne peuvent à elles seules générer une dynamique soutenue -et soutenable- de développement économique. De ce point de vue, réfléchir à une **politique d'accueil** des entreprises, à Mulhouse et dans toute l'agglomération constitue un enjeu fort.

**Penser grande vitesse... et courtes distances.** Les territoires proches doivent également pouvoir tirer profit de l'arrivée du TGV. De ce point de vue, le travail en cours au sein de l'agence concernant l'accessibilité régionale est essentiel dans le but de faciliter l'intégration des différents territoires.

**Soutenir la mobilisation** collective créée par les Clubs TGV, dans la durée, et faire en sorte que les nombreuses idées émises deviennent projet, grâce,

pourquoi pas, à la création d'une cellule d'appui aux porteurs d'idées.

Mais ces clubs TGV constituent une ressource inégalable, par la mobilisation des acteurs à laquelle ils ont donné lieu... Et si l'on poursuivait l'aventure jusqu'à la co-production d'une **stratégie** de développement pour notre territoire ?

*Cette "Lettre" a été rédigée à partir d'une communication présentée le 11 mars 2010 dans les locaux de la CCI Sud Alsace. A la demande de Monsieur Gaillet, Président du Club économique, l'Agence d'Urbanisme avait pour ce faire, procédé à une étude documentaire portant sur les stratégies et les projets d'accompagnement du TGV dans quelques villes.*

### Notes et bibliographie sommaire

- 1) Ingénieur des travaux publics de l'Etat, ENTPE
- 2) DDE Saône et Loire, "Effet d'une gare TGV sur un territoire". Non daté.
- 3) DATAR, groupe de travail « Villes moyennes », Note de synthèse n° 3, séance du 09/09/2004
- 4) "Le TGV Méditerranée : une nouvelle dynamique pour les quartiers gare ?". Lettre électronique du MIP Provence, n°13, avril 2005
- 5) Jean-Marc Offner, "les «effets structurants» du transport : mythe politique, mystification scientifique" Laboratoire Techniques-Territoires-Sociétés, ENPC.
- 6) Bazin S, Beckerich C, Delaplace M, "Gare TGV et attractivité d'un quartier d'affaires : entre accessibilité et représentation des acteurs, le cas de la gare de Reims", ASRDLF, Rimoulski, 2008.
- 7) Facchinetti Mannone V, "Gares exurbanisées et développement urbain : le cas des gares TGV bourguignonnes, Revue Géographique de l'Est, vol 46, ½ 2006
- 8) Jurado F, "Agglomération de Montpellier, vers une métropole multipolaire", Institut d'aménagement régional d'Aix Marseille, 2008.
- 9) Ollivro J, "La gare Rhône-Alpes Sud dans l'espace rovaltain, de l'espace traversé à l'espace dynamisé", Mappemonde 2/95
- 10) Cap Com, ressources documentaires, n°737 « Reims prend de l'allure avec le TGV Est Européen, 2008.
- 11) Richer C, "Les stratégies d'accompagnement du TGV dans les espaces métropolitains", Séminaire Avenir et territoires, UHA, avril 2010.

Lettre d'information trimestrielle éditée et imprimée par :

**L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne**

33 Grand'Rue • 68100 MULHOUSE

Tél : 03 89 45 90 00 • Fax : 03 89 46 21 51

**Directrice de la publication** : Viviane Begoc

**Directrice de la rédaction** : Cécile LEHR

**Rédaction** : Didier TAVERNE, Cécile LEHR

**Crédit Photos** : AURM sauf mention contraire

ISSN : 1255 - 7323 Dépot légal : à parution

Toute reproduction autorisée avec mention précise de

la source et la référence exacte.